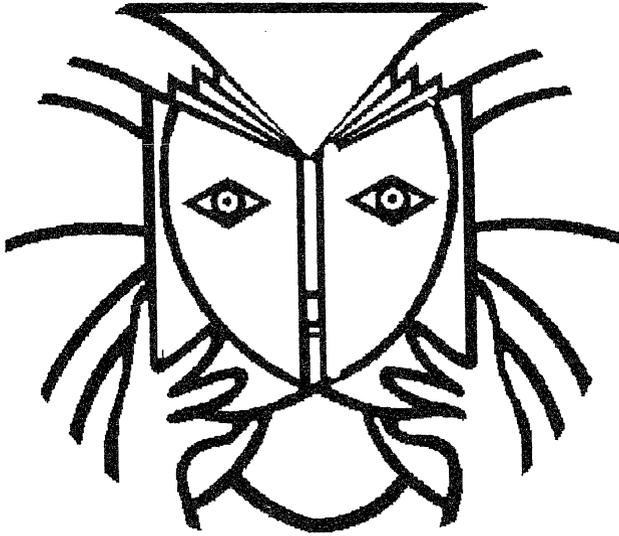




National Library  
of Canada

Bibliothèque nationale  
du Canada



*Microfilmed 2001*

*for the*

**OFFICIAL PUBLICATIONS  
COLLECTION**

*of the*

**NATIONAL LIBRARY  
OF CANADA**

**OTTAWA**

*Microfilmed by  
the NATIONAL ARCHIVES  
OF CANADA*

*Microfilmé 2001*

*pour la*

**COLLECTION  
DES PUBLICATIONS  
OFFICIELLES**

*de la*

**BIBLIOTHÈQUE  
DU CANADA**

**OTTAWA**

*Microfilmé par  
les ARCHIVES NATIONALES  
DU CANADA*

# DOCUMENTS DE LA SESSION.

---

VOLUME 13.

---

QUATRIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

54084

CANADA.

---

SESSION 1890.

---



---

VOLUME XXIII.

Voir aussi la liste numérique, page 5.

## INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

# DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

## PARLEMENT DU CANADA.

QUATRIÈME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1890.

<b>A</b>	<b>B</b>
Accidents sur le chemin de fer Intercolonial. . . . .	Biens des Jésuites, Acte concernant les. . . . .
Acte concernant les droits d'auteur. . . . .	Boissons enivrantes vendues aux Sauvages. . . . .
Acte des licences pour la vente des liqueurs. 91, 91a	Brise-lames de Tignish. . . . .
Actionnaires des banques. . . . .	British Canadian, Compagnie de Prêt et de placements. . . . .
Adams, John. . . . .	Budget, 1890-91. . . . .
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les	Budget, Discours du. . . . .
Agriculture, Instruments d'. . . . .	Budget supplémentaire. . . . .
Agriculture, Rapport annuel de l'. . . . .	Bureau d'enregistrement, Territoires du Nord-Ouest. . . . .
Anderson, Service des steamers. . . . .	Bureau des impressions. . . . .
Annapolis, Nouvelle-Ecosse. . . . .	Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois, Québec. . . . .
Antilles, Service à vapeur avec les. . . . .	Bureau des lettres de rebut Lettres chargées envoyées au. . . . .
Archives canadiennes. . . . .	Bureau de poste de Lévis. . . . .
Assemblée législative, Territoires du Nord-Ouest. . . . .	Bureau de poste de Palmer Road. . . . .
Assurances, Compagnies d'. . . . .	Bureau de poste de Pierreville. . . . .
Assurances, Rapport du surintendant des. . . . .	Bureau de poste de Québec. . . . .
Auditeur général, Rapport annuel de l'. . . . .	
Avisers, Conseil des Territoires du Nord-Ouest. . . . .	<b>C</b>
<b>B</b>	Campbellton et le Bassin de Gaspé, Malles entre. . . . .
Banque British Columbia. . . . .	Canada Atlantique, Chemin de fer. . . . .
Banque British North America. . . . .	Canal Chambly. . . . .
Banques chartées. . . . .	Cascumpèque, havre de. . . . .
Banques d'Épargnes. . . . .	Caughnawaga, Sauvages de. . . . .
Baptêmes, mariages et sépultures. . . . .	Chartes des banques. . . . .
Barrage à Hungry Bay. . . . .	Chatham, ruisseau de McGregor. . . . .
Bassin de radoub d'Esquimalt. . . . .	Chemin de fer Grand-Oriental. . . . .
Bateaux à vapeur, Inspection des. . . . .	Chemins de fer et canaux, rapport annuel. . . . .
Batoche, District électoral de. . . . .	Chemins de fer construits par le Canada. . . . .
Beauharnois, Chemin de fer de jonction de. . . . .	Chemins de fer, Statistique des. . . . .
Bécancour, Malle entre la gare de, et Sainte-Julie de Somerset. . . . .	Chemins de fer, Subventions. . . . .
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel. . . . .	

<b>C</b>	<b>G</b>
Chemin de fer Intercolonial :..... 41 à 41g	Garneau, Joseph..... 55
Station de Saint-Jean Chrysostôme... 41	Gordon, Rapport du lieutenant..... 87b
Propriétés vendues à Lévis..... 41a	Gouvernements d'Ontario et de Québec..... 74
Pétitions des employés..... 41b	Gouverneur général, Mandats du..... 22
Dommages aux propriétés..... 41c	Grain de semence, Achat et distribution de 33i, 33j
Projet d'assurance..... 41d	Grand-Oriental, Chemin de fer..... 67
Accidents aux trains..... 41c	Grosse-Ile, Quarantaine de la..... 62
Voitures du personnel..... 41f	
Taux du fret..... 41g	<b>H</b>
Chemin de fer Canadien du Pacifique :... 31 à 31c	Hall's Harbor, Nouvelle-Ecosse..... 59f
Terres vendues..... 31	Hareng, Industrie de la pêche au..... 17a
Correspondance avec le département de l'intérieur..... 31a	Harvey-Moncton, Section du chemin de fer. 84
Subventions à des steamers..... 31b	Haut Commissaire, Rapport du..... 6d
Ponts sur les lignes d'embranchement... 31c	Havre de Cove-Head..... 59
Chisholm, Kenneth..... 63	Havre de New-London..... 59a
Collège militaire royal..... 68	Havre de Québec, Travaux du..... 59g
Colombie-Britannique, Pétitions des colons de la..... 76	Homarderies dans l'Île du Prince-Edouard... 25
Commerce et navigation, Rapport annuel... 2	Homesteads dans les Territoires du Nord-Ouest..... 33f
Commis dans le département de l'intérieur... 50	Hôpital de la Marine et des Emigrants, Québec..... 48, 48a
Commissaire, Police fédérale..... 28	Hungry Bay, Chaussée à..... 89
Commissaire, Police à cheval du Nord-Ouest. 13	Hurrell, Soldat C. J..... 51, 51b
Commission géologique, Rapports de la..... 73	<b>I</b>
Comptes des crédits de 1889..... 33k	Île, Réserve du chemin de fer de l', C.-B..... 76
Comptes publics, Rapport annuel..... 3	Île du Prince-Edouard, Dragage dans l'..... 60
Concessions forestières..... 36a	Île du Prince-Edouard, Malles dans l'..... 21b
Conseil des aviseurs, Territoires du Nord-Ouest..... 33d	Île du Prince-Edouard, Quais, etc., dans l'... 58a
Conseil des examinateurs du service civil... 7b	Île Sultana..... 49, 49a
Cove Head, Havre de..... 59	Immigration et émigration canadiennes..... 6*
<b>D</b>	Immigration chinoise..... 64
Dépenses diverses..... 24	Impressions, Bureau des..... 95
Dépenses et recettes..... 29, 75	Impressions et papeterie publiques..... 7c
Dépôts dans les banques d'épargnes..... 30, 30a	Inspecteurs des coques de steamers..... 45
Derby, Chemin de fer d'embranchement de.. 40	Inspection des bateaux à vapeur..... 16a
Directeur général des postes, Rapport annuel. 15	Instruments d'agriculture..... 81
District militaire n° 1..... 92	Intérieur, Commis dans le département de l'. 50
Dommages par le chemin de fer Intercolonial. 41c	Intérieur, Rapport annuel..... 14
Dommages aux propriétés du gouvernement. 87a, 87c	Inverness et Sainte-Julie de Somerset, Malle entre..... 21a
Dragueur "Prince Edward"..... 60	<b>J</b>
Droits d'auteur, Acte concernant les..... 35	Jésuites, Acte concernant les biens des..... 70
Dundas et Waterloo, Chemin macadamisé de 54	Justice, Rapport annuel de la..... 10
<b>E</b>	<b>K</b>
Eau-Claire et de l'Arc, Compagnie d'exploitation forestière des rivières..... 33l	Kamouraska, Quai de..... 57a
Ecoles dans le Nord-Ouest..... 30o	Kettle Creek..... 52
Ecoles séparées, Territoires du Nord-Ouest.. 33b	Kinistino, District électoral de..... 71
Economie sociale, Rapport sur l'..... 20	<b>L</b>
Edifices publics..... 96	Lac Saint-Pierre, Phare flottant dans le..... 83
Emigration et immigration canadiennes..... 6*	Langue française dans les territoires du Nord-Ouest..... 33l, 33c
Esquimalt, Bassin de radoub d'..... 59g	Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut..... 21c
<b>F</b>	Lévis, Bureau de poste de..... 56a
Falsification des substances alimentaires... 1b	Lévis, propriété vendue à..... 41a
Farine canadienne..... 97	Lieuses automatiques, moissonneuses et faucheuses..... 81
Fermes agronomiques, Rapport annuel..... 6c	
Fleming, Sandford, Rapport de..... 65, 65a	
Fonds des havres, rivières, etc..... 74	
Fort-à-la-Corne, Métis de..... 33h	
Fret, Taux du, etc..... 14g	

<b>L</b>	<b>P</b>
Ligne courte, Chemin de fer de la..... 84	Pensions, du service civil..... 28
Listes électorales..... 39	Pertes de navires..... 72
Liste du service civil..... 7a	Pétitions des employés du chemin de fer Inter-colonial..... 41b
Lotbinière, Phare flottant à..... 83a	Phares flottants..... 83, 83a
Lots hydrauliques..... 66, 66a	Pictou, Havre de, et édifices publics..... 59e
Lourdes et Somerset, Malles entre..... 21	Pierreville, Bureau de poste de..... 56e
<b>M</b>	<b>P</b>
Malles entre la station de Bécancour et Sainte-Julie de Somerset..... 21a	Pinette, Havre de..... 59a
Malles entre Lourdes et Somerset..... 21	Poids, mesures et gaz..... 1a
Malles entre Inverness et Sainte-Julie de Somerset..... 21a	Police à cheval du Nord-Ouest..... 13
Malles entre Campbellton et le Bassin de Gaspé..... 21d	Police fédérale, Commissaire de la..... 23
Malles dans l'Île du Prince-Édouard..... 21b	Pont interprovincial sur la rivière Ottawa..... 80
Mandats du gouverneur général..... 22	Postes, Rapport annuel du directeur général des..... 15
Marine et des Emigrants, Hôpital de la, Québec..... 48, 48a	Président et syndics, Seigneurie d'Yamaska..... 53
Marine, Rapport annuel..... 16	Prieur, Arthur..... 77
Matane, Chemin de fer d'embranchement de..... 90	<b>Q</b>
McGregor, Ruisseau, Chatham..... 79	Quai à Kamouraska..... 57a
McGirr, William..... 61	Quai à Saint-Roch-des-Aulnets..... 57
Mesureurs de bois, Québec, Bureau des..... 28a	Quarantaine, Grosse Ile, Règlements de..... 62
Métis, Réclamations des..... 33c	Québec et Ontario, Gouvernements de..... 74
Métis, de Fort-à-la-Corne..... 33b	Québec, Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois de..... 28a
Milice et défense, Rapport annuel de la..... 11	Québec, Travaux du havre de..... 59g
Milice et défense, Changements dans le département de la..... 92a	Québec, Hôpital de la marine et des immigrants..... 48, 48a
Moissonneuses, faucheuses et lieuses automatiques..... 81	Québec, Bureau de poste de..... 28b
Montagnes Rocheuses, Parc des..... 27	Québec, Cour de vice-amirauté..... 47
Montréal, Palais de justice de..... 78	"Quinté," Perte du steamer..... 87
<b>N</b>	<b>R</b>
Navires américains transportant du fret en entrepôt..... 37	Rapport sur l'économie sociale..... 20
Navires, Pertes des..... 72	Recettes et dépenses..... 29, 75
New-London, Havre de..... 59a	Règlements concernant les terres fédérales..... 26
Nord-Ouest, Police à cheval du..... 13	Réserve du chemin de fer de l'Île, C.-B..... 76
Nouveau-Brunswick, Cour de vice-amirauté..... 47	Réserves sauvages..... 43, 43b
Nouvelle-Ecosse, Cour de vice-amirauté..... 47	Revenu de l'intérieur, Rapport annuel..... 1
<b>O</b>	Rivière Thames..... 54a
Obligations et Garanties..... 32	Rivière du Sud..... 53b
Œufs, Exportation et importation des..... 93	<b>S</b>
Ontario et Québec, Gouvernements d'..... 74	Saint-Albert, Pont de..... 33m
Ontario, Association des manufacturiers d'..... 86	Saint-Jean Chrysostôme, Station de..... 41
Ottawa, Cité d', et le Gouvernement..... 69	Saint-Roch des Aulnets, Quai de..... 57
Ottawa, Pont interprovincial sur la rivière..... 80	Saisie du remorqueur "Rooth"..... 99
<b>P</b>	Saskatchewan, Compagnie de terres et de homesteads de la..... 82, 82a
Païens dans les rapports du recensement..... 98	Saskatchewan, District provisoire de la..... 71
Palais de justice de Montréal..... 78	Sauvages, Boissons enivrantes vendues aux..... 43c
Palmer Road, Bureau de poste de..... 56b	Schreiber, Collingwood, Rapport de..... 84
Parc des Montagnes Rocheuses..... 27	Sciure de bois dans la rivière Ottawa..... 65, 65a
Pêche au hareng, Industrie de la..... 17a	Secrétaire d'État, Rapport annuel du..... 7
Pêcheries, Rapport annuel sur les..... 17	Service civil, Conseil des examinateurs du..... 7b
Pêcheries, Service de protection des..... 17b	Service civil, Liste du..... 7a
Pensions dans le bureau des mesureurs de bois, Québec..... 28a	Service civil, Pensions du..... 28
	Statistique criminelle..... 6a, 6a*
	Statistique des chemins de fer..... 19a
	Subventions aux chemins de fer..... 42d

<b>S</b>	<b>T</b>
Substances alimentaires, Falsification des.... 1b	Comptes de crédit..... 33k
Subventions au chemin de fer de jonction de Beauharnois..... 42c	Compagnie d'exploitation forestière de la rivière Eau-Claire et de la rivière de l'Arc..... 33l
Subventions au chemin de fer Canada Atlantique..... 42b	Pont de Saint-Albert..... 33m
Subventions aux chemins de fer.... 42, 42a, 42d	Terres à pâturages..... 33n
Sud, Rivière du..... 53	Liste des écoles..... 33o
<b>T</b>	Tignish, Brise-lames de ..... 58
Taux du fret, etc..... 41g	Toronto, Travaux du havre de..... 59d
Télégraphe, Ligne de, sur le chemin de fer du Cap-Breton..... 88	Tracadie, Havre de..... 59b
Tempérance, Compagnie de Colonisation de..... 82, 82a, 82b	Travaux du havre de Québec.... 59g
Terres à pâturages louées..... 33m	Travaux publics, Rapport annuel..... 18
Terres fédérales, Règlements concernant les.. 26	Trent, Commission du canal de la Vallée de la
Territoires du Nord-Ouest..... 33 à 33o	
Résolutions de l'Assemblée législative.... 33	<b>V</b>
Mémoires à l'Assemblée législative..... 32a	Valiquette, Pension de..... 51a, 51c
Ecoles séparées et langue française. .... 33b	Vice-amirauté, Cours de..... 47
Réclamations des Métis..... 33c	Voitures sur le chemin de fer Intercolonial... 41f
Résignation du conseil des aviseurs..... 33d	<b>W</b>
Impressions en français..... 33e	Welland, Canal, Rapport de A. F. Wood... 46, 46c
Seconds homesteads..... 33f	Western Union, Compagnie de télégraphe... 88
Bureau d'enregistrement..... 33g	Wiggins, John..... 101
Métis du Fort-la-Corne..... 33h	Wood, Ile..... 59a
Grain de semence..... 33i, 33j	<b>Y</b>
	Yamaska, Rivière .. 53, 53a

Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

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

### MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Rapports, Etats et Statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable J. Costigan—  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 1a. Inspection des poids, des mesures, et du gaz, étant un supplément au rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 1b. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, étant un supplément au rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable M. Bowell—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1891; présentées le 30 janvier 1890. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1890; présenté le 27 mars 1890. Nouvelles estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1890; présentées le 6 mai 1890. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1891; présentées le 6 mai 1890—  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
4. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 27 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

6. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 20 mars 1890, par l'honorable J. Carling—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 6\*. Immigration et Emigration canadiennes. Annexe au rapport du ministre de l'agriculture—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 6a. Statistique criminelle, pour l'année 1888...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 6a\*. Statistique criminelle, pour l'année 1889...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

- 6b.** Rapport sur les archives du Canada, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 10 février 1890, par l'honorable J. Carling..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 6c.** Rapports du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable J. Carling—  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 6d.** Rapport du haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable J. Carling—  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

- 7.** Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 29 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7a.** Liste du service civil du Canada, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 février 1890, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 7b.** Rapport du Bureau des Examineurs pour le service civil en Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7c.** Rapport annuel du département d'Imprimerie et de Papeterie publiques du Canada, pour l'exercice expirant le 30 juin 1889..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 16 janvier 1890, par M. l'Orateur—  
*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

- 9.** Rapport du surintendant des Assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1889—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 9a.** Sommaire des relevés des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 7 février 1890, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 9b.** Sommaire des relevés des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable G. E. Foster—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

- 10.** Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 28 mars 1890, par sir John Thompson—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11.** Rapport annuel du ministre de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 6 février 1890, par sir Adolphe Caron—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

- 12.** Rapport annuel du département des affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 17 mars 1890, par sir John Macdonald... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

- 14.** Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour l'année 1889. Présenté à la Chambre des communes le 31 mars 1890, par l'honorable E. Dewdney—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 15.** Rapport du directeur général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 23 janvier 1890, par l'honorable J. Haggart—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

*OMISSION.*

Les deux documents suivants n'ont été imprimés qu'après que l'index l'eut été lui-même, ce qui explique leur omission :

**6c.** Extraits des rapports de la statistique mortuaire pour l'année 1889. (*Imprimés pour la distribution et comme document de la session.*)

[Le document ci-dessus a été inséré au commencement du volume n° 7, immédiatement avant le rapport du secrétaire d'Etat.]

**19b.** Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1889. (*Imprimée pour la distribution et comme document de la session.*)

[Inséré à la fin du volume n° 13, immédiatement après la statistique des chemins de fer.]

## MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

16. 22e rapport du département de la Marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 24 février 1890, par l'honorable M. Colby—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année civile terminée le 31 décembre 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
17. Rapport annuel du département des Pêcheries, pour l'année 1889. Présenté à la Chambre des communes le 16 avril 1890, par l'honorable M. Colby—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17a. Rapport spécial des délégués nommés en 1889 pour s'enquérir de l'industrie de la pêche du hareng dans la Grande-Bretagne et la Hollande. Présenté à la Chambre des communes le 10 février 1890, par l'honorable C. H. Tupper.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17b. Rapport sur le service de protection des pêcheries du Canada, en 1889. Présenté à la Chambre des communes le 10 mars 1890, par l'honorable M. Colby—

*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

18. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice 1888-89, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 3 février 1890, par sir Hector Langevin—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
19. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1888 au 30 juin 1889, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 3 mars 1890, par sir John Macdonald.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 19a. Statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer de la Puissance, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890, par sir John Macdonald.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

## MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

20. Rapport de la section d'Economie Sociale de l'Exhibition Internationale Universelle de 1889 à Paris, préparé par Jules Helbronner, membre de la Commission du Travail. Présenté à la Chambre des communes le 8 mai 1890, par l'honorable M. Bowell—  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1889—Copie de toute correspondance relative à l'établissement d'un service postal bi-hebdomadaire au lieu d'hebdomadaire entre Lourdes et Somerset, dans le comté de Mégantic. Présentée à la Chambre des communes le 20 janvier 1890.—*M. Turcot*.....*Pas imprimée.*
- 21a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de toute correspondance concernant l'octroi du contrat de la malle entre la station de Bécancour et Sainte-Julie de Somerset, et entre Inverness et Sainte-Julie de Somerset, accordé vers le mois d'avril 1888; aussi toutes les soumissions s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 20 janvier 1890.—*M. Turcot*.....*Pas imprimée.*
- 21b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Copie de toute correspondance (par lettre ou télégramme) et de tous autres papiers concernant le transport des malles provinciales supplémentaires dans l'île du Prince-Edouard, depuis le 1er septembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 20 janvier 1890.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*
- 21c. Réponse à un Ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant le nombre de lettres enregistrées envoyées au bureau des lettres de rebut pendant les années 1887, 1888 et 1889, jusqu'au 31 décembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 21d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1890—Copie de toutes lettres, rapports ou autre correspondance, actuellement au ministère des postes, relativement au transport des malles entre Campbelltown, dans la province du Nouveau-Brunswick, et le Bassin de Gaspé, dans la province de Québec. Présentée à la Chambre des communes le 7 février 1890.—*M. Joncas*.....*Pas imprimée.*
22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du Parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe 2. Présenté à la Chambre des communes le 20 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution seulement.*
23. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1889, aux termes du chap. 184, article 5 des Statuts Révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 21 janvier 1890, par sir John Thompson.....*Pas imprimé.*

24. Etat des dépenses à compte de frais divers, du 12 juillet 1889 au 4 janvier 1890, autorisées par l'acte 52 Vic., chap. 1. Présenté à la Chambre des communes le 22 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. *Pas imprimé.*
25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Relevé du nombre de fabriques de conserves de homard sur tout le littoral de l'Île du Prince-Edouard ; le nombre d'amendes imposées pendant la saison de 1888 et le montant de chaque amende ; les noms des personnes qui ont payé les amendes et de celles qui ne les ont pas payées ; et la nature du délit dans chaque cas. Présentée à la Chambre des communes le 22 janvier 1890.—*M. Perry*. *Pas imprimé.*
26. Copie des règlements sanctionnés par le Conseil Privé depuis la clôture de la dernière session, conformément à l'article 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54 des Statuts révisés du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau—*Pas imprimé.*
27. Copie des règlements pour le contrôle et l'administration du parc canadien des Montagnes Rocheuses, sanctionnés par ordre en conseil du 27 novembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau. *Imprimée pour la distribution seulement.*

### MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

28. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, pendant l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 29 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 28a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à la retraite de certains employés du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois à Québec. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*. *Pas imprimée.*
- 28b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à la mise à la retraite de certains employés du bureau de poste de Québec et du bureau de l'inspection de la poste à Québec, et à leur remplacement. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*. *Pas imprimée.*
29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890, pour un relevé détaillé des recettes et paiements du Canada jusqu'au 1er janvier 1890, ainsi qu'un relevé semblable pour le semestre finissant le 1er janvier 1889. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*Sir Richard Cartwright*. *Imprimée pour la distribution seulement.*
30. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890, pour un état donnant les montants d'argent déposés dans les diverses banques d'épargnes fédérales et postales, les localités où elles se trouvent, et le montant brut déposé dans les dites banques respectives à la date du 30 juin et décembre derniers. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*M. McMullen*. *Pas imprimée.*
- 30a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890, pour un état donnant les montants d'argent déposés dans les diverses banques d'épargnes fédérales et postales, les localités où elles se trouvent, et le montant brut déposé dans les dites banques respectives à la date du 30 juin et décembre derniers. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*M. McMullen*. *Pas imprimée.*
- 30b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 février 1890, pour copie des chartes originales de la Banque de l'Amérique-Britannique du Nord et de la Banque de la Colombie-Anglaise, et de tous les amendements faits aux dites chartes. Présentée à la Chambre des communes le 21 février 1890.—*M. Edgar*. *Pas imprimée.*
- 30c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 janvier 1890, pour un état donnant les noms de toutes les banques chartées en Canada qui ont suspendu leurs paiements, liquidé leurs affaires, ou fait faillite depuis la Confédération, ainsi que le montant du capital-actions autorisé, celui du capital souscrit et celui du capital payé ; l'actif et le passif des dites banques lors de telles suspension ou cessation d'affaires ; la nature des dits actif et passif, les dates des dites chartes et les dates de leur forfaiture ou abandon, et les dividendes payés aux porteurs de billets et aux déposants. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Hesson*. *Pas imprimée.*
31. Correspondance avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien renfermant une liste de toutes les terres vendues par cette compagnie pendant l'année expirée le 1er octobre dernier, conformément à l'article 8, chap. 9, 49 Vic. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimée.*

- 31a.** Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney—  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 31b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, et entre le premier et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien au sujet de l'octroi d'une subvention à cette compagnie pour une ligne de steamers devant faire le service entre Vancouver et le Japon et l'Australie. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Prior*.....*Pas imprimée.*
- 31c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890, demandant copie de toutes requêtes, lettres ou autres documents adressés au gouvernement pour se plaindre de l'état des ponts sur les embranchements de chemin de fer exploités par la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, dans le comté de Bagot et les comtés voisins. Présentée à la Chambre des communes le 26 février.—*M. Dupont*.....*Pas imprimée.*
- 32.** Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 3 février 1890, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Pas imprimé.*
- 33.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de toutes résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, concernant l'affectation des deniers votés par cette Chambre pour l'usage des dits Territoires. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890.—*Honorable M. Lawrier*.....*Pas imprimée.*
- 33a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1890, demandant copie de tous mémoires, pétitions et résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, passés à sa dernière session, qu'ils aient été adressés au gouverneur général ou au parlement. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890.—*M. Daly*.....*Pas imprimée.*
- 33b.** Copie des diverses pétitions présentées au conseil contre l'abolition des écoles séparées et de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 11 février 1890, par l'honorable M. Colby.....*Pas imprimée.*
- 33c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de toutes résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, concernant le règlement des réclamations des Métis. Présentée à la Chambre des communes le 21 février 1890.—*L'honorable M. Lawrier*.....*Pas imprimée.*
- 33d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, dépêches, correspondance et documents concernant la démission du Conseil des Auteurs des Territoires du Nord-Ouest, et la nomination de leurs successeurs. Présentée à la Chambre des communes le 24 février 1890.—*M. White (Renfrew)*.....*Pas imprimée.*
- 33e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat indiquant, pour chaque année,—1. Le coût de l'impression en français des ordonnances et autres documents et publications officiels depuis la date de la passation de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, de 1877 ; 2. Le nombre de copies des ordonnances imprimées de temps à autre dans cette langue ; 3. Le nombre de copies distribuées et de celles restant en main. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Denison*.  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 33f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890, demandant copie des mémoires adressés par MM. Joseph Holden et John Shera à l'honorable Edgar Dewdney, ministre de l'Intérieur, concernant la concession de seconds homesteads dans les Territoires. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*

- 33g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé des recettes et dépenses de chacun des bureaux d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, de 1887 à 1889. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*
- 33h.** Correspondance relative à certaine assistance donnée aux Métis de Fort-La-Corne et autres lieux. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimée.*
- 33i.** Etat concernant l'achat de grain de semence (y compris une liste des prix payés pour le blé et l'avoine). Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*
- 33j.** Etat concernant la distribution de grain de semence et instructions quant à la distribution de ce grain. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*
- 33k.** Mémoire au sujet des comptes de crédits de 1889 pour certaines des provinces et des Territoires du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*
- 33l.** Etat concernant la réclamation de la Compagnie d'Exploitation Forestière des rivières Eau-Claire et de l'Arc contre le gouvernement, pour du bois qu'elle prétend avoir été enlevé sur ses concessions. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney...*Pas imprimé.*
- 33m.** Correspondance, etc., concernant le pont de Saint-Albert. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*
- 33n.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Etat donnant : 1. Le nombre d'acres de terres à pâturage actuellement affermés dans les territoires du Nord-Ouest. 2. Le montant payé au gouvernement l'an dernier pour l'affermage des dites terres. 3. Le montant d'arrérages dus au gouvernement pour l'affermage des dites terres, et les noms des personnes devant ces arrérages. 4. Les noms des porteurs de baux sur le territoire desquels il n'est pas permis aux colons de s'établir sans leur consentement, ainsi que la superficie totale couverte par les dits baux, et la situation des terres mentionnées dans chaque bail. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Charlton*.....*Pas imprimée.*
- 33o.** Liste des écoles de diverses dénominations dans les territoires du Nord-Ouest, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*
- 34.** Voir les documents de la session n° 17a.
- 35.** Copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence en conseil, en date du 17 août 1889, au sujet de l'Acte des droits d'auteur de la dernière session,—ainsi que la correspondance et autres papiers sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890, par sir John Thompson. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 36.** Copie de rapports d'un comité de l'honorable Conseil Privé, concernant l'octroi d'une concession forestière à M. John Adams. Présentée à la Chambre des communes le 17 février 1890, par sir John Macdonald.....*Pas imprimée.*
- 36a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890, demandant une liste des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, le nom des concessionnaires et la date de l'octroi ; la superficie de chaque concession octroyée, indiquant si elle a été octroyée au plus haut enchérisseur dans une adjudication publique, et le chiffre du bonus (s'il en est) reçu dans chaque cas. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1890.—*M. Charlton*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 37.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, ou administratifs, empêchant les navires américains de transporter du fret, en entrepôt, des ports américains à Victoria, C.-A., ou aucun autre port canadien, et copie de tous ordres en conseil, ou administratifs, révoquant les précédents, et de toute correspondance se rapportant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*Honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*
- 38.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889, demandant un relevé du coût total du discours sur le budget publié chaque année depuis 1867, avec mention du nombre d'exemplaires distribués, chaque année, pendant la dite période. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*
- 39.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890, demandant un relevé de toutes les dépenses générales faites jusqu'à date pour la confection des listes électorales du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Casgrain*. *Pas imprimée.*
- 40.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de tous papiers, correspondance et arrangements entre le gouvernement et les propriétaires du prolongement du chemin de fer d'embranchement sur Derby, au sujet du dit prolongement qui a été construit avec l'aide d'une subvention du gouvernement, mais qui n'a jamais été mis en exploitation. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. Mitchell*.....*Pas imprimée.*

- 41.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de toutes pétition et correspondance concernant la demande de construction d'une voie d'évitement sur l'Intercolonial à la station de Saint-Jean Chryzostôme, dans le comté de Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. Guay*..... *Pas imprimée.*
- 41a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Liste des noms de tous ceux qui ont vendu des propriétés au gouvernement du Canada dans les quartiers Saint-Laurent et Lauzon de la ville de Lévis, depuis le 1er janvier 1886, pour l'élargissement de la voie de l'Intercolonial et l'agrandissement de la gare de Lévis; le montant payé à chaque propriétaire, le montant payé pour commission, le taux par cent et à qui ces montants ont été payés. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Guay*..... *Pas imprimée.*
- 41b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890, demandant copie de toutes pétitions pour augmentation de gages adressées au ministre des chemins de fer, depuis le 1er janvier 1889, par les personnes employées dans les ateliers de l'Intercolonial à Moncton et sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et de toute réponse faite à ces demandes par le département des chemins de fer ou aucun de ses officiers. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*
- 41c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890, demandant copie des requêtes transmises au gouvernement par MM. Nazaire Ouellet, George Voyer, Alfred Ouellet, F. Côté et autres, au sujet des dommages causés à leurs propriétés par l'Intercolonial. Présenté à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Fiset*..... *Pas imprimée.*
- 41d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 mars 1890—Etat faisant connaître comment a fonctionné par le passé le système d'assurance des employés de l'Intercolonial, et plus particulièrement,—(a) les recettes et dépenses annuelles, y compris les salaires des fonctionnaires, chaque année, pendant que le dit système était en opération; (b) les montants payés, chaque année, à même le fonds aux employés ou à leurs représentants, pour cause de décès ou d'accident; (c) le surplus de ce fonds, s'il en est, actuellement en caisse. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*
- 41e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collisions, rails brisés, ou autrement, en 1889, les causes et les dates respectives; le montant du dommage (si aucun) causé dans chaque cas à la propriété; et le chiffre de la compensation payée aux personnes possédant des propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages (s'il en est) non réglées. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*—  
*Pas imprimée.*
- 41f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant—(a) les noms et le nombre de wagons officiels sur l'Intercolonial et ses embranchements; (b) le coût primitif, la date et le lieu de construction de chaque wagon, ou nom de la personne ou compagnie de qui il a été acheté; (c) le coût des réparations ou les dépenses de ces wagons depuis leur achat; (d) les noms et salaires et les dépenses de chaque employé sur ces wagons officiels; (e) le coût annuel des approvisionnements de chacun de ces wagons. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*
- 41g.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mai 1890, demandant un état indiquant: 1. Quel est le prix par tonne pour le transport du charbon en wagons chargés sur le chemin de fer Intercolonial entre les mines de la Nouvelle-Ecosse et Saint-Jean, Moncton, Newcastle et Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick, et Rimouski, la Rivière-du-Loup et Québec; aussi, par les raccordements de l'Intercolonial, quel est le prix pour le transport à Montréal et à Toronto. 2. Quel est le prix par tonne pour le transport du blé, de la farine et autres denrées en wagons chargés, de Toronto, Montréal et Québec à Campbellton, Newcastle, Moncton et Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, et à Amherst, Truro, Pictou et Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse. 3. Quel est le nombre de trains de fret qui ont passé dans les deux sens entre la Nouvelle-Ecosse, Québec et Ontario, et entre le Nouveau-Brunswick et ces provinces en 1889. 4. Combien de trains ont transporté de l'Ouest des marchandises devant être expédiées par Halifax et par Saint-Jean en 1889, et jusqu'aujourd'hui en 1890? Présentée au Sénat le 16 mai 1890.—*Honorable M. Wark*..... *Pas imprimée.*
- 42.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les montants d'argent dépensés par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants: 1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y

compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originellement construite; 3. Les bâties érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. McMullen*—

*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

- 42a.** Réponse modifiée (partielle) supplémentaire à une réponse présentée à la Chambre des communes, le 26 février 1890—Etat donnant les montants d'argent dépensés par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants: 1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault. 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originellement construite. 3. Les bâties érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. McMullen*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 42b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Etat donnant le montant des subventions votées en faveur du chemin de fer du Canada Atlantique pour la construction de son pont sur le Saint-Laurent entre le Coteau et Valleyfield, le montant payé par le gouvernement jusqu'à date, et le montant non encore exigible ou restant à payer. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron*.....*Pas imprimée.*
- 42c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Relevé du chiffre des subventions votées par le parlement à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, le montant payé par le gouvernement jusqu'à date, et le montant encore dû ou non encore exigible. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron*.....*Pas imprimée.*
- 42d.** Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemin de fer et pour aider à la construction de certaines voies ferrées, comme suit: Compagnie du chemin de fer de Montréal à Ottawa (ci-devant chemin de fer de Vaudreuil à Prescott); Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo; Compagnie du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord; Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Morrisburg et New-York; Compagnie du chemin de fer Erié et Huron; Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie; Compagnie du chemin de fer de Manitouline et Rive-Nord; Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental; Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et Rivière Détroit, (ci-devant Amherstburg, Rive du Lac et Blenheim); Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool; Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa; Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Parry-Sound; Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté et Lac Nipissingue; Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique; Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen et Miltown; Compagnie du chemin de fer de Woodstock et Centreville; Compagnie du chemin de fer de la Rivière Saint-Jean, N.-B.; Compagnie du chemin de fer Central, N.-B.; Compagnie du chemin de fer Shelburne, Liverpool et Annapolis; Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond; Compagnie du chemin de fer International; Compagnie du chemin de fer de Montréal et Sorel; Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique; Compagnie du chemin de fer de Montréal et Lac Maskinongé; Compagnie du chemin de fer Grand Oriental; Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond; Compagnie du chemin de fer d'Oxford Mountain; Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue; Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier; Compagnie du chemin de fer Québec Central; Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean; Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne; Compagnie du chemin de fer de Témiscouata; Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique. Présentés à la Chambre des communes le 14 mai 1890, par sir John A. Macdonald.....*Pas imprimée.*
- 43.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Liste des réserves sauvages dans les limites de la province du Manitoba, donnant la situation et la superficie de chacune, le nombre de Sauvages y appartenant lors du choix de telle réserve, et le nombre de ceux qui y vivent actuellement. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. LaRivière*.  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 43a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890—Etat donnant les noms de toutes personnes appelées devant le magistrat pour vente de whisky aux Sauvages des comtés de Grey ou Bruce, en 1888 et 1889, et copie de tous papiers, documents et lettres à ce sujet; aussi, le nom du délateur, du magistrat siégeant, du constable employé et de l'avocat retenu pour chaque cause; aussi, les jugements rendus par les magistrats, indiquant les amendes imposées, s'il en est, si l'on en a appelé des décisions des magistrats, le nom du juge devant lequel tel appel a été porté et le résultat final; aussi, le coût de chaque procès devant un magistrat, et de chaque appel porté devant un juge, avec le nom, l'occupation et l'adresse postale de chaque personne qui a reçu

l'argent pour tout service quelconque lors du procès devant le magistrat ou de l'appel devant le juge, le coût total de toutes les causes, les amendes totales imposées et perçues, et, dans le cas où les frais auraient été refusés dans aucune des dites causes, le motif de tel refus; aussi, indiquant si les Sauvages qui ont eu du whisky étaient électeurs du comté de Bruce aux termes de l'Acte du Cens Electoral du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Landerkin.* *Pas imprimée.*

- 43b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 mars 1890—1. Etat de tous les deniers entre les mains du surintendant général des Sauvages, appartenant aux Sauvages de la réserve de Caughnawaga; 2. De toutes les sources d'où proviennent les dits deniers. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Doyon.* *Pas imprimée.*
- 43c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Sauvages et l'agent et les chefs de la réserve de Caughnawaga, relativement à toute indemnité réclamée par les Sauvages de la réserve, par suite de ce que l'étendue de leur réserve a été considérablement diminuée par des empiétements. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Doyon.* *Pas imprimée.*
- 44.** Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de prêts et placements, au 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par M. l'Orateur. *Pas imprimé.*
- 45.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Etat donnant: 1. Le nom et le domicile des commissaires nommés en 1883, pour s'enquérir et faire rapport des aptitudes des personnes devant se présenter devant eux pour subir un examen de qualification comme inspecteurs des coques de steamers à fret et à passagers, naviguant dans les eaux du Canada; 2. Copie des circulaires émises pour inviter les compétiteurs à se rendre à Ottawa, et la date ou les dates ainsi données de temps à autres; 3. Le nom et domicile des personnes ainsi examinées à chaque réunion des dits commissaires jusqu'à date; 4. Copie de la recommandation ou des recommandations, s'il en est, des dits commissaires ou d'aucun d'eux, concernant les dits examens ou les aptitudes de toutes et chacune des personnes ayant subi l'examen à la première réunion ou à toute autre réunion subséquente des dits commissaires; 5. Le nom et le domicile de chaque inspecteur de coques de steamers à fret et à passagers nommé par le gouvernement, depuis 1882 jusqu'à date, faisant connaître qui a été nommé après avoir passé heureusement l'examen nécessaire, et qui a été nommé sans avoir passé le dit examen; aussi, le nom et le domicile de tout inspecteur ainsi nommé depuis 1882 jusqu'à date, qui a été destitué ou qui a résigné son emploi pendant la période ci-dessus, et la cause de telle destitution ou démission; 6. Le nom et le domicile de toute personne nommée pour remplir toute vacance ou nouvel emploi d'inspecteur de steamers; et 7. Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la marine et quelque personne que ce soit se rapportant aux questions ci-haut énumérées. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1890.—*M. Wilson (Elgin).* *Pas imprimée.*
- 46.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1890—Adresse demandant copie du rapport de M. A. F. Wood au sujet de l'enquête qu'il a faite sur les questions relatives au canal Welland. Présentée à la Chambre des communes le 6 mars 1890.—*M. Edgar.* *Pas imprimée.*
- 46a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 janvier 1890—Etat donnant la date de création de la Commission du Canal de la Vallée de la Trent, l'époque et le lieu de sa première séance, le nombre réel de jours qu'elle a consacrés à ses travaux et le nombre de jours et de séances employés à recueillir des témoignages, et les endroits où, jusqu'à présent, la Commission a tenu ses séances. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Barron.* *Pas imprimée.*
- 46b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1890—Etat indiquant, par année, depuis 1878: 1. Le nombre de navires qui sont passés dans le canal Chambly et leur tonnage; 2. La quantité et la nature du fret contenu dans ces navires; 3. Le montant des droits perçus pendant les dites années sur le dit canal. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Préfontaine.* *Pas imprimée.*
- 46c.** Rapport supplémentaire de A. F. Wood, écuier, sur l'enquête relative au canal Welland, contenant ses recommandations sur les changements à apporter au système d'administration du dit canal. Présenté au Sénat le 1er mai 1890, par l'honorable M. Abbott. *Pas imprimé.*
- 47.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890.—Relevé du nombre de causes inscrites dans la cour de vice-amirauté de Québec durant les années de 1885 à 1889 inclusivement, le nombre de causes inscrites pendant les mêmes années dans la cour de vice-amirauté de la Nouvelle-Ecosse, et le nombre de causes inscrites pendant les mêmes années dans la cour de vice-amirauté du Nouveau-Brunswick. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean).* *Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat détaillé des dépenses faites en rapport avec l'hôpital de la marine et des émigrants de Québec, depuis le 30 juin 1886, le dit état indiquant : 1. Le montant voté chaque année par le parlement. 2. Le montant déboursé. 3. Le nombre de marins et d'émigrants reçus chaque année, et le nombre total de jours que chacun a passé au dit hôpital. 4. Le nombre de personnes, non marins ou immigrants, reçues dans le dit hôpital, et le nombre de jours que chacune y a passé. 5. Le coût total par jour de chaque patient. 6. Le montant retiré par le gouvernement pour les patients non immigrants ou marins. 7. Le montant retiré du fonds des marins malades en vertu de l'acte 49 Vict., ch. 76, sect. 16. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*—  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 48a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à l'établissement de l'hôpital de marine, à Québec, et à sa fermeture. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*
49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890—Etat indiquant si l'île connue sous le nom d'Île Sultana, dans le lac des Bois, a été vendue; et si elle a été vendue, faisant connaître sur quel droit ou titre le gouvernement du Canada s'appuie en affirmant qu'il a le pouvoir de la vendre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et l'acquéreur ou les acquéreurs de la dite île, ou les procureurs ou autres personnes agissant au nom de tel acquéreur ou acquéreurs (s'il en est). Le dit état devant aussi donner la superficie des terres contenues dans la dite île, la valeur et la quantité de bois de pin qui s'y trouve, le prix ou montant auquel elle a été vendue, et les noms et les résidences de l'acquéreur ou des acquéreurs de la dite île. Aussi, copie de toute carte donnant la situation de la dite île. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Barron*.....*Pas imprimée.*
- 49a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890—Etat indiquant si l'île connue sous le nom d'Île Sultana, dans le lac des Bois, a été vendue; et si elle a été vendue, faisant connaître sur quel droit ou titre le gouvernement du Canada s'appuie en affirmant qu'il a le pouvoir de la vendre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et l'acquéreur ou les acquéreurs de la dite île, ou les procureurs ou autres personnes agissant au nom de tel acquéreur ou acquéreurs (s'il en est). Le dit état devant aussi donner la superficie des terres contenues dans la dite île, la valeur et la quantité de bois de pin qui s'y trouve, le prix ou montant auquel elle a été vendue, et les noms et résidences de l'acquéreur ou des acquéreurs de la dite île. Aussi, copie de toute carte donnant la situation de la dite île. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Barron*.....*Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 avril 1889—Etat indiquant combien de commis réguliers sont actuellement employés par le département de l'intérieur dans le service intérieur et extérieur, et combien de surnuméraires sont actuellement employés par ce département dans les mêmes services.—Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*
51. Correspondance officielle dans l'affaire du soldat C. J. Hurrell, demandant une indemnité supplémentaire pour blessures reçues quand il servait comme volontaire. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1890, par sir Adolphe Caron.....*Pas imprimée.*
- 51a. Correspondance officielle dans l'affaire de la pension de Valiquette. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1890, par sir Adolphe Caron.....*Pas imprimée.*
- 51b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 mars 1890—Etat indiquant—1. La date à laquelle le soldat C. T. Hurrell a été notifié par le gouvernement de la passation de l'ordre en conseil du 13 novembre 1888, lui accordant une pension. 2. Les montants qui lui ont été payés à titre de gratuité ou de pension, et les dates de ces paiements. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1890.—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*
- 51c. Copie d'une déclaration faite par Antoine Valiquette, père de feu Primat Valiquette, sergent dans le 65ème bataillon. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1890, par sir Adolphe Caron.  
*Pas imprimée.*
52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Copie de toutes lettres adressées au gouvernement demandant que des ingénieurs soient envoyés pour examiner le creek Kettle, entre Saint-Thomas et Port-Stanley, afin de s'assurer s'il est possible d'y creuser un canal, et de tous rapports, cartes et autres documents dressés par ces ingénieurs. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Wilson (Elgin)*.....*Pas imprimée.*
53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses départements et la corporation connue sous le nom de "Président et syndics de la commune de la seigneurie d'Yamaska," relativement aux dommages

- causés aux terres lui appartenant, par la digue construite dans la rivière Yamaska. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*Hon. M. Laurier* ..... *Pas imprimée.*
- 53a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de toutes demandes d'indemnité formulées par Elphège Cardin, Jean Cardin, George Tonnancour et Bruno Saint-Germain, pour dommages à leurs terres résultant de la digue construite dans la rivière Yamaska, de toute correspondance relative à ces demandes, ainsi qu'un relevé de toutes sommes allouées à chacun d'eux en règlement de ces réclamations. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*Hon. M. Laurier* ..... *Pas imprimée.*
- 53b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie du dernier rapport fait par l'ingénieur du département des Travaux publics, au sujet des travaux à faire sur la rivière du Sud, dans le comté de Montmagny. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Choquette* ..... *Pas imprimée.*
- 54.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance, pétitions ou autres papiers concernant la vente, la propriété ou l'état du chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, reçus depuis la fin de la session de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Bain (Wentworth)* ..... *Pas imprimée.*
- 54a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890, demandant copie de toutes pétitions, rapports d'ingénieurs et correspondance concernant le dragage de la barre à l'embouchure de la rivière Thames, dans le comté de Kent, Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Campbell* ..... *Pas imprimée.*
- 55.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance et documents relatifs à la nomination de M. Joseph Garneau comme surveillant des travaux du gouvernement, à Québec, et à son remplacement par un nommé L. P. Lépine. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*. *Pas imprimée.*
- 56.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 février 1890, demandant copie du contrat et des devis pour l'érection des bureaux de poste et de douane à Annapolis, N.-E., des diverses soumissions et de leurs montants; aussi, copie de tout ordre ou ordres changeant la qualité et la nature de la pierre employée dans leur construction. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)* ..... *Pas imprimée.*
- 56a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889, demandant copie de toutes requêtes et résolutions adressées au gouvernement par les citoyens ou la corporation de la ville de Lévis, concernant la construction d'un bureau de poste dans la ville de Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Guay* ..... *Pas imprimée.*
- 56b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de toutes pétitions, lettres, etc., adressées au département des postes à Ottawa, demandant un bureau de poste à Palmer Road, I.P.-E., et de toute correspondance avec ce département à Ottawa et avec l'inspecteur des postes à Charlottetown, sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Perry* ..... *Pas imprimée.*
- 56c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de deux enquêtes et rapports faits par MM Bourgeois, King et Bolduc au sujet du bureau de poste de Pierreville, P.Q.—*M. Choquette* ..... *Pas imprimée.*
- 57.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 mars 1889, demandant copie de toute correspondance, rapports, etc., concernant le quai de Saint-Roch des Aulnès, dans le comté de l'Islet, entre le département des Travaux Publics et feu Charles Frs. Roy, arpenteur, et les intéressés domiciliés dans la dite municipalité. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Casgrain* ..... *Pas imprimée.*
- 57a** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1890—Copie des comptes en rapport avec la construction d'un quai à Kamouraska, dans la province de Québec, produits dans le cours de l'année 1889. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Dessaint*.  
*Pas imprimée.*
- 58.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1890—Relevé détaillé des frais de réparation du brise-lames de Tignish, I.P.-E., en 1889, la date du commencement et de l'achèvement des travaux, et le nom de la personne en charge des dits travaux. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Perry* ..... *Pas imprimée.*
- 58a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1890—Etat indiquant le nombre de quais, jetées et brise-lames du gouvernement réparés en 1889 dans l'île du Prince-Edouard, et le montant dépensé pour chacun. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Perry* ..... *Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie des rapports faits par l'ingénieur en chef sur l'exploration du havre du Cove Head, dans l'Île du Prince-Edouard, il y a quatre ou cinq ans. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Davies.*  
*Pas imprimée.*
- 59a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890—Copie du rapport de l'ingénieur du gouvernement sur les études du havre et brise-lames de New-London, dans la province de l'Île du Prince-Edouard. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Welsh.*  
*Pas imprimée.*
- 59b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de tous rapports faits par l'ingénieur en chef pour l'exploration du havre de Tracadie dans l'Île du Prince-Edouard, il y a quelques années. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Davies.*  
*Pas imprimée.*
- 59c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant la date du commencement des travaux pour faire sauter le roc dans le havre de Cascumpèque, I.P.-E., dans l'été de 1889, la date à laquelle les travaux ont été suspendus, les noms des ouvriers employés, le montant des gages payés à chaque plongeur et à chaque ouvrier, et le montant total dépensé pour miner le dit roc jusqu'au mois de décembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Perry.*  
*Pas imprimée.*
- 59d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat faisant connaître le nombre de soumissions faites ou présentées en rapport avec les travaux publics à la passe est du havre de Toronto, le nom ou les noms de chaque personne ou compagnie ayant soumissionné pour ces travaux, et le montant et les conditions de chaque soumission, avec un relevé des quantités approximatives sur lesquelles ces soumissions ont été basées, et copie de toutes lettres et correspondances, états, documents et papiers se rapportant à l'adjudication du contrat et à toutes et chacune des soumissions. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Barron.*  
*Pas imprimée.*
- 59e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports d'ingénieurs et autres depuis le 1er janvier 1883, concernant la nécessité et l'opportunité de draguer et autrement améliorer le havre de Picton, baie de Quinté; aussi, copie de toute correspondance, pétitions, mémoires et rapports depuis le 1er janvier 1883, faisant connaître qu'il est désirable et opportun ou expédient d'ériger des édifices publics dans la dite ville de Picton pour les besoins du bureau des postes, des douanes et du revenu de l'intérieur dans cette ville. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Platt.*  
*Pas imprimée.*
- 59f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1890—Copie de tous rapports dressés par l'ingénieur en chef sur la jetée à Hall's Harbour, N.-E., depuis 1882, et de toute correspondance relative à la dite jetée. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Borden.*  
*Pas imprimée.*
- 59g. Etats et correspondance au sujet des travaux du havre de Québec et du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-A. Présentés à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par sir Hector Langevin.  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Etat indiquant la somme de travail exécutée pendant la campagne de 1889, dans l'Île du Prince-Edouard, par le dragueur *Prince Edouard* les noms des ports et autres localités draguées pendant la dite saison, et le montant des travaux exécutés dans chaque port. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Perry.*  
*Pas imprimée.*
61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de toute correspondance échangée entre l'auditeur général et le ministre de l'Intérieur ou toute autre personne au sujet des allocations pour frais de voyage de William McGirr, secrétaire particulier du surintendant général des affaires des Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.  
*M. Lister.*  
*Pas imprimée.*
62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1890—Copie des règlements de quarantaine de la Grosse Ile, et de tous ordres en conseil et instructions données aux officiers de santé à cette station. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.  
*M. Landerkin.*  
*Pas imprimée.*
63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie de toute correspondance concernant une réclamation faite par le district de St. Peters, dans le comté de Richmond, pour soins médicaux et pension donnés à Kenneth Chisholm, un marin malade appartenant à la goélette *Jannie*. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Flynn.*  
*Pas imprimée.*

- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Etat donnant :  
1. Le nombre total d'immigrants chinois qui sont arrivés en Canada entre le 31 mars et le 31 décembre 1889, spécifiant les ports auxquels ils sont débarqués ; 2. Les montants d'honoraires ou droits retirés des immigrants chinois pendant la même période ; 3. Le nombre de certificats de résidence délivrés à des Chinois, tel que prescrit par l'article 13 de l'Acte pour restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada, depuis la passation de l'acte ; 4. Le nombre de Chinois qui ont été découverts lorsqu'ils tentaient de débarquer en Canada au moyen de faux certificats, et qui en ont été empêchés par les tribunaux ; 5. Copie de toute correspondance relative au renvoi d'office de M. Vroman, *alias* M. Gardner, et de toute correspondance concernant la nomination d'un Chinois au poste d'interprète au port de Vancouver, en remplacement du dit M. Gardner ; 6. Le nombre de Chinois qui ont traversé le Canada, en entrepôt, pour être embarqués à Vancouver sur des steamers à destination de la Chine, et copie des règlements promulgués pour assurer leur embarquement à bord des dits steamers et empêcher leur débarquement ultérieur ; 7. Le nombre total de Chinois, autres que ceux transportés en entrepôt, qui ont quitté le Canada pendant la période sus-mentionnée, et le nombre de certificats de retour qui ont été délivrés. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Gordon.*
- Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 65.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 janvier 1890, demandant copie de tous rapports et autres communications sur le sujet des dépôts formés par les scieurs, fosses et autres matières nuisibles déversées dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau. Présentée au Sénat le 10 mars 1890.—*Hon. M. Clemon.*
- Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 65a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie du rapport de Sandford Fleming, ingénieur civil, sur l'enquête qu'il a faite relativement au bran de scie jeté dans la rivière Ottawa par les scieries des Chaudières et autres. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Landarkin.* ..... *Pas imprimée.*
- 66.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant un état détaillé faisant voir le règlement effectué avec les locataires de lots hydrauliques à la Chaudière, en la cité d'Ottawa ; aussi copie des nouveaux baux passés avec les divers locataires des dits lots hydrauliques. Présentée au Sénat le 10 mars 1890.—*Hon. M. Clemon.*
- Pas imprimée.*
- 66a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat donnant les noms de toutes les personnes devant des arrrages pour loyers de pouvoirs d'eau et autres jusqu'au 1er courant, et les montants dus respectivement par chacune d'elles. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Somerville.* ..... *Pas imprimée.*
- 67.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1880,—Copie de toutes pétitions, correspondances et documents de toutes sortes concernant le chemin de fer Grand Oriental ou toute ligne de chemin de fer devant s'étendre de Lévis à Montréal en suivant le Saint-Laurent. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1890.—*M. Rinfret.* ..... *Pas imprimée.*
- 68.** Rapport concernant la nomination des sous-officiers dans le collège militaire royal. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1890, par sir A. P. Caron ..... *Pas imprimé.*
- 69.** Copie certifiée du rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil en date du 11 janvier 1885, concernant certaines questions entre le gouvernement et la cité d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890, par sir Hector Langevin ..... *Pas imprimée.*
- 70.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890—Copie des rapports ou opinions des officiers en loi de la couronne sur l'acte passé par la législature de Québec, intitulé : " Acte concernant le règlement des biens des Jésuites, " et aussi, copie du dossier ou des dossiers ou autres documents ou rapports soumis aux dits officiers en loi ou au secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies concernant le dit acte et au moyen desquels les dites opinions ont été obtenues, comme aussi, copie de toutes dépêches et correspondance s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. O'Brien.*
- Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 71.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat détaillé donnant le chiffre de la population, par origine, conformément au recensement de 1885, de cette partie du district provisoire de la Saskatchewan située au sud de la ligne entre les townships 47 et 48, et bornée à l'ouest par la ligne entre les rangs 11 et 13 à l'ouest du 3ème méridien initial, et à l'est par le 3ème méridien initial dans le système d'arpentage des terres fédérales, constituant actuellement

le district électoral de Batoche. Aussi, de cette partie du même district provisoire située à l'est du 3ème méridien initial dans le système d'arpentage des terres fédérales, et bornée au nord par la limite sud du district électoral de Prince-Albert, actuellement formant le district électoral de Kinistino. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*Hon. M. Laurier.*

*Pas imprimée.*

- 72.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Etat indiquant le nombre de navires perdus chaque année, dans le golfe Saint-Laurent et sur les côtes de l'Atlantique et dans la baie de Fundy, depuis 1868, par suite des marées, courants ou brumes, le nom et le tonnage de chaque navire, et tous les autres détails que le gouvernement peut avoir dans chaque cas quant aux causes et à l'étendue des dommages. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Curran*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 73.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat donnant le nombre de rapports de la Commission géologique publiés respectivement chaque année pendant les derniers dix ans, le nombre vendu chaque année, le nombre distribué à titre gratuit, et celui actuellement en mains. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Ferguson (Welland)*—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 74.** Correspondance des gouvernements d'Ontario et Québec au sujet de la propriété du lit des havres, rivières, etc.—Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1890, par sir John Thompson—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 75.** Relevé des recettes et dépenses pour les huit mois terminés le 28 février des années 1889 et 1890 respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimée.*
- 76.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1890—1. Copie de toutes pétitions adressées à Son Excellence le gouverneur général par des colons établis dans les districts de Cranberry, Cedar, Wellington, Nanooch et Nanaïmo, Colombie-Anglaise, demandant le privilège d'obtenir les terres sur lesquelles ils s'étaient établis, sur les réserves du chemin de fer de l'Île, aux termes ordinaires accordés aux colons, savoir : que leur octroi comprenne la terre et les minéraux qu'elle renferme ; 2. Copie de tous ordres en conseil autorisant une commission à faire une enquête sur les réclamations des dits colons. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Laurier*.....*Pas imprimée.*
- 77.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Relevé donnant le salaire et la rémunération payés à M. Arthur Prieur, employé de cette Chambre, à titre de traducteur ou autrement, et le montant total qu'il a reçu depuis qu'il est employé en quelque qualité que ce soit. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1890, par M. l'Orateur...*Pas imprimée.*
- 78.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Etat indiquant : 1. Le coût réel de la construction primitive du Palais de Justice de Montréal, 1851-57 ; 2. Le montant dépensé pour réparations, chaque année, depuis la dite période jusqu'à la confédération. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.....*Pas imprimée.*
- 79.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Etat indiquant : 1. Le montant total dépensé pour curer le creek McGregor, dans la ville de Chatham, Ont. ; 2. Le montant dépensé pour y faire placer des pilotis et des bordages, les noms de chaque entrepreneur et le chiffre des différents contrats ; 3. Le montant payé aux propriétaires pour dommages causés à leurs propriétés par suite de ce dragage, les noms et les montants payés à chaque propriétaire ; 4. Les noms et montants de tous réclamants dont les demandes d'indemnité ont été rejetées ou qui sont encore sous la considération du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*
- 80.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie du rapport et des plans de l'ingénieur en chef du département des travaux publics qui a fait les études nécessaires en vue de la construction du pont interprovincial sur l'Ottawa entre le village de La Passe, dans la province de l'Ontario, et le village de Fort Coulonge, dans la province de Québec. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Bryson*.....*Pas imprimée.*
- 81.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé du nombre de lieuses mécaniques, de coupeuses et de moissonneuses exportées du Canada durant les derniers trois ans ; les noms des exportateurs, les pays d'exportation, et le montant de drawback accordé pour chacun des articles exportés. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1890.—*M. Paterson (Brant)*.....*Pas imprimée.*
- 82.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la Compagnie de Colonisation dite de la Tempérance et les officiers de la Compagnie des Terres et Homesteads de la Saskatchewan et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouver-

- nement, et de toutes communications entre le révérend Alexander Sutherland et John T. Moore et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, au sujet de la localisation des terres, des demandes faites pour y établir des immigrants, et des réclamations pour indemnité pour avoir aidé la colonisation des dites terres ; et aussi copie de tous ordres en conseil se rapportant à ces différents sujets. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1890.—*M. Somerville*.....*Pas imprimée.*
- 82a.** Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la Compagnie de Colonisation dite de la Tempérance et les officiers de la Compagnie des Terres et Homesteads de la Saskatchewan et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, et de toutes communications entre le révérend Alexander Sutherland et John T. Moore et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, au sujet de la localisation des terres, des demandes faites pour y établir des immigrants, des réclamations pour indemnité pour avoir aidé la colonisation des dites terres ; et aussi copie de tous ordres en conseil se rapportant à ces différents sujets. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1890.—*M. Sommerville*.....*Pas imprimée.*
- 82b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mars 1890—Copie de toute correspondance, mémoires et conventions entre le gouvernement et la Compagnie de Colonisation de la Tempérance, et de toute correspondance des colons, employés et membres de la compagnie concernant les opérations de la dite compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Wallace*.....*Pas imprimée.*
- 83.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de toutes pétitions et correspondance concernant l'établissement d'un phare flottant vis-à-vis de Yanachiche, dans le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*
- 83a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890,—Copie de toutes requêtes, pétitions, correspondances et documents de toutes sortes concernant l'établissement d'un phare flottant sur le Saint-Laurent, vis-à-vis l'église Sainte-Croix, comté de Lotbinière, pour remplacer la bouée qui s'y trouve actuellement. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*
- 84.** Rapport de Collingwood Schrieber, écr, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, sur l'achèvement du tracé de la ligne projetée de chemin de fer entre la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et un point sur l'Intercolonial près de Moncton via Frédéricton, connue sous le nom de "Section de Harvey-Moncton du chemin de fer de la Ligne Courte." Présenté à la Chambre des communes le 24 avril 1890, par sir John A. Macdonald.  
*Pas imprimé.*
- 85.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie des formules d'annonces et de soumissions, et des soumissions reçues au sujet du contrat relatif à un service de steamers entre aucuns ports des provinces maritimes et les ports des Indes Occidentales ; aussi, copie de la correspondance et relative échangée entre aucun des départements publics et toutes personnes intéressées dans l'établissement de ce service. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1890.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*
- 86.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Copie de tous papiers et correspondance entre l'association des manufacturiers de l'Ontario et le gouvernement fédéral, pendant les années 1883, 1884 et 1885, au sujet de la législation projetée concernant les manufactures. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*
- 87.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Copie du rapport et des témoignages pris par la cour d'enquête ordonnée par le département de la marine pour connaître les causes de la perte du steamer *Quinté* qui a été incendié dans la baie de Quinté, dans l'automne de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Platt*.  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 87a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1890—Etat donnant toutes les réclamations faites par le gouvernement, depuis la Confédération, contre des particuliers, compagnies ou corporations, pour dommages causés aux propriétés du gouvernement par des vapeurs, navires ou autres bâtiments, donnant les noms des navires, etc., des propriétaires, les dates et les items de chaque réclamation, faisant la distinction des réclamations payées et non payées. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*
- 87b.** Rapport du lieutenant Gordon, M.R., sur la conduite du capitaine et du second du steamer *Baltic* au sujet des mauvais traitements infligés au nommé Charles Hambly, matelot du dit navire, le 26 août 1889. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1890, par l'honorable M. Colby.  
*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

- 87c.** Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1890—Etat donnant toutes les réclamations faites par le gouvernement, depuis la Confédération, contre des particuliers, compagnies ou corporations, pour dommages causés aux propriétés du gouvernement par des vapeurs, navires ou autres bâtiments, donnant les noms des navires, etc., des propriétaires, les dates et les items de chaque réclamation, faisant la distinction des réclamations payées et non payées. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*
- 88.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1899—Copie de toute convention intervenue entre le gouvernement ou le ministre des chemins de fer et la Compagnie de Télégraphe dite "The Western Union Telegraph Company," concernant la construction et l'exploitation d'une ligne de télégraphe le long du chemin de fer du Cap-Breton. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Macdonald (Victoria)* .....*Pas imprimée.*
- 89.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 avril 1890—Copie des requêtes, lettres et plans et rapports d'ingénieurs en rapport avec la chaussée projetée à Hungry Bay, dans le comté de Beauharnois. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron.*  
*Pas imprimée.*
- 90.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Copie des requêtes et tous autres documents se rattachant à la construction projetée de l'embranchement du chemin de fer de Matane. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Fiset*....*Pas imprimée.*
- 91.** Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883. Mémoire des réclamations pour amendes, frais, etc., imposés sur les porteurs de licences fédérales pour violation de l'acte provincial des licences. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1890, par l'hon. J. Costigan.  
*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 91a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant,—1. Le relevé détaillé de toutes dépenses se rattachant à la passation et à la mise en vigueur de l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883, jusqu'à date ; 2. Le montant de tous frais judiciaires encourus au sujet de la constitutionnalité de l'acte ; 3. Les noms des avocats employés par le gouvernement et le montant qui leur a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*
- 92.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de l'état-major du district militaire n° 1 et le département de la milice, au sujet de la solde et des allocations des dits officiers. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Scriver*.....*Pas imprimée.*
- 92a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 avril 1890—Copie de tous ordres en conseil faisant des nominations, promotions et changements dans le département de la milice et de la défense pendant le cours de l'année civile 1889. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Lister*.....*Pas imprimée.*
- 93.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Relevé de la quantité et de la valeur des œufs importés dans les provinces de Québec et Ontario et exportés de ces provinces, depuis le 1er janvier dernier ; aussi, les noms des pays d'importation et d'exportation. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Guillet.*  
*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 94.** Correspondance concernant la résiliation du contrat Anderson pour le service des steamers transatlantiques. Présentée à la Chambre des communes le 13 mai 1890, par l'hon. G. E. Foster.  
*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 95.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Etat donnant le montant total jusqu'à date des sommes dépensées pour la bâtisse du bureau de l'imprimerie nationale ; la totalité des sommes dépensées pour le caractère, les presses et autres machines et matériaux pour imprimer ou relier, dans le dit bureau ; et le montant total payé pour salaires et gages des officiers et employés du bureau depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 1er janvier 1890. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1890.—*M. Innes.*  
*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 96.** Réponse (partielle) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants :—1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault ; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originellement construite ; 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1890.—*M. McMullen.*  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1890—Etat indiquant combien de barils de farine du Canada ont été expédiés, par mer directement, ou à travers les Etats-Unis, en 1889, dans les différentes provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean.)*  
*Pas imprimée.*
98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 mars 1890—Etat donnant les noms des six païens inscrits dans le rapport du recensement de 1881, pour la paroisse de Sainte-Elizabeth, comté de Joliette, province de Québec, tel que portés dans la cédule originale de l'énumérateur pour cette paroisse. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Charlton.*  
*Pas imprimée.*
99. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de tous papiers concernant la saisie du remorqueur *Rooth*, à Amherstburg, en juillet ou août derniers, pendant qu'il remorquait un radeau de la rivière aux Français à Fort-Erié. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Charlton.*..... *Pas imprimée*
100. Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Joliette et Montmagny, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par M. l'Orateur..... *Pas imprimée.*
101. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 avril, demandant copie de la correspondance échangée entre le ministre ou le député-ministre de la justice, l'inspecteur Moylan ou tout autre fonctionnaire relevant du département de la justice, et le préfet, le sous-préfet ou autre employé du pénitencier de la Colombie-Britannique, au sujet de la destitution de John Wiggins, ci-devant l'un des gardes au dit pénitencier. Présentée au Sénat le 16 mai 1890.—*Honorable M. McInnes (New-Westminster).*..... *Pas imprimée.*

---

---

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1888-89,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE.

---

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRÉSCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, SECTION 37, DES  
STATUTS RÉVISÉS DU CANADA.

---

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.*

---



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

1890.

## TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
INTRODUCTION.....	xv
DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.....	xv
PROVINCE DE LA NOUVELLE ÉCOSSE:—	
ÉDIFICES PUBLICS.	
AMHERST—Édifice public.....	xvi
ANNAPOLIS—Bureau de poste, &c.....	xvi
ANTIGONISH—Édifice public.....	xvi
NAPPAN—Station agronomique.....	xvi
SYDNEY—Bureau de poste, &c.....	xvi
RÉPARATIONS DES ÉDIFICES PUBLICS.....	xvi
HAVRES ET RIVIÈRES.	
ARISAIG—Jetée.....	xvi
BARRINGTON—Quai.....	xvi
BATTY, L'ILE do .....	xvi
BAYFIELD— do et brise-lames.....	xvi
BAIE SAINT-LAURENT—Chenal pour bateaux.....	xvii
BEAVER RIVER—Brise-lames.....	xvii
BIG BRAS D'OR—Grand Quai.....	xvii
BIG POND—Grand Etang, Quai.....	xvii
BLUE ROCK—Brise-lames.....	xvii
BROAD COVE—Quai.....	xvii
CHÉTICAMP do .....	xvii
DELAP'S COVE— do .....	xvii
DIGBY— do .....	xvii
EATONVILLE—Brise-lames.....	xvii
LOWER HORTON—Quai.....	xviii
McNair's COVE—Brise-lames.....	xviii
NOËL—Quai.....	xviii
PICTOU, ILE—Quai.....	xviii
PORT HOOD—Jetée.....	xviii
SHEET HARBOUR—Quai à délestage.....	xviii
TATAMAGOUCHE—Quai.....	xviii
WALLACE do .....	xviii
WESTERN HEAD—Brise-lames.....	xviii
RÉPARATIONS—QUAIS ET BRISE-LAMES.....	xviii
DRAGAGE.....	xviii

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—

## ÉDIFICES PUBLICS.

CHARLOTTETOWN—Édifice public.....	xix
MONTAGUE—Bureau de Poste.....	xix

## HAVRES ET RIVIÈRES.

CASCUMPÈQUE—Havre.....	xix
HICKEY—JETÉE de.....	xix
SOURIS, OU BAIE DE COLVILLE—Brise-lames.....	xix
RÉPARATIONS—PILES .....	xix
DRAGAGE.....	xix

## PROVINCE DU NOUVEAU BRUNSWICK :—

## EDIFICES PUBLICS.

DALHOUSIE—Bureau de poste.....	xix
FREDERICTON— do .....	xix
ST. JOHN—Douane.....	xx
WOODSTOCK—Bureau de poste.....	xx
RÉPARATIONS ÉDIFICES PUBLICS.....	xx

## HAVRES ET RIVIÈRES.

BELLIVEAU—Quai.....	xx
CAMPBELLTON—Quai de délestage.....	xx
CAP TORMENTINE—Jetée.....	xx
EDGETT'S LANDING—Quai de délestage.....	xx
PORT DUFFERIN—Brise-lames .....	xx
GRANDE ANSE— do .....	xx
MAISONNETTE—Quai.....	xx
PERDRIX, ÎLE AUX PILE.....	xx
RICHIBUCTO—Brise-lames.....	xxi
SHIPPAGAN do .....	xxi
ST. LOUIS—Quai.....	xxi
RÉPARATIONS—PILES ET BRISE-LAMES .....	xxi
DRAGAGE.....	xxi

## PROVINCE DE QUÉBEC :—

## ÉDIFICES PUBLICS.

AYLMER—Bureau de poste.....	xxi
COATICOOK—Édifice public.. ..	xxi
FRASERVILLE (Rivière du Loup)—Bureau de poste.....	xxi
JOLIETTE—Bureau de poste.....	xxi
LACHINE— do .....	xxii

MONTRÉAL—Arsenaux.....	xxii
Douane.....	xxii
Entrepôt de vérification.....	xxii
Bureau de poste.....	xxii
SAINT-HYACINTHE—Edifice public.....	xxii
SAINT-JÉRÔME—Edifice public.....	xxii
SAINT-VINCENT-DE-PAUL—Pénitencier.....	xxii
RÉPARATIONS—Edifices publics.....	xxii

## HAVRES ET RIVIÈRES.

BAIE SAINT-PAUL—Quai.....	xxii
CAP DE CHATTE—Havre.....	xxii
CAP SANTÉ—Havre.....	xxii
CÔTEAU DU LAC—Quai.....	xxii
CÔTEAU LANDING—Quai.....	xxii
ETANG DU NORD—Brise-lames.....	xxiii
ILE PERROT—Quai.....	xxiii
ILE VERTE—Quai.....	xxiii
LA GRANDE DÉCHARGE—Du lac Saint-Jean—Pile.....	xxiii
LAPRAIRIE—Digue.....	xxiii
LES EBOULEMENTS—Jetée.....	xxiii
LONGUEUIL—Quai.....	xxiii
MURRAY BAY—Quai.....	xxiii
NEWPORT RIVER—Travaux de protection.....	xxiii
NIÇOLET—Travaux de protection.....	xxiii
PERCÉ—Débarcadère.....	xxiii
RIVIÈRE DU LIÈVRE—Ecluse et barrage.....	xxiii
RIVIÈRE RICHELIEU—Brise-glace.....	xxiii
RIVIÈRE YAMACHICHE.....	xxiv
RIVIÈRE SAINT-LAURENT—Grand chenal.....	xxiv
SAINTE-ANNE DU SAGUENAY—Quai.....	xxiv
SAINTE-ANNE DE SOREL—Brise-glace.....	xxiv
TADOUSSAC—Quai.....	xxiv
TROIS-PISTOLES—Quai.....	xxiv
RÉPARATIONS—Jetées, etc.....	xxiv
DRAGAGE.....	xxiv

## PROVINCE D'ONTARIO:—

## ÉDIFICES PUBLICS.

ALMONTE—Bureau de poste.....	xxv
BRAMPTON—Bureau de poste.....	xxv
CAYUGA—Bureau de poste.....	xxv
COBOURG—Bureau de poste.....	xxv
GANANOQUI—Bureau de poste.....	xxv
GODERICH—Bureau de poste.....	xxv

GUELPH—Bureau de poste.....	xxv
HAMILTON—Salle des exercices militaires.....	xxv
LINDSAY—Bureau de poste.....	xxv
NAPANEE—Bureau de poste.....	xxv
OTTAWA—Station agronomique centrale.....	xxv
Nouvel édifice des ministères, rue Wellington.....	xxvi
Edifice du parlement.....	xxvi
Imprimerie Nationale.....	xxvi
PEMBROKE—Bureau de poste.....	xxvi
PRESCOTT—Bureau de poste.....	xxvi
TRENTON—Bureau de poste.....	xxvi
RÉPARATIONS, ÉDIFICES PUBLICS.....	xxvi

## HAVRES ET RIVIÈRES.

BELLEVILLE—Dragage.....	xxvii
COBOURG—Jetée.....	xxvii
KINCARDINE—Havre.....	xxvii
KINGSTON—Havre.....	xxvii
RIVIÈRE PETITE-NATION.....	xxvii
OAKVILLE—Jetée.....	xxvii
PENETANGUISHINE—Quai.....	xxvii
PORT-ARTHUR—Brise-lames.....	xxvii
PORTSMOUTH—Quai.....	xxvii
RIVIÈRE-AUX-PUCES—Travaux de protection.....	xxvii
SAUT SAINTE-MARIE—Quai.....	xxvii
SOUTHAMPON—Jetée.....	xxvii
SUMMERSTOWN—Quai.....	xxviii
TORONTO—Havre.....	xxviii
Travaux protégeant l'île.....	xxviii
RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.....	xxviii
DRAGAGE.....	xxviii

## PROVINCE DU MANITOBA:—

## ÉDIFICES PUBLICS.

BRANDON—Bureau de poste.....	xxviii
SAINT-PAUL—Ecole industrielle.....	xxviii
STONY MOUNTAIN—Pénitencier.....	xxix
RÉPARATIONS, ETC., ÉDIFICES PUBLICS.....	xxix
HAVRES ET RIVIÈRES.....	xxix
RIVIÈRE ROUGE—Dragage.....	xxix
RIVIÈRE WHITE MUD—Dragage.....	xxix

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST:—

## ÉDIFICES PUBLICS.

CALGARY—Casernes.....	xxix
Palais de justice.....	xxix

INDIAN HEAD—Station agronomique.....	xxx
MACLEOD—Police à cheval.....	xxx
QU'APPELLE—École industrielle.....	xxx
REGINA—Palais de justice.....	xxx
École industrielle.....	xxx
Lieutenant-gouverneur résidence du .....	xxx
Manège.....	xxx

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

## ÉDIFICES PUBLICS.

KAMLOOPS—École industrielle des Sauvages.....	xxxix
KUPER ILE do do .....	xxxix
NEW WESTMINSTER—Pénitencier.....	xxxix
VANCOUVER—Bureau de poste, etc.....	xxxix
RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS—ÉDIFICES PUBLICS.....	xxxix

## HAVRES ET RIVIÈRES.

BIGG'S PORTAGE—Chenal amélioré.....	xxxix
COLUMBIA RIVER do do .....	xxxix
COQUITLAM do .....	xxxix
ESQUIMALT—Bassin de radoub.....	xxxix
FRASER, RIVIÈRE—Chenal amélioré.....	xxxix
HARRISON, RIVIÈRE—Pilotis indiquant le chenal.....	xxxix
NICOL ROCK—Havre de Nanaimo.....	xxxix
NICOMEKEL.....	xxxix
SERPENTINE.....	xxxix
SOMAS.....	xxxix
VICTORIA—Havre de.....	xxxix

DRAGUEURS..... xxxix

INGÉNIEURS, MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS..... xxxix

ÉDIFICES DE L'ÉTAT..... xxxix

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA..... xxxix

ARPENTAGES ET EXAMENS..... xxxix

## GLISSOIRES ET ESTACADES.

SAGUENAY—DISTRICT du.....	xxxix
ST. MAURICE do de.....	xxxix
OTTAWA do de l'.....	xxxix
NEWCASTLE do de.....	xxxix

PERSONNEL EMPLOYÉ SUR LES GLISSOIRES ET ESTACADES... xxxix

## PONTS.

BATTLEFORD, PONT de.....	xxxix
CHAUDIÈRE do de la.....	xxxix
PORTAGE DU FORT, PONT de .....	xxxix

TÉLÉGRAPHES.....	xxxv
GRAND CHENAL ENTRE MONTREAL ET QUEBEC.....	xxxv
QUEBEC—AMÉLIORATIONS DU PORT.....	xxxv
OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.....	xxxvi
GALERIE NATIONALE DE PEINTURE.....	xxxvi
CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.....	xxxvi
ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.....	xxxvi
PERSONNEL DU DÉPARTEMENT.....	xxxvi
CORRESPONDENCE OFFICIELLE.....	xxxvi
BASSINS DE RADOUB.....	xxxvi
INGENIEURS CIVILS ET LEURS ASSISTANTS.....	xxxvii
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES SUR LA R. OTTAWA.....	xxxvii



## TABLE DES ANNEXES.

		PAGE.
Annexe N <sup>o</sup> .	1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par le comptable .....	5
"	2. Edifices publics du Canada. Rapport de l'architecte en chef. .	24
"	3. Mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics du Canada .....	46
"	4. Services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes, Ottawa. Rapport de l'ingénieur-mécanicien en chef.....	51
"	5. Ports, rivières, dragueurs, dragage et opérations géodésiques. Rapport de l'ingénieur en chef.....	55
"	6. Chenal entre Montréal et Québec. Rapport des Commissaires du havre de Montréal.....	127
"	7. Améliorations du port de Québec et le bassin de radoub à Lévis. Rapport des Commissaires du port de Québec .....	133
"	8. Glissoires et estacades. Région du Saguenay. Rapport du surintendant.....	137
"	9. do Région du Saint-Maurice. Rapport du surintendant.....	141
"	10. do Région de l'Outaouais. Rapport de l'ingénieur surintendant.....	145
"	11. do Région de Newcastle. Rapport de l'ingénieur surintendant .....	153
"	12. do Personnel employé sur les différentes glissoires et estacades.....	156
"	13. Lignes télégraphiques. Rapport du surintendant .....	161
"	14. Ouverture et clôture de la navigation .....	183
"	15. Entreprises adjudgées par le ministère; propriétés achetées ou vendues; propriétés louées .....	187
"	16. Actes concernant les travaux publics .....	199
"	17. Galerie nationale des Beaux Arts. Rapport du curateur ....	203
"	18. Administrateurs du département.....	206
"	19. Correspondance officielle du département.....	211
"	20. Ingénieurs et leurs assistants employés sur les travaux publics du Canada—par le député ministre des travaux publics....	215
"	21. Etat des montants dus pour droits de glissoires et d'estacades, dans la région de l'Outaouais .....	250

CANADA.

---

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1889.

---

---



*A Son Excellence le Très-Honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne; chevalier Grand' Croix de l'ordre Très-distingué du Bain; gouverneur-général du Canada, et vice-amiral d'icelui, etc.*

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des statuts révisés, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Le rapport contient un état des dépenses générales du département, s'élevant à \$3,517,297.86, et dont on trouvera des détails à l'annexe 1, pages 5 à 21, suivie des annexes donnant les rapports annuels de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur-mécanicien en chef, et d'autres fonctionnaires du département, ainsi que des états contenant des informations se rattachant au ministère.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont:—

- LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien;
- LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction;
- LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES;
- LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS;
- LES PONTS ET CHAUSSÉES;
- LES GLISSOIRES ET ESTACADES;
- LES TÉLÉGRAPHES.

## DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS

Voici une description des travaux exécutés dans le cours de l'exercice, pour les édifices publics, les ports, les rivières et le dragage, disposée par provinces.

### PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

#### ÉDIFICES PUBLICS.

Dans cette province la somme de \$25,435.07 a été employée à la construction, et à l'entretien des divers édifices publics ainsi que pour leur personnel;

À AMHERST, un trottoir en asphalte avec une bordure en pierre a été posé vis-à-vis l'édifice fédéral auquel on a fait subir des modifications et des réparations; l'édifice a aussi été muni de lampes électriques incandescentes.

À ANNAPOLIS, on a fait l'acquisition d'un emplacement pour un bureau de poste, etc., à l'encoignure des rues Saint-George et Chemin de Fer, et le 7 juin 1889, on a passé contrat pour la construction de l'édifice. L'édifice aura deux étages et demi sur fondations en pierre, 58×35 pieds, ayant une annexe en briques à un étage, devant servir d'entrepôt de vérification, de 13×31 pieds. Au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste, et au premier seront les bureaux de la douane et du revenu de

l'intérieur, chaque département étant muni d'une voûte en briques; la mansarde sera occupée par le gardien.

À ANTIGONISH, l'édifice public a été muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, une partie du sous-sol a été installée en entrepôt et d'autres travaux ont été exécutés.

NAPPAN.—Un contrat a été passé pour la construction des édifices suivants en rapport à la ferme expérimentale, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution :

*Résidence du surintendant.*—Maison en bois à deux étages, sur fondations en pierre; le corps principal est de 42×34 pieds, et la cuisine annexée de 24×24 pieds.

*Logement d'ouvriers.*—Maison en bois à un étage et demi, de 27×21 pieds, sur fondations en pierre, avec une cuisine en arrière de 10×14 pieds.

*Grange et écurie.*—Ces bâtiments construits en bois, comprendront un corps principal de 111×50 pieds, sur 40 pieds de hauteur, sur fondations en pierre ayant 12 pieds d'élévation, une aile de 65×32 pieds ayant 32 pieds de hauteur.

À SYDNEY, un contrat a été passé le 12 décembre 1888, pour la construction d'un bureau de poste, etc., à l'encoignure des rues Charlotte et Dorchester; les travaux sont maintenant en voie d'exécution. Cet édifice se compose d'un corps principal en brique à trois étages sur fondations en pierre, de 57×44 pieds, avec une tourelle à horloge à l'encoignure de la rue, et d'une annexe à un étage de 45×23 pieds en arrière. Le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par le bureau du poste, le premier étage par les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur, et de la marine; l'appartement du gardien se trouvera dans la mansarde; l'annexe contiendra l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures.

Des réparations, des modifications, et des améliorations ont été faites à l'édifice fédéral et à l'entrepôt de vérification d'Halifax; à l'édifice fédéral de New-Glasgow; au bureau de poste de Windsor et à l'édifice fédéral de Yarmouth. (Annexe n° 2, page, 24-26.)

#### HAVRES ET RIVIÈRES.

La somme de \$95,793.81 a été employée à faire de la construction, des réparations, et du dragage dans cette province, pendant l'exercice, comme suit :

À ARISAIG, un contrat a été passé pour prolonger la jetée de 100 pieds et pour protéger le côté du large au moyen d'un enrochement de grosses pierres; mais à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice, rien n'avait été fait sauf que les entrepreneurs s'étaient procurés les matériaux nécessaires.

BARRINGTON.—On a commencé une jetée sur les battures pour atteindre l'eau profonde, et les matériaux pour construire environ 600 pieds des travaux en projet ont été mis sur les lieux.

À L'ILE BATTY, un petit quai de 60 pieds de longueur et 12 pieds de largeur a été construit.

BAYFIELD.—En novembre 1887, un contrat a été passé pour réparer, exhausser et entourer de pilotis jointifs les deux piles du large du quai, démolissant les piles du centre et de terre et pour la construction de nouveaux travaux entre les piles extérieures et la rive. Les travaux furent terminés en novembre 1888.

Le prolongement du brise-lames de la Pointe Pomquet, à 300 pieds, a été terminé en octobre 1888.

**BAIE SAINT-LAURENT.**—Près de la tête de la baie se trouve un petit lac fermé par un banc de sable et de gravier.

En 1887, un chenal fut ouvert à travers le banc pour permettre aux bateaux de passer à l'eau haute. Les travaux étaient à peine terminés que le chenal se remplit de l'extérieur sur une distance d'environ 100 pieds, et, pendant l'exercice 1888-89, le chenal qui s'était alternativement ouvert pendant la crue et fermé pendant les tempêtes venant du nord, a été ouvert de nouveau, et protégé par une jetée s'étendant à 53 pieds au-delà des hautes eaux et par des ouvrages en fascines et en pierre de 30 pieds de longueur, dans la partie intérieure. Le chenal resta ouvert pendant un certain temps, une fois les travaux de protection terminés, mais il est maintenant fermé par un petit banc vis-à-vis l'extrémité intérieure de la jetée.

**RIVIÈRE-AU-CASTOR.**—Le brise-lames a été prolongé de 100 pieds et d'autres améliorations ont été faites.

**GRAND-BRAS D'OR.**—Le quai, mentionné dans mon rapport du dernier exercice, comme étant en voie de construction, a été terminé au moyen de la balance disponible du crédit de 1887-88.

**GRAND-ETANG.**—Dans le cours de l'exercice, le reste du crédit accordé pour les travaux de l'année précédente, a été employé à terminer, un quai de 200 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, ayant une profondeur de 8 pieds à l'extrémité du large, aux eaux basses.

**BLUE-ROCK.** Le contrat passé en novembre 1886, pour la construction d'un brise-lames de 326½ pieds de longueur, s'étendant dans une direction sud-ouest à partir du Cap-Bleu, a été terminé en octobre 1888.

**BROAD-COVE.**—Ce quai long de 400 pieds a été terminé en décembre 1888.

**À CHÉTICAMP.**—Un contrat a été passé le 10 juin 1889 pour la construction d'un quai du côté est du port, devant se composer d'un abord de 125 pieds de longueur sur 30 de largeur, sur une distance de 60 pieds à partir de son extrémité du large, avec extrémité et parements en pierre, et rempli de terre ou de pierre; d'un prolongement de 80 pieds de longueur, en deux piles séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La pile du large aura 60 pieds de longueur le long de la partie qui fait face au chenal et aboutira dans une profondeur de 4 pieds à l'extrême eau basse.

**ANSE-DE-DELAP.**—La façade occidentale de la jetée qui protège l'entrée du port a été prolongée vers terre de 100 pieds, et une ancre d'appareillage pour aider aux bâtiments à gagner la mer, a été placée au large de l'extrémité de la jetée, et une partie de la grève a été exhaussée.

**À DIGBY,** un contrat a été passé pour l'enlèvement de la pile extérieure qui avait été emportée dans le chenal par la tempête de décembre 1885, et, après bien des difficultés l'entrepreneur la démolit et l'enleva jusqu'au fond. Dans le cours de l'exercice le département a terminé la construction d'une nouvelle pile de 45×45 pieds pour remplacer celle qui avait été emportée, et d'autres améliorations ont été faites.

**EATONVILLE.**—Au mois d'août 1888, le département donna l'ordre de prolonger le brise-lames de 80 pieds, mais, les travaux une fois commencés, une violente tempête menaça d'une destruction complète l'extrémité intérieure des travaux de la

construction, et les travaux sur la nouvelle partie durent en conséquence être suspendus, et on fit tous les efforts possibles pour protéger la partie avariée, laquelle a été assaillie par de violentes tempêtes dans le cours de l'hiver dernier sans cependant subir de nouveaux dommages.

**LOWER-HORTON.**—Un nouveau quai de 172 pieds de longueur a été construit à l'endroit où se trouvait l'ancien quai.

**McNAIRS-COVE.** La reconstruction de 160 pieds du brise-lames a été terminée par l'entrepreneur, en décembre 1888.

**NOEL.**—Dans le cours du dernier exercice, le département a construit un débarcadère du côté occidental de la baie. Le quai, y compris son approche, a 275 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large un L long de 35 pieds.

À L'ILE-DE-PICTOU, le reste du crédit accordé pour l'exercice 1887-88 a été employé à terminer le prolongement des quais est et ouest. Le quai est a été prolongé de 100 pieds et le quai ouest de 92 pieds 6 pouces.

**PORT-HOOD.**—Dans le cours de l'exercice, une nouvelle pile de 48×22 pieds a été construite à l'extrémité sud du L de la jetée à cet endroit.

**SHEET-HARBOUR.**—En janvier dernier un contrat a été passé pour la construction d'un quai de délestage du côté nord de la rivière de l'Est, à partir de l'extrémité de l'ancien quai de Ball, vers l'ouest, sur une longueur de 180 pieds, et sur une largeur de 20 pieds, et terminé par un L de 20 x 20 pieds de largeur, et à l'expiration de l'exercice le quai était presque terminé.

À TATAMAGOUCHE, un quai de 96 pieds de longueur a été construit sur la rive est de la rivière, presque vis-à-vis l'embouchure de la rivière des Français, pour donner des facilités aux habitants qui vivent sur la rive est de la rivière et qui étaient obligés de parcourir trois milles pour transporter leurs produits au quai de Tatamagouche et en rapporter le charbon dont ils avaient besoin.

**WALLACE.**—Le quai de cet endroit a été prolongé dans le cours du dernier exercice, pour empêcher le remplissage de l'extrémité intérieure du chenal et faciliter en même temps, le commerce maritime.

**POINTE-DE-L'OUEST.**—Peu après l'achèvement du brise-lames en 1888, une tempête extraordinaire s'abattit sur cette côte et détruisit l'extrémité du large de la construction; un crédit ayant été accordé pendant la session de 1889, les avaries seront réparées.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux endroits suivants savoir:—

Brulé, Pointe-aux-Atocas, Baie-des-Vaches, endroit où le brise-lames a subi des réparations considérables, East-Bay, Anse Green (ou Port Maitland), Hampton, Havre de Jones, Kingsport, Petit-Détroit, Lismore, Mabou, Main-à-Dieu, Margaretville, Anse-de-Parker, Parrsboro, Ile-aux-Perdrix, Port-Greville, Port-Hood, Port-Lorne, Roseway Beach, Baie-Ronde, Ile de Spencer, Anse à la Truite.

**DRAGAGE.**—Du dragage a été fait soit par des dragueurs du département, soit à la main dans le but d'améliorer la navigation ou d'offrir aux bateaux pêcheurs un abri aux endroits suivants:—

Arisaig, Barrington, Bayfield, lacs Gabarus et Belfry, Granton, Green Harbour, Petite Baie Glacée, McNair's Cove, Rivière de l'Île aux Perdrix, Pictou et Yarmouth.

(Pour détails voir annexe n° 5, pages 55-119).

## ILE DU PRINCE ÉDOUARD.

### ÉDIFICES PUBLICS.

La somme de \$1,812.17 a été dépensée pour construction et réparation des édifices publics pendant le dernier exercice.

CHARLOTTETOWN.—Diverses réparations ont été exécutées et une nouvelle serrure horaire a été posée dans la porte du coffre-fort du département du Receveur Général.

MONTAGUE.—D'autres travaux de nivellement ont été faits autour du bureau de poste, et l'édifice a été occupé. Annexe n° 2, page 24.

### HAVRES.

La dépense sur les havres pendant le dernier exercice a été de \$15,172.76.

A CASCUMPEC le creusage d'un chenal à travers le banc intérieur, commencé en 1885, a été continué et à l'aide du crédit voté pour le dernier exercice, une tranchée de 100 pieds de longueur sur 25 de largeur, et ayant une profondeur de 15 pieds à l'eau basse a été pratiquée ; la quantité de matière qu'on a fait sauter et qu'on a enlevée, s'est élevée à 450 verges cubes.

JETÉE DE HICKEY.—La pile étroite construite le long de la façade orientale à l'extrémité du large, qui menaçait de s'affaisser dans le chenal, a été remise à neuf et remplacée par une nouvelle pile, son sommet s'étendant au-dessus des anciennes maîtresses-piles et de nouvelles poutrelles et un nouveau plancher ont été posés au-dessus des ouvertures et sur le caisson du large.

A SOURIS OU BAIE DE COLVILLE, un caisson solidement construit, de 30 pieds carrés, a été posé à l'extrémité du large de la partie du brise-lames qui fait face à la mer, pour empêcher la pierre de remuer autour de l'extrémité, et la base du caisson a été entourée de pilotis jointifs.

Des réparations et des améliorations générales ont été faites aux jetées des endroits suivants, savoir :—ARMADALE, BELFAST, CAMPBELL'S COVE, GEORGETOWN, POINTE LEWIS, MALPÈQUE, CARDIGAN-NORD, RUSTICO-NORD, PINETTE, POWNALL, RUSTICO SUD, STURGEON, TIGNISH.

Du dragage a été exécuté dans les ports ci-après mentionnés.—CHARLOTTETOWN, auprès de différents quais ; et à RED POINT, où on a obtenu une profondeur d'eau de 12 pieds. Annexe no. 5, pages 55 à 62, et page 114.

## NOUVEAU BRUNSWICK.

### EDIFICES PUBLICS.

Une somme de \$19,679.30 a été dépensée sur la construction et sur les réparations des édifices publics.

A DALHOUSIE, le bureau de poste, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est encore en voie de construction.

A FRÉDÉRICTON, la mansarde a été cloisonnée dans le but de loger le gardien.

A SAINT-JEAN, la toiture de la maison de douane a été mise en asphalte, et les Crêtes en zinc du couronnement ont été enlevées, et on y a substitué du fer galvanisé, et les monte-charge ont été munis d'un appareil plus fort,

A WOODSTOCK, on est à prendre des mesures pour poser une horloge dans la tourelle du bureau de poste.

Des réparations et des améliorations ont été faites à l'édifice public de BATHURST, aux bureaux de poste de CARLETON, CHATHAM, FRÉDÉRICTON et MONCTON, à l'édifice public de NEW-CASTLE, à la douane, à l'hôpital de la marine, au bureau de poste, et à la banque d'épargnes de SAINT-JEAN, ainsi qu'à l'édifice public de St. STEPHEN, et du mobilier a été acheté pour la résidence du sous-préfet du pénitencier de Dorchester. (Annexe no. 2, pages 26, 27 et 28.)

## PORTS ET RIVIÈRES.

### *Travaux de construction.*

Dépense sur la construction et les réparations, p. 54, \$178.77.

BELLIVEAU.—Au mois de mars 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 24 de largeur au sommet, après quoi il fut convenu avec l'entrepreneur de prolonger les travaux de 33 pieds ; le tout fut terminé d'une manière satisfaisante le 9 novembre 1888.

CAMPBELLTON.—Dans le but de se procurer un lieu pour déposer le lest, un contrat a été passé le 25 avril 1889 pour la construction d'un quai de délestage, ce quai se composera d'une pile isolée de 140 pieds de longueur sur 35 de largeur, dans une profondeur d'eau de 18 pieds à l'extrême eau basse des grandes marées ; à l'expiration de l'exercice les travaux progressaient d'une manière satisfaisante.

CAP TOURMENTIN.—La construction du quai n'a été commencée par l'entrepreneur qu'au mois d'août 1888, et à compter de cette date à venir jusqu'à la clôture du dernier exercice, 729 pieds de l'abord en pierre ont été construits.

Le quai aura 2,500 pieds de longueur, avec un L à l'extrémité du large se composant de deux branches, longues de 400 pieds chacune. Sur cette longueur de 2,500 pieds, la partie intérieure ou partie de terre, sera construite en pierre sur une distance de 1,300 pieds ; le reste et L en coffrage jointif, sera complètement rempli de pierre.

A EDGETT'S LANDING.—La construction d'un quai de délestage étant devenue nécessaire, un contrat a été passé à cet effet au mois de janvier 1889.

Les entrepreneurs commencèrent les travaux dans les premiers jours de juin 1889, et les abandonnèrent à la fin du mois, date à laquelle, après s'être procuré la plus grande partie des matériaux nécessaires ils se trouvèrent dans l'impossibilité de terminer l'entreprise.

AU FORT DUFFERIN, le brise-lames a été terminé au mois d'août 1888.

GRANDE ANSE.—La construction du brise-lames qui était en voie depuis deux ans, a été terminée.

MAISONNETTE.—Pour donner plus de facilités aux habitants de la localité, un contrat a été passé le 19 février 1889, pour la construction d'un quai, et les maté-

riaux nécessaires ayant été mis sur les lieux pendant l'hiver, les travaux commencèrent dans les premiers jours de juin, et au 30 juin, expiration de l'exercice, un quart des travaux était exécuté, les assises de neuf piles étant mises en place.

Les travaux en voie d'exécution auront en tout 500 pieds de longueur, dont 480 pieds auront 12 pieds de largeur au sommet, le reste aura 20 pieds de largeur ; le tout se compose de piles et d'ouvertures, donnant à l'extrémité du large une profondeur d'eau de deux pieds à l'eau basse.

A L'ÎLE AUX PERDRIX.—La reconstruction de la jetée est, dont fait mention mon rapport de l'année dernière, a été terminée.

A RICHIBOUCTOU.—Au moyen du crédit accordé, 225 pieds du brise-lames ont été remplis de fascines et de pierres, de nouveaux bordages ont été posés et 300 pieds de nouveaux travaux ont été construits ; des défenses ont été remplacées.

A SHIPPAGAN.—Dans le cours de l'été dernier une brèche qui s'était faite pendant l'hiver 1887-88 a été réparée par la reconstruction des 60 pieds qui avaient été emportés ; des réparations générales ont aussi été faites.

Pour donner au commerce de SAINT-LOUIS plus de facilités de quaiage, un contrat a été passé le 6 novembre 1888 pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur au sommet, devant s'étendre dans une direction nord-est à partir de l'extrémité du large de la culée sud du pont. Ce quai sera dans une profondeur de 7 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées, qui montent ici de  $3\frac{1}{2}$  pieds, les petites marées étant de 2 pieds. Les matériaux ont été mis sur les lieux pendant l'hiver et les travaux commencèrent pendant la dernière semaine de l'exercice.

Des réparations et des améliorations ont été faites au brise-lames d'ANDERSON'S HOLLOW, du CAP-HOPEWELL, de la POINTE-DU-CHÊNE, et de la RIVIÈRE AU-SAUMON SUPÉRIEURE.

Du dragage a été fait à la traverse près de CAMPBELLTON, sur la KENNEBECASIS, à partir d'HAMPTON en aval jusqu'au pont de PERRY'S POINT, sur les battures d'OROMOCTO, dans la rivière SAINT-JEAN, au quai de la ligne Anchor, port de SAINT-JEAN tandis que des améliorations ont été faites dans la rivière MADAWASKA et à différents endroits de la RIVIÈRE SAINT-JEAN. (Annexe n<sup>o</sup> 5, pages 81 à 87 et 112-113.)

## PROVINCE DE QUÉBEC.

### ÉDIFICES PUBLICS.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$290,133.91 a été employée à la construction, à la réparation, à l'entretien, etc., des édifices publics ci-après mentionnés.

Bureau de poste d'AYLMER.—Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage, à l'eau chaude ; on est à en faire l'installation pour l'occuper.

COATICOOK.—L'édifice public dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est en voie de construction, et les travaux sont suffisamment avancés pour donner lieu de croire qu'ils seront terminés dans le cours de l'automne de 1889 ; un appareil de chauffage a été posé, et l'installation du bureau de poste a été faite.

FRASERVILLE (Rivière du-Loup).—Le 26 mars 1889, on a fait l'acquisition du lot cadastral 266, ayant 100 pieds de front sur la rue Iberville et 75 pieds sur la rue Champlain, pour y construire un bureau de poste, etc.

JOLIETTE.—On espère que le bureau de poste sera terminé à l'automne.

LACHINE.—On a fait l'acquisition du lot cadastral n<sup>o</sup> 253 sur la rue Saint-Joseph, principale rue de la ville, pour y ériger un bureau de poste; le département est à en préparer les plans, etc.

MONTRÉAL.—On a fait l'installation des arsenaux et on a acheté du mobilier pour les bureaux; les lieux sont maintenant occupés.

Des modifications considérables ont été faites aux chaudières et à l'appareil de chauffage de la douane; le bureau des archives a été agrandi et d'autres travaux ont été exécutés.

L'entrepôt de vérification et le bureau de poste ont subi diverses modifications et améliorations.

SAINT-HYACINTHE.—Le 19 mars 1889 on a fait l'acquisition d'un emplacement se composant du lot 525 et d'une partie du lot 524, à l'encoignure des rues Girouard et Saint-Joseph, ayant 80 pieds 6 pouces de front sur une rue et 133 pieds 3 pouces sur l'autre; on est à préparer les plans, etc., pour la construction d'un édifice public.

SAINT-JÉRÔME.—L'édifice public. Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est en voie de construction; les plans pour un appareil de chauffage à eau chaude sont prêts, et on espère que l'édifice sera terminé pour le mois de décembre 1889.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.—Les murs du dortoir occidental qui doit mesurer 116 pieds sur 42 pieds et qui contiendra 120 cellules ont continuellement progressé, et on espère qu'ils recevront le toit au mois d'octobre 1889.

On a agrandi, modifié et réparé les divers édifices et les constructions de l'acqueduc, de l'établissement.

Des additions, des modifications et des réparations ont été faites aux différents édifices suivants: A l'hôpital de la marine de CHICOUTIMI, au bureau de poste de HULL, à la citadelle, à la douane, au dépôt des immigrants, à l'hôpital de la marine, à l'observatoire, au bureau de poste, et à l'édifice du quai de la reine de QUÉBEC, aux édifices publics de SHEBROOKE et de SOREL, et à la douane et au bureau de poste des TROIS-RIVIÈRES. (Voir annexe n<sup>o</sup> 2, pp. 28-30.)

## PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses faites dans le cours de l'exercice, au compte de la construction et des réparations se sont élevées à \$188,088.

Des travaux de construction ont été exécutés:—

A la BAIE SAINT-PAUL, où le quai du Cap-aux-Corbeaux, a été prolongé de 60 pieds sur une largeur de 50 pieds, les travaux étant exécutés à l'entreprise.

AU CAP-CHATTE le chenal a été élargi, jalonné et généralement amélioré.

AU CAP-SANTÉ on a fait sauter des cailloux très dangereux qu'on a enlevés.

AU COTEAU-DU-LAC, on a construit un quai se composant d'une pile de 100 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, avec un abord de 110 pieds dont la lar-

geur est de 20 pieds. La façade extérieure de la pile est dans 6 pieds d'eau, et le sommet est à 5 pieds audessus de la ligne d'eau.

Un dépôt pour les passagers et les marchandises, mesurant 20 x 24 pieds, a été construit du côté inférieur de l'abord.

A l'expiration de l'exercice, le département était occupé à reconstruire, sur une longueur de 800 pieds, le quai du Côteau-Landing, auquel les bateaux à vapeur accostent régulièrement.

A L'ÉTANG-DU-NORD, la partie du brise-lames qui avait été immergée en 1887-88 a été remplie de pierres.

A L'ÎLE PERROT, dans le cours du dernier exercice, 325 pieds de jetée sur 18 pieds de largeur ont été construits à partir de terre vers le large; il reste encore 275 pieds à construire.

A L'ÎLE VERTE, un pile isolée de 50, sur 40 pieds a été construite en 1887; dans le cours du dernier exercice, un abord partant de la pile et se dirigeant vers terre a été commencé, mais il reste encore 800 pieds à construire pour terminer les travaux.

A la GRANDE DÉCHARGE du lac Saint-Jean, une pile et un brise-glace ont été construits.

A LAPRAIRIE une digue en charpente, longue de 335 pieds a été construite, ayant une hauteur de 11 pieds au-dessus des eaux basses, à partir du quai du bateau en se dirigeant vers l'ouest, cette charpente est à joints ouverts, et de 20 pieds de largeur avec un plan incliné de 1 dans 12.

AUX EBOULEMENTS, une salle pour loger les passagers qui attendent le bateau a été construite sur l'extrémité du large de la présente jetée. Elle est construite sur des poteaux. Elle mesure 45 x 25 pieds; le toit est en métal; tout le bâtiment est peinturé avec une peinture à l'épreuve de l'eau.

LONGUEUIL.—On a passé contrat pour le parachèvement du quai de cette localité, mais à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice il ne s'était fait que peu de travaux.

A LA MALBAIE, une nouvelle salle d'attente de 30 x 24 pieds a été construite.

RIVIÈRE NEWPORT, de nouveaux travaux de protection en pilotis ont été exécutés.

A NICOLET, une autre longueur de 553 pieds de travaux de protection en pilotis a été construite.

PERCÉ.—La jetée qui a été commencée dans le cours de l'hiver 1888 a été terminée au mois de mai dernier. Les travaux ont été exécutés à l'entreprise et ils mesurent 320 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet; la hauteur à l'extrémité du large est de 36 pieds et demi dont  $26\frac{1}{2}$  pieds seulement sont au-dessus du lit de la rivière, la construction s'étant enfoncée de 10 pieds pendant l'exécution des travaux; la profondeur de l'eau à l'extrémité du large est de 16 pieds à l'eau basse des grandes marées, avec une hausse et une baisse de 5 pieds à 5 pieds 6 pouces aux grandes marées et de 3 pieds aux marées ordinaires.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.—Dans le but de favoriser particulièrement l'industrie des phosphates et de faciliter son transport des mines à la station de chemin de fer la plus rapprochée, laquelle se trouve à Buckingham, un contrat pour la construction d'une écluse et d'une digue aux Petits Rapides a été passé au mois de décembre 1886.

L'écluse et la digue auront une hauteur suffisante pour noyer le Rapide Long à environ  $7\frac{1}{2}$  milles de l'endroit où se trouve l'écluse, ce qui donnera conséquemment une navigation ininterrompue de 22 milles, à partir du village de Buckingham jusqu'au pied des Grandes Chutes. L'écluse a une longueur de 160 pieds entre les portes et une largeur de 32 pieds 7 pouces, ayant une profondeur d'eau de 8 pieds sur le seuil ou buse. On est aussi à construire les jetées de l'entrée; on pourvoira d'une manière convenable au passage du bois par-dessus la digue que l'on construit 11 pieds au dessus de la ligne de l'eau basse à la tête du Petit Rapide. Les travaux sont bien avancés.

**RIVIÈRE RICHELIEU.**—Un autre brise-glace a été construit pour protéger davantage la ville de Sorel lors de la débâcle de la glace au printemps.

Un chenal de 2,500 pieds, a été pratiqué dans la rivière Yamachiche, à travers un amas de terre causé par un éboulement. Les terres qui étaient submergées sont maintenant dégagées et l'eau a repris son cours naturel.

**CHENAL DE LA NAVIGATION**—Fleuve Saint-Laurent.

Au mois de janvier 1889, le département a pris le contrôle de ces travaux. Dans le cours de l'hiver l'outillage du dragage a subi d'importantes réparations; et à l'ouverture de la navigation les dragueurs furent installés au Cap à la Roche, à Poulier-Rayer et au Cap-Charles, pour creuser le chenal à ces endroits, voisins les uns des autres, à  $27\frac{1}{2}$  pieds à l'eau basse des grandes marées, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient en bonne voie.

Le chenal qui a été creusé, a 300 pieds de largeur là où il est droit et 320 pieds aux courbes. Mais on a constaté qu'il était difficile de faire passer les navires d'un fort tonnage à raison de ces courbes, ou par suite de la position du chenal là où le courant a été traversé obliquement; il faudra de nouveaux fonds pour améliorer le chenal à ces endroits.

Une description complète des travaux exécutés par les Commissaires du Havre de Montréal, dans ce chenal, depuis le 31 décembre 1888, se trouve dans le rapport des commissaires, rapport qui est imprimé à titre d'annexe n° 6, page 127.

A SAINT-ALPHONSE une rampe a été construite du côté nord du quai pour les besoins des petits bateaux.

**SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.**—Le bois nécessaire à la construction du quai ayant été préparé en 1887-88, les travaux commencèrent dans le cours de l'année et une longueur de 77 pieds a été construite.

**SAINTE-ANNE DE SOREL.** Un autre brise-glace de 30 x 24 pieds ayant une hauteur de 21 pieds 6 pouces a été construit à l'entrée du Chenal du Moine à environ  $1\frac{1}{2}$  mille en aval du village de Sainte-Anne.

Une partie du quai de TADOUSSAC a été reconstruite et exhaussée de 3 pieds, une rampe a été faite et le plancher a été renouvelé.

A TROIS-PISTÔLES le prolongement du quai a été commencé, mais n'était pas terminé à l'expiration de l'exercice.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux quais de la Baie SAINT-PAUL, (pile isolée) BERTHIER EN BAS, CAP-À-L'AIGLE, CHICOUTIMI, MURRAY BAY, RIVIÈRE OUELLE, SAINT-ALPHONSE, SAINT-LAURENT. Du dragage et autres améliorations à la navigation ont été exécutées à PAPINEAUVILLE, POINTE-AUX-ANGLAIS,

PORT-AU-PERSIL, RAPIDE MANIGANCE, RIVIÈRE SAINT-AURICE, RIVIÈRE-DU-LOUP  
(en bas) RIVIÈRE L'ASSOMPTION, RIVIÈRE MÉKINAC, RIVIÈRE RICHELIEU, RIVIÈRE  
SAINT-FRANÇOIS, SAINT-PLACIDE et SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

( Annexe n° 5, pages 87-97 et 115-117.)

## PROVINCE D'ONTARIO.

### ÉDIFICES PUBLICS.

La somme totale de fonds employés pour les édifices publics de cette province à titre de construction et de réparations s'est élevée à \$706,672.04

**ALMONTE.**—Un contrat a été passé le 11 juin 1889 pour la construction d'un bureau de poste sur un emplacement dont on a fait l'acquisition à l'encoignure des rues Mill et Little Bridge. L'édifice se composera d'un corps principal ayant  $2\frac{1}{2}$  étages avec sous-sol, de  $51 \times 31$  pieds, et d'une annexe d'un étage de  $27 \times 18$  pieds. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre.

**BRAMPTON.**—Un contrat a été passé pour la construction d'un bureau de poste, le 23 octobre 1888, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice se composera d'un corps principal en brique à trois étages de  $47 \times 42$  pieds, sur fondation en pierre et d'un bâtiment en briques à un étage, de  $40 \times 18$  pieds, en arrière et relié au corps principal. Le sous-sol comprendra le combustible et la fournaise; le rez-de-chaussé, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; la mansarde, le logement du gardien. L'annexe servira aux poids et mesures et à l'entrepôt de vérification.

**CAYUGA.**—Le bureau de poste dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude; on est à en faire l'installation et l'ameublement pour le mettre prêt à être occupé.

**COBOURG.**—Un contrat a été passé au mois de décembre 1888, pour la construction d'une annexe au bureau de poste, de 18 pieds de largeur, sur la hauteur et la profondeur du premier édifice; les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

**GANANOQUI.**—Le bureau de poste dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a depuis été terminé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude et mis prêt à être occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa direction.

**GODERICH.**—Ayant fait l'acquisition du lot n° 5, contenant un demi-acre de terre, du côté sud de la rue West, pour y ériger un bureau de poste, etc., un contrat a été passé le 12 novembre 1888 pour la construction d'un édifice à  $2\frac{1}{2}$  étages avec sous-sol de  $46' 6'' \times 34$ , sur le plan, avec une annexe à un étage et un sous-sol en pierre de  $34 \times 14$ , 3" pouces. L'édifice contiendra, au rez-de-chaussée, le bureau de poste et l'entrepôt de vérification; au premier, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et dans la mansarde, le logement du gardien.

**GUELPH.**—Un appareil de chauffage à eau chaude a été installé dans le bureau de poste.

**HAMILTON.**—La salle d'exercice a été terminée et les arsenaux ont été munis d'un appareil de chauffage à eau chaude.

**LINDSAY.**—La construction de l'édifice destiné aux bureaux de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur, et dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, s'est continuée depuis sans interruption, et on espère pouvoir l'occuper dans le cours de cet automne. Les plans d'un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés et un contrat a été passé pour son installation.

**NAPANEE.**—La construction de l'édifice qui doit contenir le bureau de poste, la douane et le revenu de l'intérieur, et dont la description est dans mon rapport de l'année dernière, s'est continuée sans interruption, et on espère que l'édifice sera terminé cet automne. Les plans etc., d'un appareil de chauffage ont été préparés.

**OTTAWA.**—Ferme Expérimentale Centrale.

Les travaux suivants dont il a été question dans mon rapport de l'année dernière ont été terminés : la résidence du surintendant général ; quatre résidences pour les fonctionnaires ; les étables et les écuries ; le musée et les bureaux, les appareils de chauffage pour les résidences, le musée et les bureaux.

On a passé contrat pour la construction d'un bâtiment destiné à contenir une serre, etc. Cet édifice sera construit en brique sur fondation en pierre et aura un étage et demi, contenant au rez-de-chaussée une pièce pour les graines, de 24×17 pieds ; une pièce pour la mise en pot de 37×16 pieds, et deux pièces au-dessus. Voisines de la pièce réservée à la mise en pot, se trouvent deux serres en bois sur fondation en pierre, de 80 pieds 6 pouces sur 13 pieds et 80 pieds six pouces sur 14 pieds respectivement. On y a installé un appareil de chauffage et l'édifice est maintenant occupé.

Au mois d'août dernier, on a passé un contrat pour la construction d'un édifice d'un étage et demi de hauteur, de 100×30 pieds, destiné à faire un poulailler ; le bâtiment a été terminé dans le cours de l'année.

Le 23 octobre, un contrat a été passé pour la construction d'un cottage, connu sous le nom de "cottage n° 1", près de la grange, et d'écuries pour le surintendant, tous deux en bois sur fondations en pierre. Le cottage contiendra un sous-sol non terminé ; au rez-de-chaussée se trouveront un salon, une cuisine, une dépense, un garde-manger et un hangar ; et la mansarde, trois pièces. L'écurie contiendra une remise, des stalles et un fenil.

**Nouvel édifice Administratif Rue Wellington.**—Des plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été reçues pour la construction de trois ascenseurs et d'un monte-charge ; et les travaux sont maintenant en voie d'exécution ; l'escalier en fer et l'appareil de chauffage ont été terminés, et on est à faire l'installation pour occuper l'édifice ; ces travaux étaient assez avancés que le second étage a été occupé par les département des Sauvages, le premier mai.

**Edifice du Parlement.**—La toiture de la bibliothèque a été mise en cuivre. Des modifications ont été faites à l'appartement du président du Sénat, grâce auxquelles on a obtenu deux nouvelles pièces.

L'imprimerie est presque terminée et on est à en faire l'installation.

**PEMBROKE.**—Bureau de poste.—Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant en voie de construction.

PRESCOTT.—L'édifice qui doit contenir les bureaux de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur est en voie de construction.

TRENTON.—L'édifice qui doit contenir le bureau de poste, etc., et dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est presque terminé et on y est à installer un appareil de chauffage à eau chaude ainsi que le mobilier, etc., à l'usage des fonctionnaires des divers départements.

DES RÉPARATIONS, DES MODIFICATIONS ET DES AMÉLIORATIONS ont été faites au bureau de poste, d'AMHERSTBURGH ; au bureau de poste, de BARRIE : au bureau de BELLEVILLE ; aux bureaux de poste de CHATHAM et de CORNWALL ; au pénitencier de KINGSTON, à l'hôtel du gouvernement, OTTAWA, aux édifices départementaux et à l'édifice du parlement, OTTAWA, au Victoria Hall, OTTAWA ; tandis que les terrains du parlement et du parc du Major's Hill ont été tenus en bon état. Différentes rues, sous le contrôle du département, ont été nivelées, macadamisées et généralement améliorées, et la chaussée, les trottoirs et les sentiers ont été tenus libres de neige pendant l'hiver, au bureau de poste de SAINT-THOMAS, et à la maison de douane, à l'entrepôt de vérification, au revenu de l'intérieur, et au bureau de poste de TORONTO.

(Annexe n° 2, pages 31-38).

#### PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses au compte des ports et rivières pour la construction et les réparations se sont élevées à \$346,716.66.

BELLEVILLE.—Le contrat pour le dragage de ce port qui a été passé en 1886 a pris fin au mois de juillet 1889.

A COBOURG, les 150 pieds extérieurs de la partie supérieure de la jetée occidentale, ont été reconstruits à l'entreprise.

A KINCARDINE, les travaux de reconstruction des quais dans le bassin inférieur se continuent.

KINGSTON.—Dans le cours du dernier exercice on a fait sauter et on a enlevé 3,890 verges cubes de rocs de la batture de la Pointe Frédéric.

RIVIÈRE DE LA PETITE NATION.—On a continué à creuser à travers la batture de roches, à l'enbouchure de *Moose Creek*, laquelle, obstrue la navigation ; une quantité considérable de matières a été enlevée.

OAKVILLE.—La jetée occidentale a été reconstruite à partir de la marque des eaux basses.

PENETANGUISHENE.—Dans le cours de 1888-89, des travaux en pilotis ont été exécutés sur une largeur de 12 pieds et sur une longueur de 850 pieds, dans une profondeur d'eau de 12 pieds en moyenne. En arrière de cette construction, se trouve une levée de 30 pieds de largeur, faite en fascines, en pierre et en terre donnant ainsi au quai une largeur totale de 43 pieds. En sus de ce quai un autre semblable de 350 pieds de longueur a été construit au pied de la rue Barrie.

PORT-ARTHUR.—En octobre 1888 un contrat a été passé pour la construction de 1,500 autres pieds de brise-lames, avec des piles à chaque extrémité, à l'ouest des travaux déjà terminés, une ouverture de 350 pieds étant ménagée entre la nouvelle et l'ancienne construction dans le but de donner entrée dans le port.

Au mois de mai 1889, les opérations commencèrent, et à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice, 300 pieds avaient été construits.

Dans le cours de l'exercice on commença à prolonger l'enrochement le long de la façade de la jetée sous le premier contrat, vu que l'on avait constaté qu'il se produisait un affouillement causé par les vagues pendant les grandes tempêtes. Il est peut être bon de mentionner ici le fait que ce brise-lames a résisté à la force des vagues soulevées par des tempêtes dont la rapidité était de 54 milles à l'heure, et aussi, à la débâcle des glaces venant de la baie extérieure, alors que la glace avait été amenée complètement sur la construction et qu'elle y était restée empilée jusqu'à une hauteur de 19 pieds.

PORTSMOUTH.—Dans le cours du dernier exercice on a continué à renouveler les 17 pieds supérieurs de cette jetée, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient bien avancées.

RIVIÈRE-AUX-PUCES.—Au mois de septembre 1888, un contrat a été passé pour la construction de 360 pieds de pilotis à l'embouchure de cette rivière, 200 pieds devant être enfoncés sur la rive est et 150 pieds sur la rive ouest dans le but de former un chenal de 40 pieds de largeur, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

SAUT SAINTE-MARIE.—Le prolongement du quai du gouvernement à 150 pieds dans la rivière dans le but de donner plus de facilités à la navigation a été terminé au mois de juin 1889.

SOUTHAMPTON.—La partie du débarcadère qui avait été détruite par l'incendie, a été reconstruite à partir de la ligne d'eau.

A SUMMERSTOWN, un dépôt de 24 x 30 pieds a été construit sur le quai pour la commodité du public.

TORONTO.—Au mois de mai 1889 un contrat a été passé pour l'amélioration de l'entrée du port à l'est, les travaux nécessaires comprenant le dragage d'un chenal de 300 pieds de largeur a une profondeur de 12 pieds à eau basse, la construction d'ouvrages de protection de chaque côté du nouveau chenal, et la continuation et le parachevement des travaux de protection du côté oriental de l'entrée qu'on se propose de faire, s'étendant de l'île dite Fisherman's Island, dans une direction ouest jusqu'à un point de raccordement avec les travaux exécutés dans le chenal; et à l'expiration de l'exercice le dragage progressait favorablement.

Les travaux exécutés dans le but de renforcer le talus en pierre sur la façade des travaux de l'île en y déposant de grosses pierres se sont continués à la journée.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux constructions de COBourg, de PORT-ALBERT, de PORT-HOPE et de RONDEAU. Du dragage a été exécuté à BRIGHTON, à GODERICH, KINCARDINE, KINGVILLE, MEAFORD, PORT-ELGIN, PORT-HOPE, RIVIÈRE RIDEAU, (branche nord) RIVIÈRE KAMINISTIKUIA, RIVIÈRE OTTAWA, (Chenal entre PEMBROKE et PETEWAWA), et SOUTHAMPTON. Annexe n° 5, pages 98-106, et pages 115-117.

## PROVINCE DU MANITOBA.

## ÉDIFICES PUBLICS.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$78,490.13, a été employée au compte des édifices publics dans cette province.

**BRANDON.**—Le 18 juin dernier on a fait l'acquisition pour l'emplacement d'un bureau de poste, ayant 96 pieds de front sur l'avenue Rosser, sur une profondeur de 100, et un contrat a été passé pour y construire l'édifice. L'édifice se composera d'un corps principal de 82×41 pieds, comprenant un sous-sol surmonté de trois étages, d'une mansarde, en brique, et d'une annexe a un étage de 35×30 pieds. Au rez-de-chaussée se trouve le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz, et le bureau des poids et mesures; le premier étage comprendra les bureaux de la douane, des terres, et une voûte; et le second, les bureaux du revenu de l'intérieur et les appartement du gardien; la mansarde ne sera pas terminée.

**SAINT-PAUL.**—Le 13 mai 1889 un contrat a été passé pour la construction d'une école, d'une buanderie, d'une étable, etc.

*Ecole.*—Cet édifice aura la forme d'un T et aura 2½ étages, construit en briques, sur fondation en pierres, avec toit, plancher et cloisons en bois; la partie de devant aura 80 pieds sur 33 pieds et 6 pouces et la partie en arrière aura 33 pieds 6 pouces sur 33 pieds 6 pouces. Le rez-de-chaussée contiendra deux classes, deux bureaux, une salle à manger, une cuisine, un lavoir et un garde-manger; le premier étage, deux dortoirs, neuf chambres à coucher, deux salles de bains; et la mansarde, onze chambres à coucher.

*Buanderie.*—Bâtiment en bois à deux étages sur fondation en pierres de 24×20 pieds.

*Etable.*—Bâtiment en bois à un étage de 28 x 24 pieds.

*Ecurie et remise.*—Bâtiment en bois à un étage avec fenil, sur fondation en pilotis de 33 x 21 pieds.

*Pénitencier de la Montagne de Pierre.*—Au mois de janvier 1889 un contrat a été passé pour la construction de residences pour le médecin, pour l'aumônier catholique et pour l'aumônier protestant.

Chaque édifice sera construit en briques, à un étage et demi sur fondation en pierres, avec cloisons et toit en bois. Le sous-sol contiendra une salle à manger, une cuisine, une pièce pour les servantes, un garde-manger, et une pièce pour la fournaise; au rez-de-chaussée se trouvent un salon, une salle de réception, une bibliothèque, une salle à manger, une chambre à coucher, une salle de bains, et dans la mansarde il y aura quatre chambres à coucher.

On est à poser des égouts spéciaux, s'écoulant dans un puisard, vu que la distance est trop grande pour raccorder ces égouts au système général de drainage. On est à faire creuser par les prisonniers un puits pour chaque résidence.

Les écuries du préfet ont été terminées ainsi que l'hôpital; les écuries du sous-préfet ont été construites par les prisonniers.

DES RÉPARATIONS, DES MODIFICATIONS ET DES AMÉLIORATIONS ont été exécutées au PÉNITENCIER DE LA MONTAGNE DE PIERRE, à la douane, au bureau des terres, et au bureau de poste temporaire de WINNIPEG.

(Annexe n° 2, pages 38 et 39).

## PORTS ET RIVIÈRES.

RIVIÈRE ROUGE.—On a continué à draguer pour améliorer la navigation de la rivière Rouge de Selkirk au lac Winnipeg, et il en est résulté beaucoup de bien.

RIVIÈRE DE LA BOUE BLANCHE.—Dans le cours de la première partie de l'exercice, le chenal a été amélioré entre Totogan et MacArthur's Landing, et les battures qui obstruaient la navigation de la rivière ont été enlevées, à une profondeur et sur une largeur suffisante pour permettre aux bateaux de passer librement, après quoi les travaux furent repris sur les battures à l'embouchure de la rivière.

Dans le cours de l'hiver, des réparations nécessaires furent faites à l'outillage, et à l'ouverture de la navigation le dragueur fut mis à élargir le chenal entre Totogan et MacArthur's Landing; ces travaux une fois terminés, le creusement du chenal à l'embouchure de la rivière fut repris et il se continuait à l'expiration de l'exercice.

Si on n'eut dragué à l'embouchure et dans la rivière même, la navigation aurait cessé par suite de l'extrême eau basse des deux dernières années. (Annexe n° 5, pages 106, 107, 117 et 118).

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

## ÉDIFICES PUBLICS.

Dépenses au compte des édifices publics, \$147,998.26.

CALGARY.—Les casernes dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière sont presque terminées; la chambre d'ordinaire, sert maintenant de dortoir, et l'infirmerie est prête à être occupée.

Le 8 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un palais de justice à deux étages, les murs de divisions intérieurs étant en briques, et le plancher et le toit étant en bois; l'édifice mesure sur le plan 91 sur 51 pieds. Au rez-de-chaussée se trouvent des pièces pour le shérif, le grand juré, les avocats, les témoins, les geoliers et les prisonniers; une voûte, des cabinets d'aisance, une pièce pour l'appareil de chauffage et une autre pièce pour le combustible; ces deux dernières pièces occupent l'espace à partir du plafond du rez-de-chaussée jusqu'au dessous du niveau de la terre. Au premier étage se trouvent la salle d'audience, les chambres des juges, des avocats et du jury ainsi que les cabinets d'aisance.

INDIAN HEAD.—Le 5 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'édifices en rapport avec la ferme expérimentale, savoir:

*Résidence du Surintendant.*—Bâtiment en bois à deux étages sur fondation en pierre, dont le corps principal mesure 42 x 34 pieds, et la cuisine, en arrière, 24 x 21 pieds.

*Résidence de l'horticulteur.*—Bâtiment en bois à deux étages, 32 x 35 pieds, sur fondation en pierre, ayant une cuisine, en arrière, de 25 x 10 pieds.

*Logement d'ouvriers.*—Maison en bois ayant un étage et demi, de 27 x 21 pieds, sur fondation en pierre, ayant une cuisine de 14 x 10 pieds, en arrière.

*Granges et écuries.*—Ces bâtiments seront en bois et se composeront d'un corps principal de 111 sur 50 pieds, ayant 40 pieds de hauteur, sur une fondation en

Pierre de 12 pieds ; et d'une aile de 65 x 32 pieds ayant 32 pieds de hauteur. Le sous-sol est disposé de manière à loger des bestiaux et des chevaux ; le rez-de-chaussée servira de fenil, etc.

MACLEOD.—Les écuries à l'usage de la police, et pour la construction desquels un contrat a été passé en novembre 1888, ont été terminés.

Le bâtiment se compose d'un corps principal de 131 pieds 6 pouces sur 29 pieds 6 pouces, contenant 51 stalles et une sellerie de 40 x 14 pieds y attenant. Au dessus du corps principal se trouve un fenil.

QU'APPELLE.—Ecole d'industrie.—L'école des filles, la boulangerie et la boutique des charpentiers sont terminées.

RÉGINA.—Un appareil de chauffage à air chaud avec tous les tuyaux de distribution, a été installé dans le sous-sol du palais de justice.

Le 14 mai 1889 un contrat a été passé pour la construction d'une école industrielle, à White Farm, près de Régina, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution. L'édifice aura la forme d'un T, et se composera d'un corps principal de 180 x 37 pieds et d'une aile, en arrière, de 75 x 37 pieds.

Le 19 mars 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une nouvelle résidence pour le lieutenant gouverneur. L'édifice sera construit en briques sur fondation en pierres, et les cloisons, les planchers et la toiture seront en bois ; l'édifice se composera d'un corps principal de 64 pieds 6 pouces sur 55 pieds, et d'un autre bâtiment pour les domestiques, les bureaux, et les chambres à coucher, de 56 x 42 pieds.

Le 3 novembre 1888 un contrat a été passé pour la construction d'un manège devant remplacer celui détruit par l'incendie ; les travaux sont maintenant en voie d'exécution. L'édifice sera construit en bois, et il mesurera 125 x 210 pieds à l'exclusion des portes cochères.

Annexe n° 2, pages 39 et 42.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

### ÉDIFICES PUBLICS.

Dépenses dans le cours de l'exercice, \$17.099.08.

KAMLOOPS.—Le 4 juin 1889, un contrat a été passé pour la construction de trois bâtiments en bois sur fondation en pierre pour l'école industrielle des Sauvages, savoir :

*Édifice du centre.*—Ce bâtiment se composera d'un corps principal de 31 x 34 pieds, et d'une annexe de 25 x 18 pieds ; au rez-de-chaussée il y aura un réfectoire, un salon pour le surintendant, un bureau, une cuisine et un passage ; au premier étage, deux classes, une infirmerie, une chambre à coucher pour le surintendant et des cabinets d'aisance.

*Édifice des jeunes garçons.*—Ce bâtiment mesurera 40 pieds 9 pouces sur 33 pieds 6 pouces et contiendra, au rez-de-chaussée, une salle de récréation, un dortoir, un atelier de tailleur, une pièce pour l'instituteur, un lavoir, deux salles de bains, et un passage ; et, au premier étage, il y aura deux dortoirs, une chambre à coucher pour l'instituteur, une chambre de réserve, un passage et des cabinets d'aisance.

*Division des petites filles.*—Ce bâtiment mesurera 30 pieds 6 pouces sur 22 pieds, et contiendra au rez-de-chaussée, une buanderie, une salle à repasser et un séchoir; et, au premier étage se trouveront deux dortoirs, une chambre pour servantes et des cabinets d'aisance.

KUPER.—Un contrat a été passé le 27 mai 1889, pour la construction d'édifices destinés à l'école industrielle des Sauvages, semblable à celle décrite plus haut pour *Kamloops*.

NEW-WESTMINSTER—Pénitencier.—Le 23 avril 1889, un contrat a été passé pour la construction de deux bâtiments en bois sur fondation en pierre, devant servir de résidence au préfet du pénitencier. Cet édifice se composera d'un corps principal de 55×48 pieds, et d'une aile de 30 pieds 6 pouces sur 20 pieds, contenant, au rez-de-chaussée, un salon, une salle à manger, une bibliothèque, une chambre à coucher, un passage, une cuisine, un lavoir, une dépense et une serre; et au premier étage, sept chambres à coucher, une salle de bains et un passage.

Le logement pour les fonctionnaires célibataires, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière a été terminé; on y a aussi installé les grilles, les poêles etc. Une étable a été construite par les prisonniers. Les tuyaux à gaz ont été posés sur le terrain, des poteaux en fer à réverbère ont été mis en place et plusieurs lumières supplémentaires ont été distribuées dans le corps principal. Diverses modifications et améliorations ont été faites dans d'autres parties des édifices.

VANCOUVER.—On a fait l'acquisition pour la construction d'un bureau de poste, etc., d'un emplacement à l'encoignure des rues Pender et Granville, mesurant 130 pieds de front sur une rue et 75 sur une autre; on est à préparer les plans et devis.

DES RÉPARATIONS, DES MODIFICATIONS ET DES AMÉLIORATIONS ont été faites au bureau de poste de NANAIMO, à l'édifice public de NEW-WESTMINSTER et à la douane et au bureau de poste de *Victoria*.

Annexe n° 2, pages 42-43.

## PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses faites dans le cours de l'exercice se sont élevées à \$60,849.80.

PORTAGE DE BIGG.—Le chenal ouvert en 1887, à travers la langue de terre connue sous le nom de Portage de Bigg a été élargi et creusé, et par suite son utilité a grandi.

RIVIÈRE COLUMBIA.—Pour améliorer la navigation de cette rivière, un chenal a été creusé à travers les bancs aux saumons, immédiatement en aval du lac inférieur; des barrages en pierre et en fascines ont été construits là où c'était nécessaire; et des éperons ont été construits aux endroits les plus larges et les moins profonds et [aux courbes afin de resserrer l'eau et de créer un courant. Plusieurs chicots et autres obstacles ont été enlevés.

LA COQUITLAM.—Les encombrements provenant des accumulations d'arbres et de morceaux de bois à la dérive, ont fait déborder la rivière, et les terres ont été par suite submergées. Ces obstacles ont été enlevés avec des résultats satisfaisants.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.—L'appareil de la lumière électrique a été terminé; on a fait l'acquisition d'un tour et de forets pour les réparations, et on a remplacé la pompe d'égout par une pompe centrifuge. On a construit de nouvelles

latrines ainsi que des postes convenables pour les pompes à incendie ; d'autres travaux nécessaires ont été exécutés.

Le bassin a été occupé tout le temps. Deux vaisseaux de guerre de Sa Majesté le *Cormorant* et l'*Icarus*, le vaisseau auxiliaire "Margarita" faisant le service des phares des Etats-Unis, un bâtiment, trois barques, une goëlette et dix vapeurs sont entrés dans le bassin et ont été radoubés.

LA FRASER.—L'amélioration de la navigation de cette importante rivière par la construction de barrages pour diriger le courant vers le chenal principal s'est continuée et a produit d'excellents résultats. Le chenal du nord a été ainsi redressé et creusé, et on espère obtenir une profondeur d'eau de 19 pieds, à eau basse à travers toutes les battures, sans aucune discontinuité. Le bateau-chèvre *Samson* a enlevé un grand nombre de chicots et d'obstacles de la rivière.

LA RIVIÈRE HARRISON.—Un certain nombre de pilotis-balises ont été plantés pour aider aux bâtiments à passer l'ouverture du pont du chemin de fer.

ROCHER NICOL.—Port de Nanaimo.—L'enlèvement de ce rocher, qui était une source de dangers pour la navigation, fut commencé en 1887 ; depuis cette époque les travaux se sont continués avec vigueur. A venir jusqu'au 30 juin dernier, plus des deux tiers de l'étendue du rocher, en dedans de la ligne de contour de 16 pieds d'eau, avait été brisé et 1,800 tonnes de matières avaient été enlevées.

LA NICOMEKEL.—Une petite somme a été employée à enlever des chicots et à faire d'autres travaux à l'est du chemin "Clover-Valley," permettant ainsi aux petits bateaux et aux chalands d'arriver tout près de la Prairie de Langley.

LA SERPENTINE.—La tranchée qui a été pratiquée en 1887-88, et dont parle mon rapport de l'année dernière, a été élargie du double de ce qu'elle était autrefois et a produit d'excellents résultats.

LA SOMAS.—Dans le cours du dernier exercice 47 chicots ont été enlevés du chenal de la rivière, et bon nombre d'arbres qui surplombaient ont été abattus entre l'embouchure et le débarcadère, ce qui a donné beaucoup plus de facilités à la navigation ; et ce qui restait de la digue de l'ancien moulin près du lac de Sproat, et faisait submerger les terres avoisinantes, a été enlevé.

PORT DE VICTORIA.—L'entrée du port est très étroite, offrant un angle aigu, une fois qu'on a dépassé le phare, ce qui est causé par une batture s'étendant de "Shoal Point." Dans le cours de l'exercice on commença les opérations sur cette batture formée de cailloux compacts, en employant d'abord la dynamite ; on se servit ensuite d'un râteau très pesant, après quoi le dragueur *Pacific* put travailler à l'aise à cet endroit.

Les travaux exécutés ont eu pour conséquence de creuser et de redresser le chenal, et bientôt la bouée rouge qui marque le côté droit du chenal, en entrant, sera déplacée ; et il y aura alors un chenal de 300 pieds de largeur, offrant une courbe facile et une ligne presque droite à partir du phare jusqu'aux quais qui bordent la ville, ayant une profondeur de pas moins de 14 pieds à l'eau basse des grandes mers, qui ont une variation de 10 pieds ; il y a à l'entrée du port une profondeur de 21 pieds à l'eau haute des petites marées, de 23 pieds aux marées ordinaires, et de 24 pieds aux marées extraordinaires du mois de décembre.

---



---

### DRAGAGE.

On trouvera à l'annexe n° 5, pages 112-123, un rapport des opérations des différents dragueurs appartenant à ce département.

---

### MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

On trouvera à l'annexe n° 3, pages 46, 47, 48, une liste des différents ingénieurs dans les divers édifices publics du Canada, avec leurs salaires.

---

### ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différentes sommes payées pour l'éclairage, le chauffage et l'approvisionnement d'eau des différents édifices publics, sont indiquées à l'annexe n° 1, pages 10, 13.

---

### ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Les services du chauffage, de l'éclairage à la lumière électrique et au gaz, de l'eau, et des sonneries des différents édifices publics à Ottawa, ont été bien entretenus, ces services n'ayant nécessité en général, que les frais ordinaires d'entretien. Annexe n° 4, pages 51, 52.

---

### OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Pendant l'exercice, des relèvements géodésiques et des examens ont été faits à 99 endroits dont on trouvera la liste à l'annexe 5, page 111.

---

### GLISSOIRES ET ESTACADES.

---

#### RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds.

Le barrage n° 3 a été reconstruit et la pile d'ancrage, à la tête de la glissoire, a été prolongée de 91 pieds. L'estacade principale, et la maison du gardien de la glissoire, ont été réparées. Annexe n° 3, page 137.

---

#### RÉGION DU SAINT-MAURICE

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de la Tuque, distance de 100 milles; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice.

Bien que le niveau de la rivière soit resté élevé plus longtemps que d'habitude, les travaux n'en ont pas souffert considérablement; une équipe considérable d'hommes ayant été tenue constamment sur pied. Le nombre de billots descendus par la rivière est à peu près le même que celui de l'année dernière. Les réparations nécessaires ordinaires ont été faites aux différentes stations.

Annexe n° 9, pages 141, 142.

---



---

### RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages destinés à faciliter le flottage du bois se résument comme suit : environ un mille de canaux, plus de trois milles de glissoires, près de 13 milles d'estacades et plus de 17 milles pieds linéaires de barrages, avec empellements, jetées, piles de dérivation, etc., en proportion.

Dans le cours de l'été 1888, les eaux de la rivière principale et de ses tributaires, bien que basses, ont été suffisantes pour la descente du bois, mais, un peu plus tard, une certaine partie du bois échoua et dut être abandonnée jusqu'à ce que l'eau montât. En tout, 127,923 pièces de bois carré, et 3,725,386 billots sont descendus produisant un revenu de \$84,709.39.

On trouvera à l'annexe n° 10, pages 145, 149 une description des travaux exécutés aux différentes stations.

---

### RÉGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministère des travaux publics.

Dans le cours de l'été 1888-89 l'eau s'est maintenue à son niveau ordinaire. Cependant elle était basse au printemps, mais grâce aux soins qu'on a pris de l'eau dans les réservoirs et avec l'aide des pluies abondantes des mois de mai et juin, les marchands de bois n'ont éprouvé que peu de difficultés à descendre leur bois.

On trouvera à l'annexe n° 11, pages 153-154, une description des travaux exécutés aux différentes stations.

---

### PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 12, pages 156-158, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc., de chaque employé.

---

### PONTS.

PONT DE BATTLEFORD.—Les entrepreneurs n'ont fait rien autre chose que de préparer leurs matériaux.

PONT DES CHAUDIÈRES.—Le pont suspendu des Chaudières ne répondant plus aux besoins du trafic, un contrat a été passé au mois de novembre 1888, pour la construction d'un pont en fer à travées en acier de 236 pieds de longueur sur 45 pieds de largeur d'une extrémité à l'autre, donnant un passage de 30 pieds pour les voitures et deux trottoirs de cinq pieds de chaque côté.

A l'expiration de l'exercice, les entrepreneurs étaient occupés à exécuter les travaux préparatoires, et à mettre les matériaux sur les lieux pour la nouvelle construction.

PONT DU PORTAGE DU FORT.—La partie supérieure du pont jetée sur une branche de l'Outaouais, au village du Portage du Fort, a été entièrement renouvelée.

## TÉLÉGRAPHES.

Les différentes lignes que possède et exploite l'Etat et les autres lignes en son nom, ont été entretenues en bon état pendant l'année.

La ligne de Meat-Cove a été de nouveau renouvelée et un embranchement de 5 milles a été construit à partir de la ligne Mabou-Chéticamp jusqu'à Margarie Nord-est. La ligne sur la rive Nord du Saint-Laurent a été prolongée depuis la rivière aux Bouleaux jusqu'à Sheldrake et les câbles du système de la Grosse-Ile ont été enlevés et remplacés par de plus gros. Au mois d'août 1888 la Pointe Pelée a été reliée à l'île Pelée, lac Erié, au moyen d'un câble de 8 $\frac{3}{4}$  milles de longueur et un raccordement a été fait avec Leamington, la ligne étant munie de téléphones. Deux petits câbles ont été posés pour relier les îles Wolfe et Howe avec Kingston au moyen du téléphone. Le renouvellement des poteaux de la ligne de Qu'Appelle à Humboldt a été terminé ; il en est de même de la ligne de Prince-Albert ; une ligne de contour a été construite jusqu'à Batoche. Le gouvernement a pris le contrôle de la ligne entre la Traverse de Clark et Saskatoon dont la longueur est de 14 milles, et elle fait partie maintenant du système des Territoires du Nord-Ouest. Une ligne téléphonique a été établie entre les casernes de la police à cheval et les bureaux du Gouvernement à Banff. On est à construire le long de la côte sud de l'île de Vancouver une ligne de Victoria au Cap Beale, distance d'environ 115 milles.

On trouvera au rapport du surintendant des lignes télégraphiques de l'Etat, les détails complets avec les tableaux donnant les distances, les noms des télégraphistes et leurs appointements. (Annexe 13, pages 161-180.)

## CHENAL DE LA NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Les commissaires du havre de Montréal ont continué le creusage du chenal à 27 $\frac{1}{2}$  pieds entre Montréal et Québec jusqu'au 31 décembre 1888 ; après cette date mon département a pris le contrôle des travaux et les a exécutés.

On trouvera à l'annexe n° 6, pages 127-130 les détails concernant les travaux exécutés à compter du 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1888.

## AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 7, page 133, on trouvera le rapport des commissaires sur les travaux sous leur direction.

## OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 14, pages 183 et 184 contient un état indiquant les dates de la clôture de la navigation en 1888 et de l'ouverture en 1889, aux principaux ports du Canada, et une liste des ports qui sont toujours ouverts.

## GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

La galerie a fait des acquisitions dans le cours de l'année et le curateur dit dans son rapport que le nombre des visiteurs va toujours en augmentant. (Annexe n° 17, page 203.)

## CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.

A l'annexe n° 15, pages 187-195, on trouvera des états indiquant les contrats passés par le ministère, les propriétés achetées et les propriétés louées par le ministère pendant l'exercice.

## ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 16, page 199, contient une liste de quelques-uns des Actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1889, et se rapportant au ministère des travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

## ADMINISTRATEURS DU DÉPARTEMENT.

L'annexe n° 18, pages 18, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires de la commission des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des travaux publics, depuis la constitution jusqu'au 30 juin 1889.

## CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 19, page 20, contient un résumé de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1889.

## BASSINS DE RADOUB.

Il y a présentement trois bassins de radoub prêts à recevoir les bâtiments de haute mer, savoir: à Halifax, N.-E., Lévis, P.Q., et Esquimalt, C.-B.; et l'on est à construire le quatrième pour les vaisseaux qui naviguent sur les lacs, à Kingston, Ontario. Leurs dimensions sont comme suit:

### HALIFAX :

	Pieds.
Longueur .....	585
Largeur au sommet .....	102
do au fond.....	72
do à l'entrée .....	95½
Profondeur d'eau sur le seuil pendant les marées ordinaires	30
(Les grandes mers montent de 6 pieds et les petites de 3.)	

### LÉVIS :

Longueur .....	495
Largeur au sommet .....	100
do au fond.....	73
do à l'entrée .....	62
Profondeur d'eau sur le seuil pendant les grandes marées ordinaires.....	25½
Profondeur d'eau dans le bassin aux petites marées ordinaires	20½

## ESQUIMALT :

Longueur .....	430
Largeur au fond .....	41
do au sommet .....	90
do à l'entrée .....	65
Profondeur d'eau sur le seuil pendant les grandes marées ordinaires.....	26½
(Les grandes mers montent de 7 à 10 pieds et les petites de 5 à 8).	

## KINGSTON :

Lorsque ce bassin sera terminé il aura les dimensions suivantes :

Longueur .....	280
Largeur.....	40
do au sommet.....	72
Hauteur entre le fond et le sommet .....	26
Profondeur d'eau sur le seuil à l'eau basse.....	15½
Largeur de l'entrée.....	48

## INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS.

L'annexe n° 19 contient le record révisé des ingénieurs et sous-ingénieurs employés sur les travaux publics du Canada, à compter de 1779 à 1890.

## PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES.

L'annexe n° 21, pages 250-251, contient un état des sommes dues pour droits de glissoires et d'estacades dans le district d'Ottawa, le 1er décembre 1889, et aussi les sommes dues par des insolubles et qui ne peuvent être recouvrées.

HECTOR L. LANGEVIN,

*Ministre des Travaux Publics.*

OTTAWA, 15 janvier 1890.

---

---

ANNEXES.

---

---



---

---

ANNEXE N<sup>o</sup> 1.

---

# ÉTAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889,

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE.

---

---



(Renvoi n° 104,040.)

## ANNEXE No. 1.

ÉTAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux Publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
<b>ÉDIFICES PUBLICS.</b>				
\$ cts.      \$ cts.      \$ cts.      \$ cts.				
EN GÉNÉRAL.....			11,331 33	11,331 33
<i>Nouvelle-Écosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc.....	176 05	187 72		363 77
Annapolis do .....	4,134 69			4,134 69
Antigonish do .....	641 85	203 28		845 13
Arichat do .....		48 55		48 55
Baddeck do .....		278 53		278 53
Halifax, édifice fédéral.....	788 78	100 00		888 78
do entrepôt de vérification.....	691 66	1,000 00		1,691 66
do bureau d'immigration.....		257 29		257 29
do pénitencier.....		0 24		0 24
do station de quarantaine.....		1,268 31		1,268 31
Nappan, station agronomique.....	11,218 44			11,218 44
New-Glasgow, bureau de poste, etc.....	150 00	401 00		551 00
Sydney (nord) do .....	576 97	130 27		707 24
Pictou, hôpital de marine.....	187 50			187 50
do bureau de poste, etc.....		258 80		258 80
Sydney (sud), bureau de poste, etc.....	1,589 92			1,589 92
Truro, bureau de poste, etc.....		34 58		34 58
Windsor do .....		20 00		20 00
Yarmouth do .....	607 00	483 64		1,090 64
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral (nouveau).....	1,267 32	119 00		1,386 32
Montague, bureau de poste, etc.....	21 10	135 31		156 41
Summerside do .....	233 25	36 19		269 44
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc.....	1,998 44			1,998 44
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste.....		73 33		73 33
Chatham, bureau de poste.....		118 98		118 98
Dalhousie, bureau de poste, etc.....	6,051 55			6,051 55
Dorchester, pénitencier.....	42 74	500 00		542 74
Frédéricton, bureau de poste, etc.....		1,132 17		1,132 17
Kingston, hôpital de marine.....		1 80		1 80
Moncton, bureau de poste, etc.....		477 03		477 03
Newcastle do .....	57 50	87 90		145 40
Portland (Saint-Jean), bureau de poste.....		133 96		133 96
Saint-André, caisse d'épargne.....		22 50		22 50
Saint-Jean, douane.....	2,267 04	1,107 44		3,374 48
do hôpital de marine.....	681 32	454 90		1,136 22
do pénitencier.....		17 21		17 21
do bureau de poste.....	329 56	480 14		809 70
do caisse d'épargne.....	262 11	99 18		361 29
St. Stephen, bureau de poste, etc.....		11 80		11 80
Sussex do .....		213 00		213 00
Woodstock do .....	3,052 00	5 70		3,057 70
A reporter.....	37,026 79	9,899 75	11,331 33	58,257 87

ANNEXE, N<sup>o</sup> 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	37,026 79	9,899 75	11,331 33	58,257 87
<b>ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>				
<i>Québec.</i>				
Aylmer, bureau de poste, etc.....	9,963 08			9,963 08
Chicoutimi, hôpital de marine.....		1,282 09		1,282 09
Coaticook, bureau de poste, etc.....	23,522 57			23,522 57
Grosse-Ile, station de quarantaine.....	2,230 13			2,230 13
Hull, bureau de poste, etc., (nouveau).....	930 72	3 85		934 57
Joliette, bureau de poste, etc.....	13,803 06			13,803 06
Lachine do	2,108 40			2,108 40
Montréal, salles d'armes.....	28,671 66			28,671 66
do bureau des examinateurs du service civil.....		154 00		154 00
do douane.....	5,111 90	4,724 85		9,836 75
do salle d'exercice.....	18,365 48	108 85		18,474 33
do entrepôt de vérification.....	521 55	442 47		964 02
do édifice du revenu de l'intérieur.....	696 00	494 21		1,190 21
do bureau de poste.....	5,953 49	9,780 36		15,733 85
do do —lumière électrique.....			719 92	719 92
Québec, édifices de la citadelle.....		3,614 29		3,614 29
do "rocher" do.....	1,279 64			1,279 64
do bureau du commis des travaux.....		665 09		665 09
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois.....		143 66		143 66
do douane (ancienne).....		20 00		20 00
do do.....	3,256 49	24 10		3,280 59
do salle d'exercices.....	1,964 26			1,964 26
do entrepôt de vérification.....	739 38	45 60		784 98
do bâtiment des immigrants.....	7,693 56			7,693 56
do hôpital de marine.....		2,959 34		2,959 34
do observatoire.....	340 46			340 46
do ancien édifice du parlement.....		398 01		398 01
do do terrain.....	76,296 22			76,296 22
do bureau de poste.....		3,363 28		3,363 28
do bâtiments du quai de la reine.....	1,454 05	219 30		1,673 35
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste.....	3,570 65			3,570 65
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....	594 18	42 50		636 68
Sorel, bureau de poste, etc.....	839 23	66 55		905 78
Saint-Hyacinthe, bureau de poste, etc.....	4,250 23			4,250 23
Saint-Jérôme do	10,471 44			10,471 44
Saint-Jean do		364 60		364 60
Saint-Régis, douane.....		290 00		290 00
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier.....	33,864 19			33,864 19
Trois-Rivières, douane.....	885 81	251 44		1,137 25
do bureau de poste.....	422 52	155 20		577 72
<i>Ontario.</i>				
Almonte, bureau de poste, etc.....	6,666 98			6,666 98
Amherstburg, bureau de poste, etc.....		46 15		46 15
Barrie do	2,762 41			2,762 41
Belleville do	637 04	52 75		689 79
Berlin do		90 62		90 62
Brampton do	10,527 17			10,527 17
Brantford do	229 02	109 23		338 25
Brockville do	23 75	67 45		91 20
Cayuga do	9,140 90			9,140 90
Chatham do	245 37	276 71		522 08
Clifton do		13 78		13 78
Cobourg do	5,750 34	15 00		5,765 34
Cornwall do		178 06		178 06
A reporter.....	332,810 12	40,363 14	12,051 25	385,224 51

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	332,810 12	40,363 14	12,051 25	385,224 51
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>				
Ontario— <i>Suite.</i>				
Dundas, bureau de poste, etc.....		500 00		500 00
Galt do .....		204 90		204 90
Gananoque do .....	7,195 95			7,195 95
Goderich do .....	6,599 88			6,599 88
Guelph do .....	1,932 46	21 22		1,953 68
Hamilton, douane .....		72 00		72 00
do salle d'exercices.....	23,633 44			23,633 44
do bureau de poste.....	557 34	525 81		1,083 15
Kingston, bureau des examinateurs du service civil.....		18 45		18 45
do douane .....	1,493 91	724 57		2,218 48
do collège militaire.....		38 00		38 00
do pénitencier.....	22,244 87			22,244 87
do bureau de poste.....		331 78		331 78
Lindsay do .....	14,599 19			14,599 19
London, douane.....	11,796 09	16 40		11,812 49
do école d'infanterie.....	11,560 63	70 00		11,630 63
do bureau de poste, etc.....	330 19	416 31		746 50
Napanee do .....	24,315 55			24,315 55
Orangeville do .....	30 76	25 06		55 82
Ottawa, entrepôt de vérification.....		850 00		850 00
do station agronomique.....	64,650 33			64,650 33
do musée géologique.....		390 75		390 75
do do gaz.....			699 40	699 40
do galerie nationale des arts.....			1,000 97	1,000 97
do bureau de poste, etc.....	832 50	165 40		997 90
do do gaz.....			1,770 40	1,770 40
do bureau d'imprimerie.....	122,534 86			122,534 86
do do gaz.....			1,318 10	1,318 10
do do chauffage.....			981 36	981 36
do do (temporaire).....		587 50		587 50
do édifices publics.....		118,372 10		118,372 10
do do gaz.....			15,777 88	15,777 88
do do terrains.....			8,293 55	8,293 55
do do chauffage.....			61,177 83	61,177 83
do do parc du Major.....			7,550 61	7,550 61
do do renouveler un toit en appentis.....	5,320 00			
do do aérage.....	800 00			
do do abats-jour.....	771 25			
do do maison de pompe.....	149 00			
do do enlèvement de la neige.....			991 73	991 73
do do service de téléphone.....			2,844 02	2,844 02
do do eau.....			13,728 60	13,728 60
do do de la rue Wellington.....	132,151 27			132,151 27
do cour suprême.....		50 50		50 50
do salle Victoria.....	1,000 00	3,848 19		4,848 19
Pembroke, bureau de poste, etc.....	9,094 31			9,094 31
Peterborough do .....	2,204 56	22 35		2,226 91
Port-Arthur, douane .....		194 00		194 00
do bureau du revenu de l'intérieur.....		199 82		199 82
Port-Colborne, bureau de poste, etc.....		180 25		180 25
Port-Hope do .....	21 50	156 25		177 75
Prescott do .....	8,027 00			8,027 00
Rideau Hall.....		31,518 31		31,518 31
do gaz—réverbères de New-Edinburgh.....			300 00	300 00
do allocation pour combustible et éclairage.....			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige.....			617 00	617 00
A reporter.....	807,256 96	199,863 06	137,102 70	1,144,222 72

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations	Personnel et entretien.	Total
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report .....	807,256 96	199,863 06	137,102 70	1,144,222 72
<b>ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>				
<i>Ontario—Fin.</i>				
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc .....	526 39	1 00		527 39
Saint-Thomas do .....	904 16			904 16
Stratford do .....		153 00		153 00
Strathroy do .....	2,611 93			2,611 93
Toronto, bureaux des examinateurs du service civil .....		105 47		105 47
do douane .....	1,561 41	17 18		1,578 59
do entrepôt de vérification .....	4,115 84	690 08		4,805 92
do station des immigrants .....	14 66	293 46		308 12
do bureau du revenu de l'intérieur .....		24 25		24 25
do bureau de poste .....	4,307 72	509 61		4,817 33
Trenton do etc. ....	18,640 45			18,640 45
Windsor do .....	1,508 29	7 65		1,515 94
<i>Manitoba.</i>				
Brandon, station agronomique .....	4,202 78			4,202 78
do bâtiments des immigrants .....	153 40	116 00		269 40
do bureau de poste .....	6,722 00			6,722 00
Montagne-de-Pierre, pénitencier .....	53,435 84			53,435 84
Saint-Paul, école industrielle .....	9,222 10			9,222 10
Winnipeg, bureau de l'architecte .....		1,592 56		1,592 56
do douane .....		122 35		122 35
do bureau des terres fédérales .....		1,141 42		1,141 42
do entrepôt de vérification .....		809 49		809 49
do bâtiments des immigrants .....	47 16	590 00		637 16
do bureau de poste .....		335 03		335 03
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Banff, casernes de la police à cheval .....	380 35			380 35
Battleford, bureau des terres et d'enregistrement .....	1,999 64			1,999 64
do casernes de la police à cheval .....	8,509 32			8,509 32
Big Bend do do .....	411 12			411 12
Calgary, bureau du commis des travaux .....		98 85		98 85
do palais de justice, prison, bureau d'enreg., etc. ....	10,258 90			10,258 90
do douane .....		81 50		81 50
do bureau des mines .....		393 03		393 03
do casernes de la police à cheval .....	23,856 02			23,856 02
Fort-McLeod, douane .....		380 80		380 80
do do et magasin .....	2,013 11			2,013 11
do casernes de la police à cheval .....	8,906 03			8,906 03
Fort-Saskatchewan do .....	200 00			200 00
Indian-Head, station agronomique .....	14,337 50			14,337 50
Kipp, casernes de la police à cheval .....	979 93			979 93
Lethbridge do .....	4,543 31			4,543 31
Maple-Creek do .....	917 34			917 34
Medicine-Hat do .....	127 59			127 59
Milk-River do .....	121 66			121 66
Pendant-d'Oreille do .....	291 90			291 90
Prince-Albert, palais de justice .....	3,541 33	227 89		3,769 22
do casernes de la police à cheval .....	5,658 43			5,658 43
Edifices publics en général .....		1,443 48		1,443 48
Qu'Appelle, abri des immigrants .....		10 60		10 60
do école industrielle .....	11,562 49			11,562 49
Régina, bureau du commis des travaux .....		886 86		886 86
A reporter .....	1,015,847 06	209,894 62	137,102 70	1,362,844 38

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,015,847 06	209,894 62	137,102 70	1,362,844 38
<b>EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>				
<i>Territoires du Nord-Ouest—Fin.</i>				
Régina, chambre du Conseil.....		578 00		578 00
do palais de justice.....	333 50	189 81		523 31
do écoles industrielles.....	4,872 54			4,872 54
do prison et asile des aliénés.....	1,887 53	169 88		2,057 41
do Résidence du lieut.-gouverneur, (ancienne).....	2,549 89	2,594 03		5,143 92
do do do (nouvelle).....	2,651 54			2,651 54
do casernes de la police à cheval.....	9,269 52			9,269 52
do bureau de poste.....		215 85		215 85
do manège.....	15,301 14			15,301 14
Saint-Albert, casernes de la police à cheval.....	642 42			642 42
Sainte-Marie do.....	1,155 83			1,155 83
Montagne de Bois do.....	1,155 90			1,155 90
Ecriture-sur-pierre do.....	291 90			291 90
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Agassiz, station agronomique.....	72 05			72 05
Kamloops, école industrielle.....	65 66			65 66
Ile Kuper do.....	3,055 59			3,055 59
Nanaïmo, bureau de poste, etc.....		72 12		72 12
New-Westminster, pénitencier.....	8,041 55			8,041 55
do bureau de poste.....		295 74		295 74
Vancouver, bureau de poste, etc.....	4,154 36			4,154 36
Victoria, douane.....		121 55		121 55
do bureau de poste.....		1,220 46		1,220 46
<i>Angleterre.</i>				
Maison du haut-commissaire à Londres.....	964 57			964 57
A reporter.....	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

ANNEXE N<sup>o</sup> 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
<b>ÉDIFICES PUBLICS—Suite.</b>				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report .....	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS.	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>						
Amherst, bureau de poste.	433 33	26 61	479 04	132 55		1,071 53
Antigonish do	45 00		67 50			112 50
Arichat do	15 00		95 00			110 00
Baddeck do	200 00		98 00	25 64		323 64
Halifax, édifice fédéral.	2,196 96	32 32	635 10	1,968 28	650 00	5,482 66
do entrepôt de vérific.	500 00		4 80	19 00	234 85	808 65
do pénitencier.....	112 50		18 60	8 40		139 50
New-Glasgow, bur. d. poste	399 99	45 00	151 00	235 09	133 33	964 41
Sydney-Nord do	433 31		185 00			618 31
Pictou, douane	400 00	0 70	149 33			550 03
do hôpital de marine.			61 72			61 72
Truro, bureau de poste....	399 99	7 26	194 50	223 47	15 00	840 22
Windsor do	400 00		226 68	105 30	50 00	781 98
Yarmouth, bur. de p., etc.	400 00	2 49	200 00	535 36	72 00	1,209 85
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>						
Charlottetown, édifice fé- déral.....	1,579 96	110 19	551 78	1,623 18	27 00	3,892 11
Montague, bur. de poste...	129 00		74 87	11 67		206 54
Summerside do	400 00	12 94	297 91	52 30		763 15
<i>Nouveau-Brunswick.</i>						
Bathurst, bur. de poste, etc.	400 00	4 80	401 01	24 96		830 77
Carleton (St-Jean), bureau de poste, etc.				150 00	20 00	170 00
Chatham, bur. de poste, etc.			149 03	64 90		213 93
Frédéricton do	400 00	8 35	393 57	456 12	33 00	1,291 04
Moncton, bur. de poste ..	400 00	18 09	265 93	706 31	134 00	1,524 33
Newcastle do	400 00	59 48	424 49	214 20		1,098 17
Portland do			30 44	15 21		45 65
Saint-Jean, douane.....	1,715 80	45 78	1,905 19	165 97	457 87	4,290 61
do hôpital de mar.			507 33	312 60	30 58	850 51
do pénitencier.....	412 50		49 60	6 25		468 35
do bur. de poste.....	1,195 85	3 26	606 93	1,973 79	351 13	4,130 96
do caisse d'épargne			231 25	94 45	70 00	395 70
St-Stephen, bur. de p., etc.	400 00	15 32	81 00	501 90	51 75	1,049 97
Sussex do	400 00	2 01	221 57	20 20		643 78
Woodstock do	400 00	8 40	255 17	42 00	34 00	739 57
<i>Québec.</i>						
Hull, bureau de poste....	200 00		284 21	36 80	89 00	610 01
Montréal, arsenaux.....	225 00					225 00
do douane.....	930 00		1,233 43	572 65	375 35	3,111 43
do salle d'exercices	323 75					323 75
do entrepôt de vé- rification.....	1,257 42		1,903 20	462 04	450 00	4,072 66
do bureau du reve- nu de l'intér.	730 00		335 51	151 85	96 90	1,314 26
A reporter.....	17,826 36	403 00	12,769 69	10,912 44	3,425 76	45,337 25

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.		
EDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
Report .....		1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424 767 31		
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>		Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Fin.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report .....		17,826 36	403 00	12,769 69	10,912 44	3,425 76	45,337 25
Montréal, bureau de poste de la rue Saint-Jacques.		1,195 00	0 60	1,231 27	3,451 07	1,639 45	7,517 39
Montréal, bureau de poste de la rue Notre-Dame ..					0 45		0 45
Montréal, bureau de poste de la rue Ste-Catherine..					2 85	8 00	10 85
Montréal, bureau de poste de la rue Saint-Laurent.					2 05		2 05
Québec, citadelle .....		22 25		166 50	264 78		453 53
do bureau des insp. mesur. du bois..		540 00					540 00
do douane .....		300 00	9 85	937 65	27 68	30 00	1,305 18
do entrepôt de vérifi- cation .....		1,070 00	25 55	1,026 31	24 00	300 00	2,445 86
do hôpital de la mar. do observatoire .....				1,375 00		46 00	1,375 00
do bureau de poste .....				378 88	609 84		988 72
Sherbrooke, bur. de p., etc.		400 00	21 50	327 50	560 25	50 00	1,359 25
Sorel do .....		400 00	85 01	338 50	205 50	250 00	1,279 01
Saint-Jean do .....		350 00	3 25	188 00	22 24	80 00	643 47
Saint-Vincent de Paul, pénitencier .....		46 00		2,013 22	28 20		2,087 42
Trois-Rivières, douane..		816 66		397 10		72 76	1,286 52
do b. de poste.		400 00	15 49	223 62	218 50	60 00	917 61
Ontario.							
Amherstburg, bureau de poste, etc. ....		366 67	32 60	279 25	44 40		722 92
Barrie, bur. de poste, etc..		400 00	38 30	316 38	208 20	50 00	1,012 88
Belleville do .....		600 00	26 35	391 75	518 36	21 75	1,558 21
Berlin do .....		400 00	9 14	226 62	163 75	5 00	804 51
Brantford do .....		600 00	7 79	290 14	319 40		1,217 93
Brockville do .....		400 00	29 56	276 00	597 50	170 00	1,473 06
Chatham do .....		850 00	8 50	247 65	237 99		1,364 14
Clifton do .....		400 00	16 95	292 00	38 48	23 76	771 19
Cobourg, revenu de l'intér. do bureau de poste..		15 00					15 00
Cornwall do .....		150 00			101 05		251 05
Dundas do .....		365 00	13 65	273 20	418 83	45 00	1,115 68
Galt do .....				33 00	49 48		82 48
Galt do .....		400 00	4 00	223 33	171 60	12 00	810 93
Gananoque, douane .....				150 00			150 00
do bur. de poste.		16 66		42 00			58 66
Guelph do .....		400 00	16 75	88 93	305 60	37 44	848 72
Hamilton, douane .....		591 67	12 53	98 75	119 98		822 93
do salle d'exercice		108 00	12 25	92 50			212 75
do bureau de poste		790 03		994 00	1,590 24	3,377 36	6,751 63
Kingston, bureau des péa- ges sur canaux .....						12 00	12 00
do douane .....				297 00	116 40	80 80	494 20
A reporter .....		30,219 30	792 60	25,985 74	21,351 11	9,797 08	88,145 83

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
<b>ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ontario—Fin.</i>						
Report.....	30,219 30	792 60	25,985 74	21,351 11	9,797 08	88,145 83
Kingston, entrepôt de vér. do revenu de l'inté- rieur.....				60 80	31 21	92 01
do collège militaire	1,440 00					1,440 00
do pénitencier.....	1,100 00					1,100 00
do bureau de poste.		1 80	90 00	343 60	52 70	488 10
London, douane.....	900 00	35 00	1,121 56	190 85	78 80	2,326 21
do bureau de poste..	600 00	5 25	582 51	530 75	36 00	1,754 51
Orangeville, bur. de poste.	400 00	10 71	163 45	121 38		695 54
Ottawa, station agronom.			191 60			191 60
do gal. nation. des arts do bureau des impres.		3 25		2 70		3 25
Peterboro, bureau de poste	400 00		153 68	163 10	98 75	815 53
Port-Colborne, b. de poste	190 00	56 22	148 70	28 39		423 31
Port-Hope do	400 00	15 93	197 00	211 50		824 43
Stratford, b. de poste, etc.	600 00	12 55	302 85	313 20	63 00	1,291 60
Ste-Catherine do	400 00	18 14	325 98	161 45	51 00	956 57
St-Thomas do	400 00	26 89	364 00	412 49	38 82	1,242 20
Toronto, douane.....			573 23	130 11	261 03	964 37
do entrepôt de véri- fication.....	3,956 28	22 98	945 28	30 63	70 00	5,025 17
do bureau du revenu de l'intérieur..	646 50		348 36	245 63	148 75	1,389 24
do bureau de poste..	1,878 50		722 71	2,302 81	634 10	5,538 12
Windsor, bur. de poste, etc.	1,000 00	12 85	491 25	618 63	145 36	2,268 09
<i>Manitoba.</i>						
Winnipeg, douane.....			870 50	191 10	45 60	1,107 20
do bureau des ter- res fédérales..			656 40	18 00		674 40
do entrepôt de vé- rification.....			408 00	4 20		412 20
do bât. des immigr.			224 40			224 40
do bureau de poste.	2,749 75	151 24	2,366 25	828 30	571 60	6,667 14
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>						
Calgary, bureau du commis des travaux.....			40 00			40 00
do bureau des mines.			96 00			96 00
McLeod, douane.....			151 75			151 75
Prince-Albert, palais de justice, etc.....	400 00	8 25	183 08	10 60		601 93
Régina, palais de justice..			538 60	23 32	19 00	580 92
A reporter.....	47,680 33	1,173 66	38,242 88	28,294 65	12,145 80	127,537 32

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Cons- truction.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.			
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Fin.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
Report.....		1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31			
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Fin.</i>		Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.			
Territoires du N.— <i>Suite</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
Report.....		47,180 33	1,173 66	38,242 58	28,294 65	12,145 80	127,537 32	
Régina, Prison et asile des aliénés.....			88 40				88 40	
Régina, Bureau de poste de.			355 45				355 45	
<i>Colombie-Britannique.</i>								
Nanaïmo, bureau de poste.		600 00			149 65	33 00	782 65	
New-Westminster, bureau de poste.....		600 00	155 82	122 15			877 97	
Victoria, douane.....			137 50				137 50	
do bureau de poste.			230 25	887 30	42 00		1,159 55	
ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.....			1,840 61				1,840 61	
Totaux.....		48,880 33	1,173 66	41,050 91	29,453 75	12,220 80	132,779 45	
					1,072,312 55	215,352 06	269,882 15	1,557,546 76
HAVRES ET RIVIÈRES.								
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>								
Arisaig.....				149 37			149 37	
Barrington, passage de, jetée.....				2,990 80			2,990 80	
Bayfield, quai.....				2,441 82			2,441 82	
Bayfield.....						2,973 50	2,973 50	
Baie Saint-Laurent.....				1,997 09			1,997 09	
Beaver Rivér ( <i>Rivière-au-Castor</i> ).....				1,499 56			1,499 56	
Betty, île.....						499 81	499 81	
Bras d'Or, Grand—quai.....				2,076 53			2,076 53	
Big Pond.....				1,998 33			1,998 33	
Blue Rock.....				3,816 50			3,816 50	
Birchtown Brook.....						200 00	200 00	
Broad Cove.....				6,320 00			6,320 00	
Brulé.....						549 44	549 44	
Chéticamp.....				2,043 79			2,043 79	
Comeauville.....				4 00			4 00	
Cow Bay ( <i>Baie-des-Vaches</i> ).....				9,906 38			9,906 38	
Delap's Cove.....				999 97			999 97	
Digby.....				4,498 14			4,498 14	
Est, rivière de l', Pictou.....				700 00			700 00	
Est, baie de l'.....						399 58	399 58	
Eatonville.....				4,877 02			4,877 02	
Economy, brise-lames.....				301 79			301 79	
Gabarus—Chenal des lacs Belfry.....				800 00			800 00	
Green Cove.....						497 33	497 33	
A reporter.....				1,119,733 64	220,471 72	269,882 15	1,610,087 51	

## ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Cons- truction.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report.....	1,119,933	64	220,471	72	269,882	15	1,610,087	51
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—Suite.</b>								
<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>								
Green, havre.....			99	75			99	75
Hampton.....	750	00					750	00
Harbourville.....			100	00			100	00
Jones, havre.....			50	00			50	00
Kingsport.....			250	00			250	00
Lismore.....	1,000	00					1,000	00
Little Narrows.....	1,425	00					1,425	00
Lower Horton.....	2,252	28					2,252	28
Mabou, havre.....	1,000	00					1,000	00
Main-à-Dieu.....			484	39	118	50	602	89
Margaretville.....			370	17			370	17
Meteghan.....	308	75					308	75
McNair, anse.....			6,865	00			6,865	00
Noël.....	2,998	66					2,998	66
Parker, anse.....	199	90					199	90
Parrsboro'.....			369	80			369	80
Perdrix, île aux, rivière.....	2,999	86	27	52			3,027	38
Pictou, île.....	1,632	33					1,632	33
Port Greville.....	399	98					399	98
Port Hood.....	3,300	00					3,300	00
Port Lorne.....	200	00					200	00
Roseway Beach.....			100	00			100	00
Round, baie.....			100	00			100	00
Sandford.....			200	00			200	00
Saulniersville.....	1,859	59					1,859	59
Sheet, havre.....	1,700	46					1,700	46
Spencer, île, quai.....	3,111	60					3,111	60
Tatamagouche, quai sur le côté est.....	598	94					598	94
Trout Cove.....			399	79			399	79
Wallace, havre.....	999	38					999	38
Western Head.....	4,481	95					4,481	95
Pointe Blanche.....	2,499	46					2,499	46
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>								
Annandale.....			365	00			365	00
Belfast, jetée.....			1,853	79			1,853	79
Campbell, anse.....			294	24			294	24
Casumpec.....	3,330	74					3,330	74
Georgetown.....			198	11			198	11
Hickey, jetée.....			539	99			539	99
Lewis, pointe.....			500	00			500	00
Malpèque.....			871	23			871	23
Murray, havre.....			51	30			51	30
Cardigan, nord.....			350	00			350	00
Rustico, nord.....			248	22			248	22
Pinette.....			99	56			99	56
Pownal.....			439	98			439	98
Souris, Knight's Point.....	4,998	87					4,998	87
Rustico, sud.....			150	00			150	00
Sturgeon, jetée.....			250	00			250	00
Tignish.....			534	22			534	22
Vernon, rivière, jetée.....			97	51			97	51
A reporter.....	1,161,878	90	236,633	78	270,000	65	1,668,513	33

ANNEXE N<sup>o</sup> 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,161,878 90	236,633 78	270,000 65	1,668,513 33
<b>HAVRES ET RIVIERES.—<i>Suite.</i></b>				
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Belleveau, village.....	2,554 70			2,554 70
Campbellton, quai de déstaging.....	132 50			132 50
Cap Tormentine.....	24,042 07			24,042 07
Edgett's Landing.....	188 37			188 37
Grande-Anse.....	3,090 37			3,090 37
Cap Hopewell.....		499 86		499 86
Maisonnette.....	528 29			528 29
Pointe du Chêne.....	999 46			999 46
Quaco.....		15 00		15 00
Richibouctou.....	2,999 54			2,999 54
Rivière Kennebecasis.....	1,896 98			1,896 98
Baie du Rocher, Anderson's Hollow.....	1,583 50			1,583 50
Rivière au Saumon.....		198 30		198 30
Shippegan.....		700 00		700 00
Saint-Jean, havre de (fort Dufferin, mur de revête- ment à Negro Point).....		3,005 00		3,005 00
Saint-Jean, havre de (Ile à la Perdrix).....	1,492 00			1,492 00
Saint-Jean, rivière.....	5,355 60			5,355 60
do entre Frédéricion et Woodstock.....	999 58			999 58
do dragage de la batture Oromocto.....	2,000 00			2,000 00
Saint-Louis.....	1,897 65			1,897 65
Havres en général, provinces maritimes.....			12,098 26	12,098 26
<i>Québec.</i>				
Anse à l'Eau ou Tadoussac, jetée.....	1,282 06			1,282 06
Anse Saint-Jean.....		239 50		239 50
Baie Saint-Paul.....	4,867 92			4,867 92
Barachois de Malbaie.....	327 00			327 00
Belœil, jetées et estacades.....			151 00	151 00
Beauport.....	677 32			677 32
Berthier (en bas).....		1,450 97		1,450 97
Cap à l'Aigle.....		548 81		548 81
Cap Santé.....	252 43			252 43
Carleton, jetée.....		28 98		28 98
Cèdres, jetée.....		48 00		48 00
Chenal du Moine—brise-glaces à Ste-Anne de Sorel.....	2,708 28			2,708 28
Chicoutimi.....	1,631 65			1,631 65
Côteau du Lac.....	1,968 34	1,925 07		3,893 41
Côteau Landing, jetée.....		1,413 00		1,413 00
Étang du Nord, Ile de la Madeleine.....	3,753 24			3,753 24
Georgeville.....	661 43			661 43
Grand Pabos.....	750 00			750 00
Havres et rivières en général.....			6,113 08	6,113 08
Ile Perrot.....	3,640 31			3,640 31
Ile Verte.....	3,999 39			3,999 39
Kamouraska.....	220 00			220 00
Lac Mégantic.....		873 02		873 02
Lac Saint-Jean, Grande Décharge.....	2,112 11			2,112 11
Laprairie, travaux en connexion avec le brise-glaces.....	5,027 67			5,027 67
Les Eboulements.....		1,557 06		1,557 06
Lévis, bassin de radoub.....			4,965 67	4,965 67
Longueuil, quai.....	762 89	1,517 77		2,280 66
Long-Saut, jetée.....	2,504 88			2,504 88
Malbaie do.....		2,451 15		2,451 15
A reporter.....	1,248,786 43	253,105 27	293,328 66	1,795,220 36

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,248,786 43	253,105 27	293,328 66	1,795,220 36
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—<i>Suite.</i></b>				
<i>Québec—Fin.</i>				
New-Carlisle.....	1,966 69			1,966 69
Rivière Newport, embouchure de la.....	1,672 06			1,672 06
Papineauville ou chenal de la baie Pentecôte.....	3,274 56			3,274 56
Percé, jetée.....	7,787 12			7,787 12
Jetées en aval de Québec.....		11,683 65		11,683 65
Port au Persil.....		498 40		498 40
Port-Daniel.....	2,715 71			2,715 71
Québec, havre de.....		119 95		119 95
Québec, abri des immigrants, coffrage sur le brise- lames.....	2,467 00			2,467 00
Rivière Cap de Chatte.....	2,500 43			2,500 43
do du Lièvre.....	64,506 74			64,506 74
do du Loup (en bas), quai.....		392 46		392 46
do Madawaska.....	400 00			400 00
do Mekinac.....	499 65			499 65
do Nicolet, havre de refuge.....	10,999 93			10,999 93
do Ouëlle, jetée.....		342 82		342 82
do Sainte-Anne de la Pérade.....	2,375 00			2,375 00
do Saint-François.....	4,059 44			4,059 44
Fleuve Saint-Laurent, briser la glace entre Sorel et Trois-Rivières.....			2,944 42	2,944 42
do Saint-Laurent.....		30 00		30 00
do do niveaux d'eau.....		1,943 56		1,943 56
Rivière Yamachiche.....	825 40			825 40
do Yamaska, pierre pour protec. du barrage, etc.....	2,493 20	199 87	801 75	3,494 82
Saint-Alphonse, Bagotville.....	1,024 54			1,024 54
Sainte-Anne de Beauré.....		25 00		25 00
Sainte-Anne du Saguenay.....	2,109 69			2,109 69
Saint-Irénée, quai.....	2,890 47			2,890 47
Saint-Laurent (Isle d'Orléans), jetée.....		369 28		369 28
Saint-Thomas de Montmagny do.....		14 00		14 00
Sorel, brise-glace.....	2,573 32			2,573 32
Trois-Rivières, havre.....		7 40		7 40
do jetée.....	3,999 83			3,999 83
Trois-Pistoles, jetée.....	2,120 58			2,120 58
<i>Ontario.</i>				
Belleville, port de.....	2,576 78			2,576 78
Burlington, chenal de.....		115 22	702 04	817 26
Cobourg.....	9,871 53			9,871 53
Collingwood.....	7,281 55			7,281 55
Goderich.....	3,511 46			3,511 46
Ports en général.....			8,725 73	8,725 73
Hilton, ou Marksdale.....	162 00			162 00
Kaministiquia, rivière.....	32,403 65			32,403 65
Kincardine.....	5,049 50			5,049 50
Kingston, port de.....	6,851 84			6,851 84
do bassin de radoub.....	33,763 87			33,763 87
Kingsville, lac Érié.....	5,188 72			5,188 72
Little Current, ( <i>Petit-Courant</i> ), lac Huron.....	222 80			222 80
Rivière de la Petite Nation.....	4,509 06			4,509 06
Meaford, havre de.....	7,775 00			7,775 00
McGregor's Crique.....	7,809 76			7,809 76
do havre de.....	2,000 00			2,000 00
Narrows, entre les lacs Simcoe et Couchiching.....	500 00			500 00
Oakville, havre de.....	2,783 81			2,783 81
A reporter.....	1,504,309 12	268,846 88	306,502 60	2,079,658 60

## ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
<b>HAVRES ET RIVIÈRES.—Fin.</b>				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,504,309 12	268,846 88	306,502 60	2,079,658 60
<i>Ontario—Fin.</i>				
Ottawa, rivière, mur de revêtement.....	18 70			18 70
Owen-Sound.....	18,418 20			18,418 20
Pénétancouchine.....	15,014 48			15,014 48
Port-Albert.....	939 25			939 25
do Arthur, port de.....	101,763 94			101,763 94
do Elgin.....	2,450 13			2,450 13
do Hope.....	2,492 31			2,492 31
Portsmouth.....	5,933 74			5,933 74
Rivière Rideau, dragage du bras nord.....	3,886 54			3,886 54
Rivière aux Pêches.....	300 00			300 00
do Pucés.....	2,003 59			2,003 59
Rivière Ottawa, détroit en amont de Pembroke.....	3,298 40			3,298 40
Rondeau.....	1,997 59			1,997 59
Sault Sainte-Marie.....	12,019 26			12,019 26
Sheguiandah, Grande Ile Manitouline.....	24 90			24 90
Southampton.....	1,852 50			1,852 50
Summerstown.....	1,118 27			1,118 27
Thornbury, dragage.....	2,818 13			2,818 13
Tolsma, baie de, Ile Cockburn.....	7,756 40			7,756 40
Toronto, port de.....	30,233 78			30,233 78
<i>Manitoba.</i>				
Ports et rivière en général.....			2,456 80	2,456 80
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Chemamus.....		198 00		198 00
Colombie, rivière.....	4,919 54			4,919 54
Coquitlam do.....	974 37			974 37
Cowichan do.....	999 56			999 56
Esquimalt, bassin de radoub.....	7,949 16		12,720 10	20,669 26
Fraser, rivière.....	19,998 23			19,998 23
Harrison.....	693 94			693 94
Kokasaliah.....	497 78			497 78
Nanaimo, port de, enlèvement du rocher Nicol.....	10,028 05			10,028 05
do portage de Bigg.....	987 38			987 38
Rivière Nicomeckel.....	504 75			504 75
do Somass.....	467 48			467 48
Rivière Serpentine.....	997 50			997 50
Victoria, port de.....	11,633 86			11,633 86
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.....			10,750 38	10,750 38
DRAGUEURS.....	38,791 75	46,214 33		85,006 08
<b>DRAGAGE.</b>				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Arisaig.....	\$1,378 79			
Barrington.....	3,889 60			
Bayfield.....	2,619 69			
Granton.....	1,143 90			
Petite Baie Glacée.....	4,735 27			
McNair, anse.....	2,642 67			
Pictou.....	1,198 38			
Yarmouth.....	6,653 87			
En général.....	767 22			
	\$25,029 39			
A reporter.....	\$25,029 39	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88

[1889]

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Cons- truction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report.....	\$25,029 39	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88	2,465,781 67
<b>DRAGAGE—<i>Suite.</i></b>					
<i>Ile du Prince-Edouard</i>					
Connolly, quai de .....	\$1,122 17				
Quai de Peake Frères et Cie..	1,124 69				
Quai du ch. de fer de l'I.P.-E..	242 59				
Quai de Red-Point.....	991 12				
Quai de la Cie. de navigation.	1,610 50				
En général.....	4 23				
	\$5,095 30				
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Dalhousie.....	\$1,941 66				
Kennebecasis, rivière.....	1,126 74				
Oromocto, batture de.....	2,944 77				
Saint-Jean, ports de, quai de la Line Anchor.....	456 14				
Traverse.....	3,439 47				
En général.....	4 24				
	\$9,913 02				
Total, provinces maritimes.....	\$40,037 71				
<i>Québec.</i>					
Chicoutimi.....	\$ 170 50				
Grande Rivière.....	586 12				
Lacolle.....	1,790 18				
L'Assomption—Charlemaigne.	748 10				
Ottawa riv.—Pointe aux Ang.	1,311 51				
Papineauville.....	257 00				
Rivière du Loup ( <i>en bas</i> ).....	999 90				
do Richelieu.....	3,264 64				
do Ste. Anne de la Pérade	80 00				
do Saint-François.....	146 50				
do Saint-Louis.....	657 92				
Saint-Placide.....	1,175 38				
En général.....	2,421 78				
	\$13,609 53				
<i>Ontario.</i>					
Brighton.....	\$ 595 43				
Chenal Burlington.....	4,842 40				
Cobourg.....	1,207 41				
Goderich.....	261 05				
Kemptville.....	51 81				
Kincardine.....	928 51				
Kingston, port de.....	580 00				
Newcastle.....	195 97				
Port-Hope.....	3,469 53				
Riv. Saint-Clair, Pt.-Edouard.	5,214 10				
Saugeen.....	650 48				
En général.....	2,836 70				
	20,833 39				
A reporter.....	\$74,480 63	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88	2,465,781 67

ANNEXE N<sup>o</sup> 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.			
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
Report. ....	\$74,480	63	1,818,092	58	315,259	21	332,429	88	2,465,781	67
<b>DRAGAGE—Fin.</b>										
<i>Manitoba.</i>										
Rivière-Rouge .....	\$12,067	05								
Rivière de la Vase Blanche...	3,495	38								
En général.....	2,218	96								
			17,781	39						
<i>Colombie-Britannique.</i>										
Rivière Fraser .....	\$4,253	14								
Esquimalt, bassin de radoub...	622	06								
New-Westminster .....	902	99								
Victoria, port de.....	8,369	43								
			14,147	62						
DRAGAGE—SERVICE GÉNÉRAL.....			106,409	64			5,463	47	106,409	64
									5,463	47
<b>GLISSOIRES ET ESTACADES.</b>										
Saguenay, glissoires de la région du.....					2,379	65	1,662	55	4,042	20
Saint-Maurice, do .....			3,436	64	5,517	33	21,290	72	30,244	69
Ottawa, do de l'.....							28,644	89	28,644	89
Ottawa, glissoires de la rivière .....			2,292	15	7,292	62			9,584	77
do Rapide des Quinze.....			2,000	00					2,000	00
Gatineau do .....					843	18			843	18
Madawaska do .....			1,503	42	4,355	53			5,858	95
Coulouge do .....			795	77	1,076	01			1,871	78
Noire do .....			643	83	2,472	95			3,116	78
Pétéwawa do .....					3,837	04			3,837	04
Newcastle, travaux du district de.....					5,143	89	2,090	00	7,233	89
Saint-Maurice, estacades de triage de Grand'Mère...			9,000	00					9,000	00
Dumoine, travaux de la rivière .....					1,122	98			1,122	98
En général.....							977	92	977	92
<b>PONTS ET CHEMINS.</b>										
Des Joachims, pont.....			125	00					125	00
Portage-du-Fort, pont de.....			5,394	12					5,394	12
Ottawa, place Cartier .....					232	01			232	01
do pont sur la glissoire des Chaudières .....					4,219	59			4,219	59
do pont de la rue Maria .....					176	87			176	87
do pont McLaren, rivière Rideau .....			2,000	00					2,000	00
do nouveau pont de fer .....			13,090	37					13,090	37
do pont des Sapeurs .....					146	54			146	54
do rue Saint-Patrice .....					22	99			22	99
do pont suspendu Union .....					1,161	37			1,161	37
do rue Wellington .....			4,951	58	7,289	55			12,241	13
Battleford, pont de, T.N.O. ....			1,485	77					1,485	77
Belly, pont de la rivière, Lethbridge, T.N.O. ....			239	37					239	37
Pont de la rivière de l'Arc, T.N.O. ....			18	40					18	40
Pont de Calgary, T.N.O. ....			39	10					39	10
A reporter.....			1,971,517	74	362,549	31	392,559	43	2,726,626	48

ANEXNE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Cons- truction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,971,517 74	367,549 31	392,559 43	2,726,626 48
<b>LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.</b>				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Cap Sable.....			368 16	368 16
Chéticamp.....	\$ 497 49		778 22	778 22
Digby.....	1,752 00			
Meat-Cove.....	4,663 24		1,951 98	1,951 98
	6,912 73			6,912 73
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Entre l'île et la terre ferme (octroi).....			1,946 66	1,946 66
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Baie de Fundy.....	\$1,073 47			
Escuminac.....	242 59			
	\$ 1,316 06			
<i>Terreneuve.</i>				
Cie Anglo-Américaine, octroi à la ligne du Cap-Ray.....	250 00			
<i>Québec.</i>				
Côte nord du Saint-Laurent, Québec à Grosse-Ile.....	\$7,178 33			
Côte nord du Saint-Laurent, vers la Pointe aux Esqui- maux.....	7,940 53	7,518 57		7,518 57
Iles de la Madeleine.....	4,912 81	349 89		349 89
Anticosti.....	4,166 86			
	24,198 53			
SAINT-LAURENT ( <i>en bas</i> ) ET PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL.....	9,686 77		35,451 36	35,451 36
<i>Ontario.</i>				
Iles Bath et Amherst.....			50 66	50 66
Ile Pelée.....	\$ 6,908 17		61 55	61 55
Ile Wolfe.....	2,051 70			
	8,959 87			8,959 87
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Battleford à Edmonton <i>via</i> station du Lac de la Selle.....	\$ 691 64			
Clark à Prince-Albert, traverse de.....	6,005 57			
Humbolt à Qu'Appelle.....	5,759 09			
Ligne de téléphone de Banff.....	668 10			
	13,124 40			13,124 40
Montagne de Bois.....			84 00	84 00
En général.....			25,053 41	25,053 41
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Ligne de la Pointe-Bonilla.....	4,360 16			4,360 16
Ligne de Caribou.....			6,441 23	6,441 23
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.....			8,914 26	8,914 26
A reporter.....	2,012,743 36	362,549 31	473,660 92	2,848,953 59

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Con-	Réparations.	Personnel et	Total.
	struction.		entretien.	
	\$	\$	\$	\$
	cts.	cts.	cts.	cts.
Report.....	2,012,743 36	362,549 31	473,660 92	2,848,953 59
<b>DIVERS.</b>				
Arpentages et inspections et plans des propriétés du gouvernement .....			30,279 31	30,279 31
Arbitrages et sentences arbitrales .....			4,000 00	4,000 00
Mlle Margaret Smellie, gratification égale à un mois de salaire de feu son père.....			55 00	55 00
Agent et dépenses imprévues, Colombie-Britannique.....			5,599 33	5,599 33
Dépenses imprévues.....			76 15	76 15
Totaux.....	2,012,743 36	362,549 31	513,670 71	2,888,963 38
<b>TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉ-</b> <b>CIAUX DU PARLEMENT.</b>				
Fleuve Saint-Laurent—Creusage du chenal entre Québec et Montréal.....	243,334 28			243,334 28
Québec, amélioration du port de.....	385,000 00			385,000 00
Totaux.....	628,334 28			628,334 28
Grands totaux.....	2,641,077 64	362,549 31	513,670 71	3,517,297 66

O. DIONNE,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 4 décembre 1889.



ANNEXE No. 2.

---

R A P P O R T

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS  
DU CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

---

---

---

 ANNEXE No. 2.
 

---

 RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.
 

---

N° de renvoi 103,357.

 BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,  
 OTTAWA, 9 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les édifices et les travaux publics sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre obéissant serviteur,  
 THOMAS FULLER,  
*Architecte en chef.*

A M. A. GOBEIL,  
 Secrétaire du département des travaux publics,  
 Ottawa.

---

 ILE DU PRINCE-EDOUARD.
 

---

## CHARLOTTETOWN.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Une nouvelle serrure horaire a été posée dans la porte du coffre-fort du département du receveur-général, et diverses réparations de peu d'importance ont été exécutées sous la surveillance de M. W. E. Harris, architecte.

---

 MONTAGUE.

## BUREAU DE POSTE.

De nouveaux travaux de nivellement ont été exécutés et l'édifice a été occupé. Les plans, etc., ont été préparés par ce département. Architectes surveillants, MM. Sterling et Harris. Entrepreneur, M. L. A. Wilmot.

---

 PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.
 

---

## AMHERST.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a posé un trottoir en asphalte avec des pierres marginales tout le long de la partie qui fait face sur les deux rues, sauf vis-à-vis les portes cochères où des pavés en blocs de bois ont été posés. Par suite de la modification du niveau de la rue, il a fallu mettre de nouvelles marches en granit à la porte d'entrée et les marches qui existaient avant ont été démolies et reconstruites; on a mis en ciment l'aire de la chambre de la chaudière, les murs extérieurs ont été jointoyés, et les ouvrages en bois et le fer galvanisé du dehors ont été peints. L'édifice a été muni de lampes électriques incandescentes, et les égouts, le toit, les barrières et les portes cochères ont été réparés. Tous les châssis ont été munis de doubles-châssis.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## ANNAPOLIS.

## BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Le 20 mars 1889, on a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure des rues Saint-George et du Chemin de Fer, et le 7 juin 1889, on a passé contrat pour la construction de l'édifice. L'édifice qui aura deux étages et demi de hauteur sera construit en briques sur fondation en pierre, mesurant 58 pieds sur 35, avec une annexe en briques d'un étage qui servira d'entrepôt de vérification, de 13 pieds sur 31. Le rez-de-chaussée servira au bureau de poste et le premier étage à la douane et au revenu de l'intérieur, chaque département sera muni d'une voûte en briques ; et la mansarde sera occupée par le gardien.

Plans, etc., préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.  
Commis des travaux, M. Chas. Jacques.

Entrepreneurs, MM. Rhodes Burry et Cie, d'Amherst, N.-E.

## ANTIGONISH, N.-E.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude a été posé, une partie du sous-sol a été terminé et installé pour en faire un entrepôt, le plancher du couloir public du bureau de poste a été renouvelé et un nouvel escalier conduisant à la cave a été construit et divers petits travaux ont été exécutés.

Commis des travaux, M. John E. Campbell.

## HALIFAX.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le toit a été réparé, un nouveau mât de pavillon a été posé, ainsi qu'une échelle en fer et une balustrade en fer ; et on a installé un appareil pour transmettre les paquets du bureau de poste au sous-sol.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a agrandi le bureau aux paquets dont les comptoirs et les tablettes ont été prolongés ; plusieurs bureaux ont été nettoyés et peints.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## NAPPAN.

## ÉDIFICES DE LA FERME EXPÉRIMENTALE (STATION AGRONOMIQUE).

Le 15 août 1888 on a passé contrat pour la construction des édifices suivants qui sont en voie d'exécution :

*Résidence du surintendant.*—Édifice en bois à deux étages avec fondation en pierre, dont le corps principal aura  $42 \times 34$  pieds avec une cuisine annexée de  $24 \times 24$  pieds ; au rez-de-chaussée se trouveront un passage et un escalier, un salon, une bibliothèque, une salle à manger, un bureau, une cuisine, deux garde-manger, un lavoir, un escalier, etc., et au premier étage, neuf chambres à coucher, une salle de bain, des cabinets d'aisance, etc.

*Cottage d'ouvrier.*—Maison en bois à un étage et demi, de  $27 \times 21$  pieds, sur fondation en pierre, ayant une cuisine d'été en arrière de  $10 \times 14$  pieds. Au rez-de-chaussée se trouveront un salon, une cuisine, un garde-manger, et au premier étage, trois chambres à coucher et une autre pièce.

*Grange et écuries.*—Ces bâtiments seront construits en bois et se composeront d'un corps principal de  $111 \times 50$  pieds, ayant 40 pieds de hauteur sur fondations en pierre qui auront 12 pieds de hauteur, et d'une aile de  $65 \times 32$  pieds, ayant 32 pieds de hauteur.

Le sous-sol est disposé de manière à loger les bestiaux et les chevaux, le rez-de-chaussée servira à l'outillage et l'étage supérieur servira de fenil et de magasin à grain.

Les plans ont été préparés par le département sous la surveillance duquel se font les travaux.

Commis des travaux, le lieutenant-colonel W. Blair.

Entrepreneurs, MM. Rhodes, Curry et Cie.

## NEW-GLASGOW.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le service de l'eau de l'édifice a été raccordé à celui de la compagnie de l'aqueduc ; un nouveau lavoir, etc., a été posé, et les fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage ont été munis de doubles-châssis, et des réparations générales ont été faites.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## SYDNEY.

## BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Un contrat pour la construction de cet édifice à l'encoignure des rues Charlotte et Dorchester a été passé le 12 décembre 1888, et les travaux sont en voie d'exécution. Cet édifice consiste en un corps principal en briques à trois étages sur fondation en pierre, de 57 x 44 pieds, avec une tourelle à l'encoignure de la rue, et en une annexe d'un étage de 45 x 23 pieds en arrière. Le bureau de poste occupera le rez-de-chaussée du corps principal, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la marine seront au premier étage, et la mansarde servira au logement du gardien. L'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures occuperont l'annexe.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département sous la surveillance duquel se font les travaux.

Commis des travaux, M. J. E. Burchell, Sydney.

Entrepreneurs, MM. Cowan et Donald, Moncton.

## WINDSOR.

## BUREAU DE POSTE.

On a posé partout des doubles-châssis et des doubles-portes et des réparations ont été faites à la fournaise, aux ouvrages en plomb et à l'installation.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## YARMOUTH, N.-E.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'appareil de chauffage a été prolongé, du mobilier a été acheté et le bureau des mandats d'argent a subi des modifications.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

## BATHURST.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'extérieur des murs a été peinturé à neuf et l'appareil de chauffage a été prolongé, le plancher de la douane a été levé et réparé, et des réparations ont été faites au toit, et on a aussi donné quelques couches de peinture, etc.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## CARLETON.

## BUREAU DE POSTE.

L'ardoise et les embrasures du toit ont subi des réparations, ainsi que les châssis de la tourelle, les conduites d'eau et les ressorts des portes.

Travaux exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock.

## CHATHAM.

## BUREAU DE POSTE.

Cet édifice tombe en ruines et a besoin de grandes réparations ; en attendant, les murs extérieurs ont été appuyés et les fissures ont été remplies et les enduits en ciment ont été réparés ; le plancher du bureau de poste a été réparé, et le lieu où sont les feux mis en état de sûreté.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

## DALHOUSIE.

## BUREAU DE POSTE.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. C. Barberie.

#### DORCHESTER.

##### PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

On a acheté pour la résidence du sous-préfet des articles de mobiliers, des tapis, des rideaux, etc.

#### FRÉDÉRICTON, N.-B.

Les pièces de la mansarde ont été cloisonnées et les enduits en plâtre ont été faits afin de donner un logement au gardien ; des additions ont été faites aux ouvrages en plomb et à l'appareil à gaz, et un petit ascenseur a été installé.

#### MONCTON.

##### BUREAU DE POSTE.

Par suite de l'action de l'eau sur les conduites en fer on a constaté qu'elles étaient presque remplies et on a jugé à propos de les remplacer par des tuyaux en plomb ; les tuyaux d'égout ont subi des modifications nécessaires ; la barrière qui donne passage sur la cour a été réparée et remise en place et les murs ont été peints là où c'était nécessaire.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

#### NEWCASTLE.

##### ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Il a fallu faire de légères modifications à l'appareil de chauffage et le prolonger ; et diverses réparations, etc., ont été faites.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

#### SAINT-JEAN.

##### DOUANE.

La toiture nord-est et nord-ouest a été enlevée et remplacée par une toiture en asphalte, et pendant que ces travaux se faisaient, toute l'ancienne base en zinc du couronnement a été enlevée, et on lui a substitué du fer solide galvanisé. La bordure en brique de l'assise de la chaudière a été enlevée.

Le monte-charges hydraulique a été muni de soupapes nouvelles et plus fortes, etc.

Au centre de l'édifice, les pièces qui n'avaient pas été nettoyées ont été nettoyées et badigeonnées, ainsi que les murs, les plafonds et les corniches de l'aile sud ; les murs ont été réparés et peints de trois couches ; les boiseries ont été peintes et vernies, et les autres bois ont été peints à neuf, etc., et vernis.

Les murs des six bureaux de l'aile nord, occupés par le revenu de l'intérieur, ont été nettoyés et peints. Des réparations ont été faites au service de la sonnerie, aux serrures et aux mâts de pavillons, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordack.

##### HÔPITAL DE LA MARINE.

Diverses réparations ont été faites aux pièces, corridors, etc., du sous-sol, du rez-de-chaussée et du premier étage ; et la boiserie a été peinte et vernie ; les murs ont reçu trois couches de peinture ; et le toit du portique ouest a été remis à neuf.

##### BUREAU DE POSTE.

Les plafonds du rez-de-chaussée ont été nettoyés, et les plafonds et les murs ont été lavés, et les colonnes en fer peintes.

Des réparations ont été faites au ventilateur, aux cabinets d'aisance, au service de la sonnerie, aux serrures, aux horloges, au toit en fer, au couronnement et aux embrasures ; le couronnement et les corniches ont été peints à neuf.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordack.

## CAISSE D'ÉCONOMIE.

Les trottoirs en asphalte ont été réparés, et la chemise de la chaudière a subi des réparations; les soutes à charbon et les poutres en fer au-dessous du passage ont été nettoyées, de nouveaux planchers ont été posés, les ouvrages en fer ont reçu deux couches de peinture rouge, et les murs ont été blanchis à chaux. L'ancien toit a été enlevé et remplacé par un toit en asphalte.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. J. McCordack.

## SAINT-STEPHEN.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a eu des ressorts pour portes, ainsi que d'autres articles.

## WOODSTOCK.

## BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

On est à prendre des mesures pour installer une horloge illuminée à sonnerie dans la tourelle qui a été construite dans ce but.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

## AYLMER.

## BUREAU DE POSTE,

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude; on est maintenant à en faire l'installation.

Les plans, devis, etc., ont été préparés par ce département sous la surveillance duquel les travaux ont été exécutés.

Commis des travaux, M. Thomas Symmes, Aylmer.

Entrepreneur pour la construction et l'installation, M. D. B. McDonald, Aylmer.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, MM. Butterworth, Ottawa.

## CHICOUTIMI.

## HOPITAL DE LA MARINE.

On a posé de la peinture et fait des réparations générales dans la partie de l'édifice qui sert d'infirmerie.

## COATICOOKE.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, se construit assez rapidement pour justifier de croire qu'il sera terminé dans le cours de l'automne de 1889: on a posé un appareil de chauffage et on a fait l'installation du bureau de poste.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Wright Sleeper.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. F. F. Shurtleff.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. W. Clendinneng.

## FRASERVILLE (RIVIÈRE DU LOUP).

## BUREAU DE POSTE, ETC.

Le 26 mars 1889 on a fait l'acquisition du lot cadastral numéro 266 ayant 100 pieds de front sur la rue Iberville et 75 pieds sur la rue Champlain.

## HULL.

## BUREAU DE POSTE.

Un mur de ceinture en pierre surmonté d'une main courante en fer a été construit et les terrains ont été nivelés.

Entrepreneur, M. W. Stuart.

## JOLIETTE.

## BUREAU DE POSTE.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été poussée de manière à prévoir la fin des travaux pour l'automne de 1889.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. A. Durand.

Entrepreneur, M. Geo. Beaucage.

## LACHINE.

## BUREAU DE POSTE, ETC.

On a fait l'acquisition du lot cadastral numéro 253 sur la rue Saint-Joseph, rue principale de la ville, pour l'emplacement d'un bureau de poste; et des plans pour cet édifice sont à se préparer dans ce département.

## MONTREAL.

## ARSENAUX.

L'installation des différents arsenaux a été faite, et on a fait l'acquisition du mobilier pour les bureaux; les lieux sont maintenant occupés.

Les plans ont été préparés par M. A. Raza, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. John Bowes.

Entrepreneurs, J. B. St-Louis et Frère.

## DOUANE.

Les chaudières et l'appareil de chauffage à vapeur ont subi d'importantes modifications, le bureau des inscriptions a été agrandi, les tuiles de l'entrée et des passages qui donnent sur l'escalier ont été renouvelées, le bureau des agents spéciaux a été remis à neuf, et diverses réparations peu importantes ont été faites.

Architecte surveillant, M. James Nelson.

## ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le bureau du sous-évaluateur de ferronneries a subi des modifications et on a fait le nettoyage et le peinturage nécessaires.

Architecte surveillant, M. James Nelson.

## BUREAU DE POTES.

Une partie extérieure des murs en pierre a été nettoyée et jointoyée; une nouvelle glissoire à lettres a été installée sur le front de l'édifice; l'horloge a été munie de nouveaux cadrans, l'élévateur de nouvelles portes en fil métallique, la salle des pas-perdus de nouveaux châssis vitrés; un nouveau mât a été posé; on a aussi placé une main-courante en cuivre dans le bureau du comptable; un nouveau cadre d'assortissage pour les facteurs a été posé ainsi que des pupitres pour les examens du service civil; on a fait l'acquisition d'un coffre-fort pour la douane du bureau de poste et d'articles d'ameublement pour divers bureaux; la salle des pas-perdus et les bureaux des mandats de poste ont été remis à neuf. On a posé de nouveaux cabinets d'aisance, etc; et des réparations ont été faites au mobilier, au bureau du vendeur de timbres, au toit, etc.

Architecte surveillant, M. James Nelson.

Commis des travaux, M. George Bowie.

## QUÉBEC.

## LA CITADELLE.

On a fait les réparations et le nettoyage ordinaires au logement de Son Excellence le Gouverneur-Général, sous la surveillance de ce département.

## BUREAU DE LA DOUANE.

La chemise en brique de la fournaise à eau chaude, tombant en ruines, a été démolie et reconstruite; les plafonds ont été nettoyés et la boiserie du premier étage de la mansarde a été nettoyée et peinturée à neuf sous la surveillance de ce département.

## BATIMENTS DES IMMIGRANTS.

Un poêle a été installé et des baignoires ont été posés; les cabinets de l'extérieur et les vérandahs ont été entourés d'une toile en fil métallique.

Architecte surveillant, M. J. H. Peachy.

## HÔPITAL DE LA MARINE.

Le plâtre des murs et des plafonds, à l'exception de quelques pièces du rez-de-chaussée, a été remis à neuf, et, dans certains cas, a été remis à neuf.

Architecte surintendant, M. J. F. Peachy.

## OBSERVATOIRE.

La résidence du commandant a été réparée et remise à neuf. Les boiseries ont été vernies, les murs tapissés et peints.

Architecte surveillant, M. J. F. Peachy.

## BUREAU DE POSTE.

Les bureaux du premier étage de cet édifice ont été nettoyés, peints, munis de tapis neufs, installés, garnis et munis de sonneries électriques; de nouvelles horloges électriques ont été achetées et installées dans le bureau de poste; une pièce du premier étage a été installée pour servir aux paquets soumis à la douane; l'installation et le mobilier du bureau de poste ont été réparés.

Architecte surintendant, M. J. F. Peachy.

## BATIMENT DU QUAI DE LA REINE.

Des réparations générales à la boiserie, au toit, etc., ont été faites en rapport avec les bureaux de la marine et de l'immigration.

Architecte surveillant, M. J. F. Peachy.

## SAINT-HYACINTHE.

## BUREAU DE POSTE, ETC.

Le 19 mars 1889, on a fait l'acquisition d'un emplacement comprenant le lot 525 et une partie du lot 624 à l'encoignure des rues Girouard et Saint-Joseph, ayant respectivement 81.6 et 133.3 pieds de front sur chaque rue; on est à préparer des plans, etc., pour la construction d'un édifice fédéral.

## SAINT-JÉROME.

## ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a constamment progressé, l'appareil de chauffage à eau chaude a été mis en place; on espère que le bâtiment sera complété dans le cours de décembre 1889.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. Matty.

Entrepreneur, M. Jos. Fitzpatrick.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

## SAINT-VINCENT DE PAUL.

## PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés par les détenus, sous la surveillance de ce département;

*Dortoir de l'aile ouest.*—Les murs de la partie qui est de 116 × 42 pieds sur le plan et qui doit contenir 120 cellules recevront le toit vers le mois d'octobre 1889.

*Salle du gardien.*—Le registre pour les détenus, indiquant le nom et le numéro de la cellule qu'ils occupent, a été installé et renfermé en dedans d'une main courante en cuivre pour empêcher qu'on y touche.

*Logement du préfet.*—Un réservoir et une fontaine ont été posés sur le terrain du préfet.

*Logement du sous-préfet.*—Un système de cloches électriques en rapport avec celui du pénitencier a été posé.

*Résidence de l'aumônier protestant.*—Un tuyau d'alimentation a été raccordé avec le réservoir, une conduite de six pouces a été posée, un évier et des cabinets ont été installés.

*Boulangerie.*—Des calorifères à vapeur ont été posés et raccordés avec la chaudière principale.

*Corps principal.*—Le parquet du couloir d'entrée a été recouvert de tuiles encaustiqués, et le bureau raccordé avec les logements du préfet et du sous-préfet au moyen de sonneries électriques, et trois lavoirs ont été posés.

*Porcherie.*—L'ancienne porcherie tombant en ruines, un nouveau bâtiment en bois recouvert en tôle, ayant un corps principal de 190 pieds sur 30 pieds et une annexe pour la préparation des aliments, etc., a été construit à environ un demi-mille du pénitencier et entouré d'une forte clôture en bois.

*Ateliers.*—La machine à vapeur de l'atelier des charpentiers et des menuisiers, étant vieille et impropre au service, a été remplacée par une machine de 45 chevaux avec les courroies, les arbres de couche nécessaires, etc.

*Aqueduc.*—Le tuyau d'aspiration en fer placé dans la rivière a été détruit par la glace, et il a dû être réparé et remis en place; pour empêcher que la chose ne se renouvelle, un pilier de 30 × 20 pieds est à se construire sur le tuyau. En sus des travaux mentionnés, différentes réparations et modifications, etc., ont été exécutées en rapport à cet établissement.

Les plans ont été préparées par M. John Bowes, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

#### SHERBROOKE.

##### ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les enduits, les ouvrages en plomb et les cabinets d'aisance ont été réparés; un parquet en bois franc a été posé dans les bureaux de la douane, les murs et les plafonds ont été badigeonnés, les ouvrages en bois de l'extérieur ont été peints et le trottoir a été pavé en asphalte.

#### SOREL.

##### ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le toit, la tourelle, les portes, etc., etc., ont subi des réparations.

#### TROIS-RIVIÈRES.

##### DOUANE.

On a posé des calorifères dans deux des bureaux du rez-de-chaussée; on a construit un hangar pour les jalousies et les doubles-châssis, etc., etc.; et des bureaux ont été peints et tapissés.

Architecte-surintendant, M. O. Z. Hamel.

##### BUREAU DE POSTE.

On a agrandi le hangar, posé un nouvel égoût et acheté du mobilier pour le bureau de l'inspection et exécuté différentes réparations.

Architecte surintendant, M. O. Z. Hamel.

### PROVINCE D'ONTARIO.

#### ALMONTE.

##### BUREAU DE POSTE, ETC.

Ayant obtenu un emplacement à l'encoignure des rues Mill et Little Bridge, on a passé contrat pour la construction de l'édifice, le 11 juin 1889.

L'édifice se composera d'un corps principal de deux étages et demi et d'un sous-sol, de 51 × 31 pieds et d'une annexe à un étage de 27 × 18 pieds.

Les murs seront en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre; les planchers, les cloisons et le toit en bois; la toiture sera en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département sous la surveillance duquel se font les travaux.

Commis des travaux, M. Andrew Bell.  
 Entrepreneur, M. Robert Cameron.

#### AMHERSTBURG.

Les châssis-doubles ont été peints.

#### BELLEVILLE.

##### BUREAU DE POSTE.

Les murs et les plafonds des bureaux ont été badigeonnés, la boiserie peinte et une lumière électrique à arc a été placée sur le devant de l'édifice, et on a posé un râtelier pour les sacs de la poste et fait l'acquisition d'articles d'ameublement.

#### BARRIE.

##### BUREAU DE POSTE.

Le bureau de poste a été muni d'un nouveau cadre de trillage pour les journaux, ainsi que de différents articles d'installation général, et on a installé dans l'édifice la lumière électrique incandescente.

Architectes, MM. Kennedy, Graviller et Holland.

#### BRAMPTON.

##### BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un contrat pour la construction de cet édifice a été passé le 23 octobre 1888 et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Il comprendra un corps principal en brique à trois étages, de 47 × 42 pieds, sur fondation en pierre, et un bâtiment en brique à un étage de 40 × 18 pieds, en arrière, et relié au corps principal. Le sous-sol du corps principal contiendra le combustible et l'appareil de chauffage, le rez-de-chaussée, le bureau de poste ; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde, le logement du gardien. L'annexe sera réservée aux poids et mesures et à l'entrepôt de vérification.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. A. Trimble.

Entrepreneurs, MM. Perry, Masson et MacCullough.

#### CAYUGA

##### BUREAU DE POSTE.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude ; l'installation du bâtiment est à se faire et on est à le meubler tout prêt pour être occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département, sous la surveillance duquel se font les travaux.

Entrepreneurs de l'édifice et de l'installation, MM. Draper et Frère, Caledonia.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Adam Black, Hamilton.

#### CHATHAM.

##### BUREAU DE POSTE

Le plancher du couloir du bureau de poste a été renouvelé et différents postes ont été réparés.

#### COBOURG.

##### BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC., ETC.

Un contrat pour la construction d'une addition, du côté ouest, de 18 pieds de largeur sur la profondeur et la hauteur de l'édifice, a été passé le 15 décembre 1888, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Les murs latéraux et en arrière sont en brique et la façade en grès de l'Ohio, la construction étant semblable à celle déjà érigée.

Le rez-de-chaussée de l'addition comprendra un passage d'escalier et un entrepôt de vérification, ayant des bureaux au-dessus.

Les plans, etc., etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. W. Battell.

Entrepreneurs, MM. R. et J. Henderson.

## CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice fédéral a subi généralement de légères réparations.

## GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été depuis terminé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude et installé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. R. Brough.

Entrepreneur, M. Geo. Wilson.

## GODERICH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a acquis de T. N. Dancy le lot n° 5 sur le côté sud de la rue ouest, contenant un demi-acre de terre, pour en faire un emplacement; et le 12 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice de 2½ étages avec sous-sol, mesurant 46 pieds 6 pouces sur 34 pieds et ayant une annexe en pierre à un étage avec sous-sol de 34 pieds sur 14 pieds 3 pouces. L'édifice comprendra, au rez-de-chaussée, le bureau de poste et l'entrepôt de vérification; au premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et, dans la mansarde, le logement du gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous la surveillance de l'architecte, M. G. F. Durand, London, Ont.

Commis des travaux, M. Edward Sharman.

Entrepreneur, MM. Tambling et Jones.

## GUELPH.

BUREAU DE POSTE.

On a mis en place un appareil de chauffage à eau chaude d'après des plans préparés par ce département et sous sa surveillance.

Entrepreneur, M. John Sims, Toronto.

## HAMILTON.

SALLE D'EXERCICE.

L'édifice est terminé et les arsenaux ont été munis d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupés.

Les plans et les devis pour la construction de l'édifice ont été préparés par M. H. James, architecte du département de la milice.

Les plans et les devis de l'appareil de chauffage ont été préparés par ce département.

Architecte surveillant, M. C. W. Mulligan.

Commis des travaux, M. W. Casey.

Entrepreneur de la construction, M. M. A. Pigott.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Adam Clock.

BUREAU DE POSTE.

On a prolongé les appareils d'éclairage au gaz et de chauffage, on a muni les châssis de volets à l'intérieur, et différentes réparations ont été faites.

## KINGSTON.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés par le département :

*Ateliers sud.*—Le carrelage en pierre a été renouvelé et les murs ont été peints à neuf, le conduit souterrain de 76 pieds de largeur au-dessous de la coupole des ailes est et ouest a été construit, les portes donnant accès à la coupole et aux bureaux ont été posées, les murs et les plafonds ont été plâtrés, les cadres de portes et de châssis réparés, et toute la boiserie a reçu trois couches de peinture.

*Dortoir de l'aile " B. "*—Des planchers en pin de deux pouces ont été posés dans les cellules, et les murs des cellules ont reçu deux couches d'huile, les ouvrages en fer ont été vernis, les murs des pièces et des voûtes de la salle à manger et des bureaux intérieurs du mur de ceinture ouest et sud ont été refaits en ciment.

*Maison de la machine.*—Dans le but d'obtenir de la place pour un objet de ventilation, l'ancienne maison de la machine à incendie, située du côté est du bâtiment est a été démolie, et une construction à deux étages à l'ouest du même bâtiment a été convertie en maison pour la machine et pour le dévidoir, en élevant le plancher supérieur d'un pied et demi, en agrandissant la porte et en réparant la boiserie.

*Chapelle protestante.*—Les enduits en plâtre des murs ont été refaits et les murs et les plafonds ont été peints à neuf.

*Tuyau de ventilation.*—Des conduits-ventilateurs en brique ont été construits dans les murs du côté sud de la salle à manger, un pour la ventilation et l'autre pour laisser échapper la vapeur de la cuisine.

*Alimentation de l'eau.*—L'alimentation de l'eau et le système ont été modifiés de manière que toute l'eau est maintenant pompée par voie de gravitation du réservoir principal.

*Boutiques, cabinets d'aisance, etc.*—Ces cabinets étant devenus en mauvais état ont été démolis et remplacés par 18 trémies automatiques ayant des raccordements automatiques, 6 urinoirs et 3 éviers.

*Chauffage.*—Les calorifères du bureau du préfet et de la prison des femmes qui étaient antérieurement raccordés au tuyau principal et aux tuyaux de renvoi en ont été détachés et munis d'un tuyau principal séparé qui part des chaudières; et les différents édifices ont subi de légères réparations et modifications.

Les travaux sont sous la surveillance de M. John Bowes, architecte.

#### LINDSAY.

##### BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été poussée sans interruption, et on espère que l'édifice sera prêt à être occupé dans le cours de cet automne. Les plans pour un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés et un contrat a été passé en conséquence.

Les plans et devis ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. Walters.

Entrepreneur pour la construction de l'édifice, M. P. Navin.

Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, M.

#### NAPANEE.

##### BUREAU DE POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été poussée sans interruption, et on espère terminer les travaux cet automne. Les plans etc., ont été préparés pour un appareil de chauffage à eau chaude. Les plans etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte-surveillant, M. F. Bartlett.

Commis des travaux, M. J. E. Herring.

Entrepreneur, M. George Newlands.

#### OTTAWA.

##### FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE (STATION AGRONOMIQUE).

Les constructions suivantes dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière ont été terminées.

Résidence du surintendant général.

Quatre résidences pour les employés du personnel.

La grange et les écuries.

Le musée et les bureaux.

Et on a posé des appareils de chauffage dans les résidences, le musée et les bureaux.

Le 30 juillet 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment devant servir de serre, etc. Cet édifice aura un étage et demi de hauteur sur fondation en pierre, dont le rez-de-chaussée contiendra une pièce pour les grains, de 24 × 17 pieds, une salle de 37 × 16 pieds pour la mise en pots des fleurs et deux pièces au-dessus. Adjacente à cette dernière pièce, se trouvent deux serres en bois sur fondation en pierre de 80 pieds 6 pouces, sur 13 pieds, et 80 pieds 6 pouces sur 14 pieds respectivement.

On a installé un appareil de chauffage à eau chaude et l'édifice est maintenant occupé.

Au mois d'août dernier on a passé contrat pour la construction d'un bâtiment à un étage et demi de 100 × 30 pieds, pour un poulailler, lequel édifice a été terminé dans le cours de l'année.

Le 23 octobre, un contrat a été passé pour la construction d'un cottage connu comme étant le cottage numéro un, près de la grange, et aussi pour l'érection d'une écurie pour le surintendant, les deux bâtiments étant en bois sur fondation en pierre. Le cottage comprendra un sous-sol non terminé, un rez-de-chaussée où se trouveront un salon, une cuisine, un garde-manger, un bureau et un hangar, et une mansarde contenant trois pièces. L'écurie comprendra une remise, deux stalles et un fenil.

Les plans et les devis ont été préparés, et les travaux exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, pour la résidence du surintendant, la grange et les écuries, le musée et les bureaux, le cottage n° 1, le magasin des grains et les serres, le poulailler, les écuries du surintendant, les modifications des cottages de la ferme, les différents appareils de chauffage et du gaz et les travaux de moindre importance, etc., M. W. J. Beckett.

Commis des travaux pour les quatre résidences du personnel, M. James Gibson. Entrepreneur pour la résidence du surintendant général, M. T. Jones.

Entrepreneurs pour les quatre résidences du personnel, le cottage n° 1 et les écuries du surintendant général, MM. Tobin et O'Keefe.

Entrepreneur pour la grange et les écuries, le musée et les bureaux, et le poulailler, M. W. Stuart.

Entrepreneurs pour les magasins des grains et les serres, MM. Beaudet et Desjardins.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage de la résidence du surintendant général et les quatre résidences du personnel, MM. F. G. Johnson et Cie.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage du musée et des bureaux, des serres et des magasins à grains, MM. Garth et Cie.

#### HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les bardeaux détériorés de la toiture de l'hôtel ont été enlevés et remplacés par de la tôle galvanisée.

Tous les raccordements avec les égouts ont été mis à nu et examinés par un ingénieur d'hygiène employé par le Gouverneur Général, tout le plancher pourri du sous-sol a été renouvelé, et une partie d'une des pièces du sous-sol a été cloisonnée et munie de tablettes, pour servir de cave à vins. Les fournaies, les poêles et les tuyaux ont été réparés et nettoyés; on a acheté des couvertures, des rideaux de châssis, des tapis, de la vaisselle, de la verrerie, etc; un nombre considérable de pièces ont été badigeonnées, peinturées, tapissées, et les châssis ont subi les réparations nécessaires.

L'égot de la cour a été ouvert et nettoyé, un canal de 650 pieds a été creusé et on y a posé un tuyau en tuile de six pouces, pour raccorder le cottage avec le système de drainage, 465 pieds de canal ont été creusés et on y a mis un tuyau à gaz de deux pouces jusqu'à la buanderie.

On a reconstruit 2,200 pieds linéaires de clôture de ceinture et 3,300 pieds linéaires de clôture à trois traverses; 660 pieds linéaires de clôture de ceinture et 1,000

pieds de clôture ont été réparés, et 400 pieds de trottoirs de 3 pieds 4 pouces de largeur ont été posés

Les tapis ont été levés, secoués et reposés; le nettoyage général ordinaire a été fait, et on a pris soin et tenu en bon ordre les serres, les jardins, les pelouses et le terrain.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. W. Hutcheson.

#### ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

Des réparations, du nettoyage, du badigeonnage, du peinturage nécessaires, ont été faits, les murs ont été jointoyés et du mobilier a été acheté et de l'installation a été faite, sous la surveillance de ce département.

#### PARC DU MAJOR'S HILL.

Ces terrains ont été tenus en bon état et les allées, les pelouses, etc., ont subi des améliorations.

#### NOUVEAU PALAIS ADMINISTRATIF, RUE WELLINGTON.

Des plans et des devis ont été préparés pour la construction de trois ascenseurs pour les personnes et d'un ascenseur pour les marchandises; des soumissions ont été reçues en conséquence, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution; l'escalier en fer et l'appareil de chauffage ont été terminés, et l'installation de l'édifice était avancée au point que le second étage était occupé par le département des Sauvages, le 1er mai.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Samuel Adams.

Entrepreneur pour la construction de l'édifice, M. A. Charlebois.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

Entrepreneur pour les ascenseurs, M. John Fensom.

#### ÉDIFICE DU PARLEMENT.

La toiture de la bibliothèque a été remplacée par une couverture en cuivre; l'appartement du président du Sénat a été modifié, deux nouvelles pièces ont été installées, peinturées, tapissées et meublées, et toutes les pièces ont été meublées à neuf là où c'était nécessaire.

Les bureaux, etc., de tout l'édifice ont subi les modifications, les réparations et les changements ordinaires, on y a fait le nettoyage et le peinturage habituels, et on a fait l'acquisition du mobilier nécessaire.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de cette division du département.

#### IMPRIMERIE FÉDÉRALE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans un rapport antérieur, est presque terminé, et on est à en faire l'installation.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte surveillant, M. J. P. M. Lecours.

Commis des travaux, M. H. L. Pinard.

Entrepreneur, M. John A. Askwith.

#### TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été entretenus d'une manière satisfaisante.

#### ÉDIFICES FÉDÉRAUX, RÉPARATION DES RUES.

La petite rue Sussex, de la rue Sussex au Bassin du canal, ainsi que la rue Est du canal et la rue Ouest, ont été nivelées et macadamisées d'un bout à l'autre.

L'escalier et le trottoir de la côte de la rue Saint-Patrice ont été réparés, ainsi que la chaussée et les trottoirs de la rue Wellington et la clôture et les trottoirs de la place Cartier.

Les différents passages, trottoirs et allées ont été entretenus libres de neige pendant l'hiver.

## VICTORIA HALL.

Un parquet en ciment a été posé dans le sous-sol dont les plafonds ont été faits en bois. A la partie qui fait face à la rue, des embrasures en brique munies de vitres de niveau avec le trottoir ont été construites dans le sous-sol; un mur de ceinture en pierre a été construit sur les rues O'Connor et Queen et du côté ouest du lot; et la cour a été nivelée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Samuel Adams.

## PEMBROKE.

## BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant en voie de construction et on espère qu'il sera terminé de manière à être occupé vers la fin de l'exercice 1889-90.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. L. Morris, A.T.F.

Entrepreneurs, MM. Munro, Beatty et Grieve.

## PETERBOROUGH.

## BUREAU DE POSTE.

On est à faire des arrangements pour installer dans la tourelle une horloge à sonnerie munie de cadrans illuminés.

## PORT-ARTHUR.

## BUREAU DE POSTE.

On est à faire des négociations dans le but d'acquiescer un emplacement pour l'érection de cet édifice.

## PRESCOTT.

## BUREAU DE POSTE, BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est en voie d'exécution.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. D. Barr.

Entrepreneurs, MM. Crain et Mix.

## SAINT-THOMAS.

## BUREAU DE POSTE.

Le plancher du couloir du bureau de poste a été renouvelé, et les ouvrages en plomb ont été réparés.

Architecte surveillant, M. Charles Horton.

## TORONTO.

## DOUANE.

Les bureaux ont subi diverses réparations et modifications; les murs et les plafonds du sous-sol ont été blanchis à la chaux et les chaudières recouvertes d'un appareil breveté.

Architecte surveillant, M. D. B. Dick.

## ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le plancher du rez-de-chaussée et une partie de celui du premier étage ont été renouvelés; les machines ont subi de légères modifications; on a aussi peinturé blanchi à chaux et fait des réparations générales.

Les plans ont été préparés par M. D. B. Dick, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

## BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Diverses légères réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, et on a posé des ouvrages en plomb et des cheminées munies de chapeaux en tôle tournants.

Les travaux sont sous la surveillance de ce département.

## BUREAU DE POSTE.

Des réparations générales et de légères modifications ont été faites à l'appareil de chauffage, aux ouvrages en plomb, à la boiserie, etc.; on a acheté du mobilier, et un bureau a été installé pour servir d'entrepôt aux paquets soumis à la douane.

Architecte surveillant, M. D. B. Dick.

## TRENTON.

## BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est presque terminé, et on est à installer un appareil de chauffage à eau chaude; on est à en faire l'installation, etc., pour l'usage des fonctionnaires des divers départements.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Geo. Crowe.

Entrepreneur, M. Walter Alford.

## PROVINCE DU MANITOBA.

## BRANDON.

## BUREAUX DE POSTE.

Le 18 juin dernier on a fait l'acquisition d'un emplacement ayant 91 pieds sur l'avenue Rose sur une profondeur de 100 pieds, et on a passé un contrat pour y construire un édifice. L'édifice comprendra un corps principal de  $82 \times 41$  pieds, et se composera d'un sous-sol en pierre, surmonté de trois étages et d'une mansarde en brique; il y aura aussi une annexe à un étage, en brique, de  $35 \times 30$  pieds. Au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz, et les bureaux des poids et mesures; au premier étage les bureaux de la douane, des terres et une voûte; et au second les bureaux du revenu de l'intérieur et l'appartement du gardien. La mansarde ne sera pas terminée.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département.

Architecte surintendant, M. W. B. Marshall.

Commis des travaux, M. F. J. Chubb.

Entrepreneur, M. Jas. Hanburg.

## SAINT-PAUL.

## ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Le 13 mai 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une école, d'une buanderie, d'une étable, d'une écurie, de cabinets d'aisance, etc.

*École.*—Édifice en briques à  $2\frac{1}{2}$  étages en forme de T, sur fondation en pierre, avec toit, planchers et cloisons en bois, la partie du front devant avoir  $80 \times 33$  pieds 6 pouces et la partie en arrière 33 pieds 6 pouces. Au rez-de-chaussée se trouveront deux classes, deux bureaux, une salle-à-manger, une cuisine, un garde-manger et un office; au premier étage, deux dortoirs, neuf chambres à coucher, deux salles de bain; et dans la mansarde, onze chambres à coucher.

*Buanderie.*—Bâtiment en bois à deux étages sur fondations en pierre de  $24 \times 20$  pieds.

*Etable.*—Bâtiment en bois à un étage de  $18 \times 24$  pieds.

*Ecurie et Remise.*—Bâtiment en bois à un étage avec fenil, sur pilotis, de  $33 \times 21$  pieds.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux sont sous la surveillance de M. D. Smith, commis des travaux, à Winnipeg.

## MONTAGNE DE PIERRE.

## PÉNITENCIER DU MANITOBA.

*Édifice du pénitencier.*—Des réparations générales ont été faites, des sonneries électriques ont été posées et des réservoirs à eau ont été mis en place, et une pièce contenant la machine a été cloisonnée.

*Résidence du préfet.*—Des réparations générales ont été faites ; on a peinturé, badigeonné et tapissé les murs ; et l'appareil de chauffage a subi des modifications.

*Résidences du médecin et des aumôniers.*—Le 24 janvier 1889, un contrat a été passé pour la construction de trois édifices semblables pour loger le médecin, l'aumônier catholique et l'aumônier protestant. Dans chaque cas, l'édifice sera construit en brique sur fondations en pierre et aura 1½ étage avec les cloisons et le toit en bois et le sous-sol divisé par des murs en brique. Le sous-sol contiendra une salle à manger, une cuisine, une chambre pour les domestiques et une pièce pour la fournaise, au rez-de-chaussée, se trouveront un salon, une salle de réception, une bibliothèque, une salle à déjeuner, une chambre à coucher, une salle de bain et une dépense ; la mansarde contiendra 4 chambres à coucher. Des tuyaux d'égout spéciaux aboutissant à un puitsard sont à se poser, vu que la distance pour les raccorder au système général des égouts est trop grande. On est à faire creuser par les détenus un puits pour chaque résidence.

*Ecurie du préfet.*—Ce bâtiment, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé.

*Infirmierie.*—Un passage de la prison a été construit et l'édifice a été muni de nouveaux urinoirs, les châssis de la mansarde de grillages ; une porte cochère en pierre a été construite ; des lampes, du mobilier, etc., ont été achetés ; et les travaux dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière ont été terminés.

*Ecurie du sous-préfet.*—Cette écurie et les dépendances mesurant 46 × 24 pieds ont été construites par les détenus.

*Buanderie.*—L'installation dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière a été terminée et un puits a été creusé.

*Cottages des gardes.*—Le peinturage, le plâtrage et le badigeonnage nécessaires ont été faits.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs pour la construction des résidences des médecins et des aumôniers, MM. Tobin et O'Keefe.

## WINNIPEG.

### DOUANE.

De légères réparations ont été faites, du mobilier a été acheté et des sonneries électriques ont été posées.

Commis des travaux, M. D. Smith.

### BUREAU DES TERRES.

Des réparations générales, sous forme de peinturage, etc., ont été faites, et on a acheté du mobilier neuf, etc., sous la surveillance du commis des travaux, M. Smith.

### BUREAU DE POSTE TEMPORAIRE.

Diverses réparations et modifications nécessaires ont été faites pour rendre l'édifice propice à un entrepôt de vérification, sous la surveillance du commis des travaux, M. D. Smith.

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

### CALGARY.

#### CASERNES.

De petites réparations ont été faites au logement du commandant et à celui du sous-commissaire.

Les casernes dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, sont presque terminées, la chambre d'ordinaire servant présentement de dortoir et l'infirmierie étant prêtes à être occupées.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. H. D. Johnson.

Entrepreneurs, MM. Kennedy et Hency.

[1889]

## PALAIS DE JUSTICE.

Le 8 novembre 1888, on a passé contrat pour la construction d'un palais de justice à deux étages en pierre, ayant des murs de séparation en brique et des planchers et un toit en bois, et mesurant  $91 \times 51$  pieds sur le plan. Au rez-de-chaussée se trouvent les pièces pour le shérif, le grand jury, les avocats, les témoins, les geoliers et les prisonniers; une voûte, des cabinets d'aisance, l'appareil de chauffage et une soute pour le combustible, les deux dernières pièces s'étendant du rez-de-chaussée au niveau du terrain au bas. Au premier se trouvent le tribunal, les chambres pour les juges, les avocats et le jury, et les cabinets d'aisance.

Les plans ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. H. D. Johnson.

Entrepreneur, M. John Gillies et Cie.

## INDIAN HEAD.

## ÉDIFICES DE LA FERME EXPÉRIMENTALE (STATION AGRONOMIQUE).

Le 5 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction des édifices suivants qui sont en voie d'exécution.

*Résidence du surintendant.*—Maison en bois à deux étages avec sous-sol en pierre dont le corps principal a  $42 \times 34$  et la cuisine annexée  $24 \times 20$  pieds; au rez-de-chaussée se trouveront un passage et un escalier, un salon, une bibliothèque, une salle à manger, un bureau, une cuisine, deux garde-manger, un lavoir, un escalier de service, etc.; au premier, 9 chambres à coucher, une salle de bain, des cabinets d'aisance, etc.

*Résidence de l'horticulteur.*—Maison à deux étages en bois,  $32 \times 35$  pieds, sur fondation en pierre avec une cuisine annexée de  $25 \times 10$  pieds en arrière; au rez-de-chaussée, se trouveront un salon, un bureau, une salle à manger, et au premier il y aura 5 chambres à coucher et une salle de bain.

*Cottage d'ouvriers.*—Maison en bois à un étage et demi, de  $27 \times 21$  pieds sur fondation en pierre avec une cuisine annexée de  $14 \times 10$  pieds en arrière; cette maison contiendra un salon, une cuisine et un garde-manger au rez-de-chaussée, et trois chambres à coucher et une dépense.

*Grange et écuries.*—Ces édifices seront construits en bois et comprendront un corps principal de  $111 \times 50$  pieds, ayant 40 pieds de hauteur, sur fondations en pierre, et une aile de  $65 \times 32$  pieds et 32 pieds de hauteur. Le sous-sol est disposé de manière à loger les bestiaux et les chevaux, le rez-de-chaussée servira à l'outillage et la partie inférieure de fenil.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Angus McKay.

Entrepreneur, M. Isac R. Reilly.

## MACLEOD.

## CASERNES.

Le 2 novembre 1888 un contrat a été passé pour la construction d'une écurie pour la police à cheval du Nord-Ouest, bâtiment qui est maintenant terminé.

L'édifice se compose d'un corps principal de 131 pieds 6 pouces sur 29 pieds 6 pouces contenant 51 places, et d'une sellerie adjacente de 40 sur 14 pieds, au dessus du corps principal se trouve un fenil.

Les plans etc., ont été préparés par ce département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

Entrepreneurs, MM. Williams et Willoughby.

## PRINCE-ALBERT.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

On a installé dans le sous-sol du palais de justice une cuisine à l'usage de la prison.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

## QU'APPELLE.

## ÉCOLE D'INDUSTRIE.

L'allonge pour les petites filles et la boutique des charpentiers ont été terminés. Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

## RÉGINA.

## CASERNES.

Des nouveaux bassins à blanchir doublés en plomb, avec les raccordements nécessaires ont été posés dans les casernes nord et sud des soldats.

Commis des travaux, M. H. T. Peters.

## PALAIS DE JUSTICE.

Un appareil de chauffage à air chaud, munis de tous les tuyaux de distribution, a été placé dans le sous-sol.

Commis des travaux, M. H. T. Peters.

## ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Le 14 mai 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une école d'industrie, à White Farm, près Régina, laquelle est en voie de construction. L'édifice aura la forme d'un T, et comprend un corps principal de 180×37 pieds ayant une aîle en arrière de 75×37 pieds. Il y aura un sous-sol en pierre et deux étages francs en briques. Au rez-de-chaussée se trouveront une salle de réunion, une salle à manger, une classe, une chambre à couture, la salle à manger de l'instituteur, une salle de réception, deux pièces pour le principal, une cuisine, une buanderie, un lavoir de cuisine, un office et un hangar à charbon; et, au premier, un dortoir pour les petites filles et un dortoir pour les petits garçons, un séchoir, onze chambres à coucher et une salle de bain.

Commis des travaux, M. H. T. Peters.

Entrepreneurs, MM. Williams et Willoughby.

## PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Le rez-de-chaussée de l'appartement du geolier et des bureaux ont subi de légères modifications, un escalier en fer a été posé entre le rez-de-chaussée et le premier étage de la prison, et une porte en fer dans le mur entre la prison et le logement du geolier et une autre entre le sous-sol et la cour.

Commis des travaux, M. H. T. Peters.

## NOUVELLE RÉSIDENCE POUR LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Le 19 mars 1889, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur la réserve du gouvernement, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice sera en briques sur fondations en pierre, avec cloisons, planchers et toit en bois; il se composera d'un corps principal de 64' 6" par 55' 0", et d'une annexe pour les domestiques, les bureaux et les chambres à coucher, de 56' 0" × 42'.

Le sous-sol servira à la fournaise, aux combustibles, et de magasin, et contiendra des réservoirs de brique pour l'eau de pluie et de puits. Au rez-de-chaussée, il y aura un couloir, un vestibule, un passage mitoyen, un escalier, deux salons, une salle à manger, une bibliothèque, une salle de billard, une cuisine, une chambre pour l'intendant, un office, un lavoir de cuisine, une laiterie, une glacière, une salle de couture, un magasin, une pièce pour la vaisselle, une cave à vins, un coffre-fort emmurailé et un lavoir; et au premier étage, il y aura 15 chambres à coucher, deux chambres de toilette avec bains, et aussi une salle de bains et des cabinets d'aisance.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

Entrepreneur, M. W. Henderson.

## ANCIEN HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Un hangar pour le charbon et une glacière ont été construits et les édifices et les dépendances ont subi de légères réparations générales.

## MANÈGE.

Le 3 novembre 1888, un contrat pour l'érection d'un manège pour remplacer celui qui a été incendié a été passé, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution. A l'exception d'une porte cochère de 20×20 pieds, à l'entrée principale, l'édifice sera semblable à celui qui a été détruit. Le bâtiment sera en bois de 125×210 pieds, à l'exclusion de la porte cochère, et comprendra un manège de 73×119 pieds, 4 salles de 73×26; 2 de 55×26 pieds et un gymnase de 74×25 pieds avec une grande salle de réunion au dessus de la même grandeur.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. T. Peters.

Entrepreneur, M. T. Stewart.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

## KAMLOOPS.

## ÉCOLES D'INDUSTRIE POUR LES SAUVAGES.

Le 4 juin 1889, un contrat a été passé pour la construction de trois édifices en bois sur fondation en pierre, comme suit :

*Édifice du centre.*—Ce bâtiment se composera d'un corps principal de 31×34 pieds et d'une annexe de 25×18 pieds, devant contenir, au rez-de-chaussée, une grande salle à manger, un salon pour le surintendant, un bureau pour le surintendant, une cuisine et une salle; et au premier étage, deux classes, une infirmerie, une chambre à coucher pour le surintendant et des cabinets d'aisance.

*Division des petits garçons.*—Bâtiment de 49' 9" × 33' 6", devant contenir, au rez-de-chaussée, une salle de récréation, un dortoir, un atelier de tailleur, une pièce pour l'instituteur, un lavoir, deux salles de bain et un passage, et au premier étage, deux dortoirs, une chambre à coucher pour l'instituteur, une pièce de réserve, un passage et des cabinets d'aisance.

*Division des petites filles.*—Bâtiment de 30' 6" × 22', devant contenir, au rez-de-chaussée, une buanderie, une salle à repasser, un séchoir; et, au premier étage, deux dortoirs, une chambre à coucher pour les domestiques et des cabinets d'aisance.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

Commis des travaux, J. T. Burnyeat.

Entrepreneur, M. John D. Ross.

## KUPER.

## ÉCOLE D'INDUSTRIE POUR LES SAUVAGES.

Un contrat pour la construction de ces édifices, qui sont semblables à ceux de Kamloops, a été passé le 27 mai 1889; et les travaux sont en voie d'exécution, sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

Commis des travaux, M. Walter Ford.

Entrepreneur, M. W. Rockett.

## NANAIMO.

## BUREAU DE POSTE.

Le toit a subi de légères réparations.

## NEW-WESTMINSTER.

## PÉNITENCIER.

Le 23 avril 1889, un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment en bois à deux étages sur fondation en pierre, devant servir de résidence au préfet du pénitencier. Cette résidence se composera d'un corps principal de 55'×48' et d'une aile de 30' 6"×20', contenant, au rez-de-chaussée, un salon, une salle à manger, une bibliothèque, une chambre à coucher, un passage, une cuisine, un lavoir de cuisine, un garde-manger et une glacière; au premier étage, 7 chambres à coucher, une salle de bain et un passage.

Les logements pour les fonctionnaires célibataires, dont il est question dans mon dernier rapport, ont été terminés, et une galerie a été ajoutée le long de la façade de l'édifice, le salon et la salle à manger ont été munis de grilles, et l'édifice est chauffé au moyen de poêles.

Une étable a été construite par les détenus avec les matériaux fournis par le département.

Le gaz a été posé partout sur le terrain, des reverbères montés sur des poteaux en fer ont été posés, et plusieurs lumières additionnelles ont été mises dans l'édifice principal.

Le service de l'eau a subi des modifications et des réparations.

La boulangerie a subi plusieurs améliorations.

Une cloche d'alarme a été posée dans une tour convenable sur le toit de la prison.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

Entrepreneurs de la résidence du préfet et du cottage, MM. Ackerman Frères.

#### ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Des réparations générales ont été faites à la partie de l'édifice qui sert de bureau de poste, pour lequel du mobilier a aussi été acheté; et aux cabinets d'aisance en terre sèche on a substitué des latrines.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

#### VANCOUVER.

##### BUREAU DE POSTE, ETC.

On a fait l'offre d'un emplacement à l'encoignure des rues Pender et Granville, mesurant 130 pieds de front sur une rue et 75 sur l'autre, et le département est à préparer des plans et devis de l'édifice.

#### VICTORIA.

##### DOUANE.

Des réparations aux tuyaux à gaz et à l'eau, au réservoir, au lavoir, etc., etc., ont été faites sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

##### BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites aux voûtes à l'épreuve du feu. Une nouvelle installation a été faite pour le maître de poste, les facteurs; une stalle a été disposée pour le vendeur de timbres; des poêles ont été achetés et l'appareil à gaz a été disposé d'une nouvelle manière dans la division des mandats de poste.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

#### EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question, ont été nettoyés, badigeonnés, etc.

#### APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires est sous le contrôle de cette division du département. Cinquante-quatre édifices, dans trente-trois localités sont alimentés par des compagnies d'aqueduc, le reste prend son eau dans des puits où l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

#### ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires est sous le contrôle de cette division du département. Soixante édifices, à l'exclusion de ceux d'Ottawa, ont été éclairés par le gaz fourni par les compagnies des diverses localités, deux édifices par la lumière électrique incondescende, un par la gazoline et le reste par le pétrole; à quatre des édifices mentionnés en dernier lieu on a employé une lumière arc pour l'éclairage à l'extérieur.

---

---

**CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX (COMBUSTIBLE).**

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux, et du combustible a été fourni à 88 édifices fédéraux.

**MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.****ÉDIFICES FÉDÉRAUX.**

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département.

TAOMAS FULLER,

*Architecte en chef.*

ANNEXE No. 3.

---

LISTE

DES

INGÉNIEURS, MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

---

---

Etat indiquant les noms des ingénieurs, chauffeurs, mécaniciens, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1889.

Place.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$ cts.		\$ cts.
Anherst.	Bureau de poste.	James Morrison.	Concierge.	2 novembre 1886.	33 33 12	12 mois	400 00
Antigonish	Edifice public.	H. P. Hill.	do	1er mars 1887	3 75 12	do	45 00
Archat.	Edifice sur l'empl. du B.P.	John McAskill.	do	16 septembre 1887	1 25 12	do	15 00
Baddeck	Edifice public.	Alex. S. McDonald	do	23 décembre 1886.	16 67 12	do	200 00
Halifax.	Edifice fédéral.	John Powell.	Mécanicien.	1er octobre 1871.	62 50 12	do	750 00
do	do	Richard Power	Chauffeur.	1er do 1871.	50 00 9	do	450 00
do	do	M. Sullivan.	Concierge.	31 do 1885	33 33 12	do	400 00
do	do	John Dunn.	Gardien.	1er avril 1887	39 00 12	do	468 00
New-Glasgow.	Entrepôt de vérification.	Wm. Power.	Concierge.	26 janvier 1887	41 67 12	do	500 00
North-Sydney	Bureau de poste.	Jeff. Fraser.	Concierge temporaire	1er octobre 1889	33 33 12	do	400 00
Pictou	Edifice public.	C. P. Moffatt.	do	6 février 1889	33 33 12	do	400 00
Truro	Bureau de poste.	Geo. Robson	Concierge	31 janvier 1888	33 33 12	do	400 00
Windsor	do	Hugh McCulloch.	do	22 septembre 1888	33 33 12	do	400 00
Yarmouth	do	J. W. Smith	do	30 juillet 1886.	33 33 12	do	400 00
Charlottetown	Edifice public.	Robert Speers.	do	12 septembre 1886.	33 33 12	do	400 00
do	Edifice fédéral.	J. S. McLeod.	Chauffeur.	23 décembre 1872	33 33 12	do	400 00
do	do	James Grant.	Gardien	18 août 1881	28 00 12	do	336 00
do	do	George Walker.	do	19 janvier 1875.	37 00 12	do	444 00
Montague	Edifice public.	Martin Lambert.	do	12 janvier 1887	37 00 12	do	444 00
Summerside	Edifice fédéral.	James Brazil.	do	13 avril 1887	33 33 12	do	400 00
Bathurst.	Bureau de poste.	J. A. Melancon	do	15 novembre 1885.	33 33 12	do	400 00
Fredericton	do	Jas. Perkins	do	31 mai 1881.	33 33 12	do	400 00
Moncton	do	E. B. Hicks.	do	11 janvier 1886.	33 33 12	do	400 00
Newcastle.	do	Patrick Keating	do	2 octobre 1886.	33 33 12	do	400 00
St-Stephen.	do	Samuel Topping	do	25 mai 1887	33 33 12	do	400 00
Sussex.	do	Thos. Ashbl	do	10 octobre 1880	33 33 12	do	400 00
Saint-Jean.	Donane	G. H. Jones	Mécanicien.	17 février 1889	60 00 12	do	720 00
do	do	Christopher White.	Chauffeur	9 novembre 1885.	50 00 6	do	600 00
do	do	T. W. Shaw	Concierge	8 décembre 1881	41 67 12	do	500 00
do	Bureau de poste.	Henry Howe.	Mécanicien.	4 novembre 1881	55 00 12	do	660 00
do	do	Ed. Haney	Preposé à l'ascenseur.	27 do 1882.	45 00 12	do	540 00

do	Pénitencier.	Geo. Campbell.	Concierge.	29 octobre 1880.	37 50 12	do	450 00
Woodstock	Bureau de poste.	Richard Maxted	do	8 do 1885.	33 33 12	do	400 00
Coaticook.	Edifice public.	Israël Baldwin.	do	27 juin 1889	33 33 12	do	400 00
Hull	Bureau de poste.	Thomas Paquin.	do	9 janvier 1888	16 66 12	do	200 00
Montréal	Edifice fédéral.	Thos. Ryan.	Mécanicien en chef.	4 mars 1882	85 00 12	do	1,020 00
do	Entrepôt de vérification.	M. Boyer.	Chauffeur.	4 do 1882	50 00 12	do	600 00
do	Bureau de poste.	John Watson.	Mécanicien.	18 octobre 1876.	65 00 12	do	780 00
do	do	L. D. Thibault.	Lumière électrique et prép. à l'ascenseur.	1er juin 1885.	60 00 12	do	720 00
do	Revenu de l'intérieur.	F. Greene	Mécanicien.	1er janvier 1885.	60 00 12	do	720 00
do	do	W. Wallace.	Chauffeur.	1er octobre 1882	50 00 8	do	400 00
do	Salle d'exercice et d'armes.	J. H. Marchand	do	2 décembre 1882	50 00 8	do	400 00
Quebec.	Entrepôt de vérification.	Wm. McDonald	Mécanicien	21 février 1888	45 00 12	do	540 00
do	do	Jas. Mathews.	do	4 décembre 1885	55 00 12	do	660 00
do	Bar. des ins.-mes. de bois	Wm. Stephens	Chauffeur.	29 octobre 1885	40 00 8	do	320 00
Sherbrooke.	Edifice public.	John O'Neil.	do	8 septembre 1886	45 00 8	do	360 00
Sorel.	do	Thos. Rawson.	Concierge.	12 décembre 1884	33 33 12	do	400 00
Saint-Jean	Bureau de poste.	P. St. Michel	do	22 septembre 1886	33 33 12	do	400 00
do	do	Widow J. Forrant	do	30 mai 1881	12 50 12	do	150 00
Trois-Rivières	do	Wm. Comper.	Gardien	28 décembre 1888	16 50 12	do	200 00
do	Donane.	J. B. Gérin-Lajoie	Concierge.	18 septembre 1888	58 38 12	do	400 00
Amherstburg.	Bureau de poste.	Jas. Charbonneau.	do	27 juillet 1888	33 33 12	do	400 00
Brockville	Edifice public.	Wm. Shephard.	do	5 novembre 1888	33 33 12	do	400 00
do	do	John Lovogrove.	do	6 avril 1888	33 33 12	do	400 00
do	Bureau de poste.	John Squires.	do	27 octobre 1880	50 00 12	do	600 00
do	Edifice public.	Fred Edwards.	do	2 mars 1886	33 33 12	do	400 00
do	do	J. P. Reeves	do	17 octobre 1883	50 00 12	do	600 00
do	Bureau de poste.	Widow Aug. Meinke	do	22 décembre 1887	33 33 12	do	400 00
do	do	Gilbert Campbell	do	8 octobre 1884	33 33 12	do	400 00
Clifton	Bureau de poste.	Henry Dunn	Mécanicien	23 septembre 1884	50 00 7	do	350 00
Chatham.	do	W. W. Mitchell.	Concierge.	7 janvier 1885	33 33 12	do	400 00
do	do	Thos. Murphy	do	7 mars 1885	30 42 12	do	365 00
Cornwall	Edifice public.	Thos. Petalack	do	28 septembre 1887	15 00 12	do	180 00
Cobourg	Bureau de poste.	Wm. Kilgour.	do	23 do 1886	33 33 12	do	400 00
Galt	Edifice public.	A. H. Goodie.	do	26 août 1884	8 33 12	do	100 00
Guelph	do	Thos. P. Richardson.	do	1er mai 1889	3 33 12	do	40 00
Gananoque.	do	Wm. Hornly	Mécanicien	9 octobre 1887	50 00 12	do	600 00
Hamilton.	do	Thos. Nicholson	Chauffeur	2 mars 1887	45 00 12	do	540 00
do	do	Thos. Beauty	Mécanicien	7 novembre 1887	45 00 12	do	540 00
Kingston.	Collège militaire.	Wm. Johnson	Mécanicien	31 mai 1881	55 00 6	do	330 00
do	do	M. Madden	Chauffeur	12 octobre 1878.	50 00 12	do	600 00
London.	Donane.	M. Mulckern.	Mécanicien	18 septembre 1884	50 00 12	do	600 00
do	Bureau de poste.	Wm. Greer	Concierge.	16 mars 1884	50 00 12	do	600 00
do	do	John Price.	Mécanicien	14 janvier 1884	33 33 12	do	400 00
do	Edifice public.	John Wilkins.	Concierge.	15 septembre 1886	33 33 12	do	400 00
do	do	John Irwin.	do	8 do 1887	33 33 12	do	400 00
Orangeville.	do	Wm. Armstrong	do	11 juin 1888	20 00 12	do	240 00
Peelborough.	do	Levi Reynolds	do	17 novembre 1885	33 33 12	do	400 00
Port-Colborne.	do	F. H. Roberts.	Mécanicien	17 novembre 1884	50 00 12	do	600 00
Port-Hope.	do	Wm. Bryson	Concierge.	9 août 1883	33 33 12	do	400 00
Stratford.	do	Jas. Russell.	do	4 septembre 1885	33 33 12	do	400 00
Sainte-Catherine.	do						
Saint-Thomas	do						

(ANNEXE N° 3)—Etat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics, etc., le 30 juin 1889—*Suite.*

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$ cts.		\$ cts.
Toronto.	Edifice fédéral.	J. A. Wills.	Mécanicien en chef.	23 août 1873.	125 00	12 mois	1,500 00
do	Douane.	Jas. Humphreys.	Chauffeur.	16 novembre 1881.	50 00	6 do	300 00
do	Edifice du revenu.	F. Simmons.	do	21 janvier 1887.	50 00	6 do	300 00
do	Entrepôt de vérification.	Jas. Cosgrave.	Mécanicien.	28 décembre 1874.	65 00	12 do	780 00
do	do	Ed. Appleton.	Chauffeur.	23 septembre 1886.	55 00	12 do	660 00
do	do	Alex. Day.	Préposé à l'ascenseur.	1er décembre 1887.	45 00	12 do	540 00
do	do	Wm. Chenery.	do	1er do 1887.	45 00	12 do	540 00
do	do	Wm. J. Sleau.	do	2 mars 1888.	45 00	12 do	540 00
do	do	Jas. Richardson.	Gardien.	3 septembre 1888.	1 50	par jour.	547 00
do	Bureau de poste.	Henry L. Bell.	Mécanicien.	9 mai 1885.	50 00	6 mois.	300 00
do	do	Wm. Woods.	Chauffeur.	5 octobre 1888.	50 00	6 do	300 00
do	do	James Claxton.	do	25 do 1882.	50 00	6 do	300 00
do	do	F. Parker.	Mécanicien.	3 do 1888.	50 00	12 do	600 00
do	do	W. Curtis.	Concierge.	9 novembre 1880.	33 33	12 do	400 00
do	do	I. P. Alexander.	Mécanicien.	1er juin 1888.	70 00	12 do	840 00
do	do	Patrick Dillon.	Chauffeur.	1er février 1889.	45 00	6 do	270 00
do	do	Jos. Coult.	Préposé à l'ascenseur.	16 mars 1887.	45 00	12 do	540 00
do	do	Ernest Lecourt.	Gardien.	27 octobre 1887.	45 00	12 do	540 00
do	do	Jos. Cauchon.	Concierge.	12 juin 1888.	50 00	12 do	600 00
do	do	George Northgraves.	do	14 do 1887.	33 33	12 do	400 00
do	Palais de justice et prison.	John Thompson.	do	10 novembre 1883.	50 00	12 do	600 00
do	Edifice public.	John McMurphy.	do	1er octobre 1884.	50 00	12 do	600 00
do	do						

R. STECKEL.

ANNEXE No. 4

---

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU, DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

JOHN R. ARNOLDI, Ingénieur-Mécanicien.

---

---



## ANNEXE No 4.

### RAPPORT DE L'INGÉNIEUR MÉCANICIEN EN CHEF.

N<sup>o</sup> de renv. 101,754.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR MÉCANICIEN EN CHEF,

OTTAWA, 28 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, au sujet des édifices publics d'Ottawa, le rapport suivant pour l'exercice expiré le 30 juin 1889, savoir :—

#### ÉDIFICE DU PARLEMENT.

En dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil électrique, des chaudières, des services de l'aqueduc, du gaz ou des cloches, il n'y a rien eu à faire dans le cours du dernier exercice.

Par suite des modifications qu'a subies l'appartement du président du Sénat, il devient nécessaire de changer et de prolonger les appareils de ventilation et de chauffage dans le voisinage de ces pièces.

Le système de ventilation de la chambre du comité des chemins de fer, a aussi beaucoup été amélioré en agrandissant le tuyau pour le passage du mauvais air.

#### ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

On n'a eu qu'à s'occuper de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, et des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

#### COUR SUPRÊME.

L'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches a été tout le travail à faire.

#### BUREAU DE POSTE ET DE DOUANE, OTTAWA.

On n'a eu besoin de s'occuper que de l'entretien de l'appareil de chauffage, des chaudières et des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches.

#### MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Il n'y a eu à faire que les réparations ordinaires des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

#### TERRAIN DU PARLEMENT, SERRE CHAUDE.

On n'a eu à s'occuper que de l'entretien.

#### BUREAUX DES AFFAIRES DES SAUVAGES (À BAIL).

Rien en dehors de l'entretien ordinaire des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches n'a été requis.

#### DÉPARTEMENT DES POSTES (À BAIL). DIVISION DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE.

Trois autres cabinets d'aisance ont été posés dans cet édifice dans le cours du dernier exercice, à part quoi on n'a eu à s'occuper que de l'entretien des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches.

#### PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Il n'a été besoin ici que des réparations ordinaires aux conduites d'eau, boyaux, etc., servant à l'arrosage.

## GALERIE DES BEAUX-ARTS, ETC.

On a jugé nécessaire de prolonger l'appareil à gaz et de poser de nouveaux cabinets d'aisance.

## RIDEAU HALL.

Onze cabinets d'aisance, ancien système, ont été enlevés et remplacés par d'autres d'un système meilleur, et nouveau, ce dont il y avait grand besoin. Le service de l'eau chaude a été complètement réparé, et une nouvelle fournaise a été posée pour chauffer l'eau destiné aux bains, etc.

A part l'entretien et la réparation des services du chauffage, du gaz et de l'aqueduc, on n'a eu rien autre chose à faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI

*Ingénieur-mécanicien en chef.*

A M. A. GOBEL,

Secrétaire du département des travaux publics,  
Ottawa.

ANNEXE No. 5.

---

RAPPORT

SUR LES

Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans,

PAR TOUT LE CANADA,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

---

---



## ANNEXE No. 5.

## RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

N<sup>o</sup>. de renv. 103,848.BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
OTTAWA, 27 novembre, 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre avec la présente, mon rapport annuel sur les travaux des havres, sous ma direction, durant le dernier exercice fiscal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLY,  
*Ingénieur en chef.*

A. M. A. GOBEL, *Secrétaire, du département des travaux publics,*  
Ottawa.

## ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## ANNANDALE.

La jetée de ce nom est située dans le comté de King, sur la côte nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie de Boughton, à 14 milles, par terre, au sud de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'Île du P-E. C'est le principal lieu de commerce du grand district agricole qui l'entoure. Le poisson et les produits du sol constituent les exportations, tandis qu'on y importe surtout des marchandises de toutes sortes et du charbon.

La jetée est une de celles qui ont été construites par le gouvernement local et dont le gouvernement fédéral s'est chargé. Elle se compose d'une approche de 300 pieds de longueur et de 23 pieds de largeur, et d'un corps principal, long de 140 et large, en moyenne, de 36 pieds.

L'approche, à l'exception d'une courte travée recouverte d'un tablier, est en charpente à encaissement en bois équarri, chargée de fascines, pierre et argile. Le corps principal est composé de quatre piles, de formes et dimensions différentes, en charpente à encaissement, en bois équarri, et de palées; le tout surmonté d'un tablier.

En 1884-85, le département y fit les réparations nécessaires pour la rendre utile au trafic de la saison; l'ouvrage principal a consisté en l'enfoncement de pieux jointifs à l'extrémité ouest de la face du quai, sur une distance de 85 pieds.

Pendant la dernière année fiscale, on a planté des pieux jointifs sur un parcours de 55 pieds, sur sa face, ainsi qu'à ses extrémités; remplacé 22 pieux, à son intérieur, qui avaient été rongés par les vers, et renouvelé le tablier aux endroits nécessaires.

A l'eau basse des grandes mers, qui y montent de 5 pieds, il y a sept pieds d'eau à la face. En avant de la face des piles qui regarde le chenal, la grève se dessèche jusqu'à 15 pieds en deçà de la dite face.

## JETÉE DE BELFAST.

Située dans le comté de Queen, sur la rive sud de la baie Orwell, à environ 1 mille du village d'Eldon. Elle a été construite par le gouvernement local, il y a plusieurs années, afin de faciliter le chargement des produits de la contrée environnante. En outre de son importance comme port de chargement, les vaisseaux à vapeur de la compagnie de navigation de l'Île du Prince-Edouard, qui circulent entre Charlottetown et la baie Orwell, y font escale 3 fois par semaine.

La jetée, longue de 600 pieds, a une largeur variant de 24 à 35 pieds, et se termine au large par un L de 105 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur; la face de la jetée qui regarde le chenal a donc 140 pieds. Cette face à une hauteur de 16 à 18 pieds; à l'eau basse des grandes mers, qui s'élèvent de 8 pieds, elle baigne dans une profondeur de 5 à 7 pieds d'eau. A 10 pieds de cette face l'eau est profonde de 9 pieds; la grève, à l'eau basse des grandes mers se dessèche jusqu'à près de 200 pieds en deçà de l'extrémité extérieure du quai. A l'exception de deux petites ouvertures, la jetée a des parements en bois carié; son extrémité intérieure, sur une étendue de 390 pieds est remplie de fascines et d'argile, et son extrémité extérieure, ainsi que son L, sont couverts d'un tablier.

En 1884-85, le gouvernement fédéral prit possession de cette jetée, la renforça par des défenses sur la face du côté du chenal, et répara le tablier aux endroits nécessaires.

En 1887-88, on répara l'extrémité ouest du L, et l'on planta des pieux, à cinq pieds de distance, le long de sa face, du côté du chenal, et le long de cette extrémité, pour remplacer ceux qui avaient été plantés en 1884-85 et qui, rongés par les tarets, avaient été enlevés par la glace.

La somme affectée l'année dernière aux réparations de la jetée, fut employée à démolir et à reconstruire une partie de l'extrémité orientale du L; à renouveler le tablier de son extrémité ouest, et à la charger de lest; à régaler et mettre en bon ordre les parties les plus avariées de l'approche.

#### BRISE-LAMES DE L'ANSE DE CAMPBELL.

L'anse de Campbell, dans le comté de King, est située sur la côte nord de l'Île, 9 milles environ à l'ouest de East-Point, et 14 milles de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

En 1872, le gouvernement provincial fit construire un brise-lames isolé, long de 300 pieds et large de 30, sur le récif qui projette de la pointe occidentale de l'anse, afin de protéger les chaloupes et petits vaisseaux pêcheurs.

En 1882-83, le département répara ce brise-lames, l'exhaussa de deux pieds, le rattacha avec le rivage, et le prolongeant de 250 pieds, lui donna une longueur totale de 620 pieds. Toute la construction est solidement bâtie de bois équarri; les faces de l'ancien brise-lames et du raccordement avec le rivage, sont construites à plomb, tandis que le prolongement vers le large a une inclinaison de 1 dans 1, sur le côté qui regarde la mer. A l'eau basse des grandes mers, qui s'élèvent de 4 pieds, l'extrémité extérieure du brise-lames gît dans 4 pieds d'eau.

Cette construction protège la partie orientale de l'anse contre les vents du nord et du nord-est, tandis qu'elle est totalement exposée aux vagues de l'océan, par les vents de l'est et du sud-est.

Durant la dernière année fiscale, on a remplacé deux défenses, quelques madriers, et versé une certaine quantité de lest dans la partie inclinée du brise-lames, ainsi que dans son extrémité extérieure.

#### CASCUMPÈQUE.

Le havre de Cascumpèque, dans le comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'Île, environ 17 milles au sud du Cap-Nord, et 20 milles au nord-ouest de l'entrée de la baie Richmond. La ville d'Alberton, la deuxième du comté par son importance, est située à la tête du havre et se trouve sur la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, dont une branche se rend au quai du chemin de fer, où toute espèce de vaisseaux peuvent charger et décharger leurs cargaisons.

L'activité est grande sur les quais d'Alberton. Le havre commode et sûr, a une profondeur suffisante pour permettre à tous les vaisseaux océaniques d'y mouiller; aussi est-il recherché durant les coups de vent de l'est, et l'on y a déjà compté en rade plus de 100 vaisseaux de pêche, surtout américains.

L'entrée du havre est fermée par deux barres, dont l'extérieure, de sable, est environ à un mille au large, tandis que l'intérieure, de grès très friable est située entre les rives. Ces barres ont une largeur de près de 1,000 pieds et sont couvertes de 10 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes mers, qui montent de 3 pieds.

Pour permettre l'entrée du havre à de plus grands navires, on a proposé de creuser dans la barre intérieure, un chenal large de 100 pieds et profond de 15 à l'eau basse. En 1885, le département commença ce chenal au moyen de mines sous-marines. Les travaux ont été poursuivis d'année en année jusqu'aujourd'hui, mais avec une progression moins rapide qu'on ne l'attendait, à cause du peu de temps favorable aux opérations efficaces (environ quatre mois dans l'année), du peu de dureté de la roche que la poudre affecte peu et qu'elle réduit en petits fragments, et de l'exposition de la barre aux tempêtes venant de l'est.

La somme votée nous a permis durant le dernier exercice fiscal d'y pratiquer un chenal long de 150 pieds, large de 25 et profond de 15 à l'eau basse. On a extrait 450 verges cubes de déblais.

Pour atteindre le but que l'on s'était proposé, il faudrait encore enlever 10,800 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ou 15,100 verges cubes, mesurées sur le chaland.

#### CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de la province, est située sur une langue de terre qui sépare la rivière du nord de la rivière Wilson, dans le comté de Queen.

Afin d'obtenir une plus grande profondeur d'eau et de faciliter davantage le chargement des vaisseaux, on a beaucoup dragué, aux frais des propriétaires ou locataires, près des quais de la compagnie de navigation à vapeur, du quai des héritiers Connolly, du quai de MM. Pearke, Frères et Cie, et près du quai du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; tous ces quais sont situés dans le havre de Charlottetown.

#### JETÉE DE GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la côte ouest de la rivière Montague, près de sa décharge dans la baie de Cardigan. C'est un des terminus du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Le havre est reconnu comme étant le meilleur et le plus sûr de ceux de l'Île.

Le quai public connu sous le nom de quai de la Reine, a été construit par le gouvernement local entre 1873 et 1882, et tomba aux mains du gouvernement fédéral en 1884. Il est composé d'une culée sur le rivage, longue de 340 pieds, et de six piles, de 25 à 33 pieds de longueur, séparées par des travées. Sa longueur totale est de 642 pieds, et sa largeur varie de 25 à 33 pieds.

En 1884-85, le département fit planter des pieux jointifs le long des faces extérieures des piles et le long de l'extrémité du quai; en 1886-87, il fit reconstruire, en partie, l'extrémité extérieure du côté est de la culée sur le rivage, sur un parcours de 60 pieds et renouveler le tablier des travées.

Durant la dernière année fiscale, on rechevilla quelques pieux jointifs; l'on posa 3 poteaux d'amarrage et renouvela le couronnement, aux endroits avariés; le remblayage des piles et de la culée s'étant affaîssi, on l'exhaussa au niveau du tablier des travées, au moyen de fascines, pierre et gravier.

Au bout du quai, l'eau basse des grandes mers est profonde de 12 pieds, et la limite de la mer basse se trouve à 350 pieds en deça de son extrémité extérieure.

Les grandes mers s'élèvent de 5 pieds. Les vaisseaux qui fréquentent le quai sont de grandes goëlettes qui tirent jusqu'à 10 pieds d'eau.

#### JETÉE DE HICKEY.

Dans le comté de Queen, sur la côte sud-est de la rivière Hillsboro, à environ 10 milles de la cité de Charlottetown, et 5 milles de la station Pisquid, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

La rivière Hillsboro étant navigable jusqu'à 15 milles près, en amont de Charlottetown, est le cours d'eau le plus important de l'Île, et la jetée de Hickey est le point le plus important de son cours, depuis que le département a creusé la rivière sur ses côtés, (de la jetée) ainsi qu'à son extrémité.

Le commerce se fait au moyen de goëlettes, et l'on expédie chaque année, de la jetée, une quantité considérable de produits, que l'on remplace par du bois et du charbon étrangers. Durant la saison de la navigation, le bâtiment à vapeur qui fait le service de Charlottetown, y arrête 3 fois la semaine.

Le quai a 428 pieds de longueur, et de 22 à 29 pieds de largeur; il a cette dernière largeur sur un parcours de 180 pieds à partir de son extrémité extérieure vers la rive.

En 1884-85, on exhaussa la culée du rivage sur une longueur de 120 pieds avec de la pierre et de l'argile, puis, de là, on dépouilla entièrement le sommet du quai sur une longueur de 145 pieds, et l'on renouvela les solives, le tablier, le couronnement et les défenses; à partir de là, on fit un nouveau tablier sur un parcours de 60 pieds, et l'on renouvela les parties endommagées du tablier de la pile extérieure.

En 1887-88, les réparations consistèrent à renouveler une partie du tablier de cette même pile; à la protéger par 15 pieux, à construire un autre plan incliné dans sa face extérieure, à reconstruire la culée du rivage sur une longueur de 90 pieds et à la recharger de fascines, pierre et argile.

Pendant la dernière année fiscale, on a remplacé la pile étroite qui était bâtie le long de la face orientale de l'extrémité extérieure du quai, et qui menaçait de tomber dans le chenal dragué; le sommet de la nouvelle pile se prolonge sur les anciennes grandes piles; on a renouvelé les solives et le tablier qui recouvraient deux travées, ainsi que ceux de la pile extérieure.

L'eau basse des grandes mers, à l'extrémité du quai, et sur une distance de 113 pieds, sur chacune de ses faces, est profonde de  $4\frac{1}{2}$  pieds, et comme les grandes mers y montent de  $9\frac{1}{2}$ , cette profondeur s'élève à 14 pieds, à ce moment de la marée.

#### JETÉE DE LA POINTE-LEWIS.

Cette jetée est située dans le comté de King, sur la côte nord de la rivière Cardigan, à une petite distance en aval du pont Cardigan, tête de la navigation pour les vaisseaux qui circulent sur la rivière, et à près de 8 milles de sa décharge dans la baie Cardigan. La station de ce nom, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard est environ à  $\frac{1}{2}$  mille de la jetée.

Les goëlettes, de moyenne grandeur, s'y chargent de pommes de terre et d'avoine, tandis qu'elles y amènent surtout du charbon et du bois.

La jetée a 575 pieds de longueur, et se compose d'une culée sur le rivage de 365 pieds, de deux piles de 35 pieds chacune, d'une pile extérieure de 79 pieds, et de travées, larges chacune de 20 pieds, jusqu'à cette dernière pile, qui a une largeur de 33 pieds. L'extrémité extérieure de la jetée plonge dans 7 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes mers, qui s'élèvent de 5 pieds; la grève à l'eau basse se découvre jusqu'à 240 pieds en deça de son extrémité.

En 1884-85, on y dépensa une petite somme pour la rendre utile au trafic.

Pendant la dernière saison, on renouvela le tablier et ses solives, ainsi que le couronnement, aux endroits nécessaires; on régala le chemin des voitures au sommet de la culée et des piles, au moyen de fascines et de pierre.

#### MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque, dans le comté de Prince, est situé à l'intérieur de l'entrée orientale de la baie de Richmond, sur la côte nord de l'Île, environ 90 milles de la Pointe de l'Est et 40 milles du Cap-Nord.

En 1877-78 et 79, le département fit construire un brise-lames, long de 600 pieds, avec une profondeur de 18 pieds, à son extrémité extérieure, à l'eau basse des grandes mers, à l'extrémité ouest des "sables de la Royauté," sur le côté est du havre, afin de protéger ce mouillage contre les vents de nord-est, dont l'action y est très puissante, et de fournir un embarcadère aux produits du voisinage.

Les marées de la baie de Richmond, contrôlées par les vents, sont très-irrégulières; elles sont très fortes par les vents d'est, et très peu marquées par les vents d'ouest.

Par un vent calme, les grandes mers montent de 3 pieds, et les petites mers, de 2 pieds.

Depuis la construction de ce brise-lames, la mer par les tempêtes venant de l'est, enlevait une grande quantité du sable qui se trouvait à son intérieur, c'est pourquoi le département fit construire un mur de soutènement de 450 pieds de longueur, partant de l'extrémité intérieure de ce brise-lames et se dirigeant vers la pointe de la Royauté (*Royalty Point*).

En 1882-83, l'enlèvement continu du sable entre l'extrémité intérieure du mur et la Pointe, détermina le département à prolonger ce mur sur une distance de 1,920 pieds, jusqu'à la "Pointe."

Le 15 décembre 1887, survint une violente tempête du nord-est, accompagnée d'une mer extraordinairement haute, qui endommagea considérablement le brise-lames et le mur de soutènement. On a remédié à ces dommages durant le dernier exercice fiscal.

#### CARDIGAN-NORD

La jetée de Cardigan-Nord est situé dans le comté de King, sur la côte nord de la rivière Cardigan, près de son embouchure dans la baie du même nom, à environ six milles du pont Cardigan, tête de la navigation, et qui est aussi une station du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

La jetée a été construite par le gouvernement provincial, il y a plusieurs années pour les besoins des habitants d'un vaste district agricole, et sert encore à l'embarquement de leurs produits. Sa longueur totale est de 383 pieds. Elle se compose d'une culée sur le rivage et de sept piles, séparées par des travées couvertes d'un tablier. Sa largeur varie de 23 à 25 pieds, jusqu'à la pile extérieure, qui est large de 32 pieds. La culée a 100 pieds de longueur, les piles ont de 19 à 25, et les travées de 14 à 26 pieds. Les parements de la culée et des piles sont en bois équarris. Elles sont remplies de fascines, pierre et argile, moins les deux dernières, au large, qui, ainsi que les travées sont surmontées d'un tablier.

L'eau basse des grandes mers a une profondeur de 5 pieds à l'extrémité extérieure de la jetée; à 10 pieds au-delà de sa face extérieure cette profondeur s'élève à 7 pieds. Les grandes mers montent de 5 pieds, et les petites de 3. Les bas-fonds vaseux se dessèchent, à mer basse, jusqu'à 170 pieds en deça de l'extrémité extérieure.

Lorsque le gouvernement fédéral en prit possession en 1884-85, il fit protéger les deux piles extérieures, par des pieux jointifs. En 1885-86, on renouvela le tablier de la pile extérieure, et l'on régala le sommet des piles extérieures et de la culée du rivage, avec de la pierre et des fascines. Pendant la dernière année fiscale, on renouvela toutes les poutres des travées, le tablier (moins celui de la pile extérieure) et le couronnement; on régala la culée du rivage ainsi que les piles intérieures au moyen de pierre, de fascines et d'argile.

#### RUSTICO-NORD

Rustico, dans le comté de Queen, est la plus importante station de pêche de la côte nord de l'Île, et se trouve presque à mi-chemin entre les pointes Est et Nord et 9 milles environ de la station de la rivière Hunter, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Le havre est assez grand et bien abrité, mais son entrée est difficile, à cause de la présence d'un banc de sable, sur un fond d'argile, où le chenal se déplace souvent et où il ne mesurait pas plus de 6 pieds de profondeur, à l'eau basse, et quelquefois moins, après une longue durée de vents de nord-est. En dedans de cette barre le havre est profond de 10 pieds, à l'eau basse des grandes mers qui y montent de 3 pieds.

De 1881 à 1884, le département fit construire un brise-lames sur chaque rive de cette entrée; celui du nord de 1,240 pieds de longueur et celui du côté sud, de 450 pieds dans le but de diriger le courant du reflux sur la barre, pour en laver le sable et obtenir une plus grande profondeur. Les résultats ont été des plus satisfaisants; le sable a disparu sur une épaisseur de 3 à 4 pieds, ce qui permet aujourd'hui une profondeur de 9 à 10 pieds, à l'eau basse des grandes mers.

En 1886-87, l'on répara la face inclinée des brise-lames sur la rive nord et l'on renouvela un certain nombre de pieux à son extrémité extérieure.

Pendant la dernière année fiscale, on a démoli sur une longueur de 17 pieds, l'extrémité extérieure, avariée, du brise-lames nord ; on a planté des pieux jointifs sur la nouvelle extrémité, on en a régala le sommet et l'on fit d'autres réparations.

#### PINETTE.

Le havre de Pinette, dans le comté de Queen, est situé sur la côte nord du détroit de Northumberland, 4 milles à l'est de la pointe Prim, et 12 milles au nord de l'Île de Bois. Situé à l'embouchure de la rivière Pinette, il s'étend à 2½ milles vers l'intérieur jusqu'au pont de Pinette. Son chenal navigable a une largeur de 200 pieds, à son extrémité d'amont, et de 600, à son extrémité d'aval ; à l'eau basse des grandes mers, il est profond de 3 brasses.

Le gouvernement local construisit un quai de 120 pieds de longueur et de 28 pieds de largeur, sur la rive sud du chenal, en aval, et à angle droit avec le pont de Pinette, auquel il est raccordé par une travée couverte d'un tablier.

Ce quai est bâti le long du chenal, et a une façade de 148 pieds. En 1881, le dragueur "Prince-Edouard" creusa le chenal au devant de cette façade, à une profondeur de 8 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes mers.

En 1887-88, le département en exhaussa de 12 pouces les parements, qui regardent le chenal, et l'améliora autrement.

Pendant la dernière année fiscale, on a placé une nouvelle palée, en dessous de l'approche ; ajouté d'autres poutres aux travées et renouvelé le tablier.

#### JETÉE DE POWNAL.

Dans le comté de Queen, sur la voie de Pownal, au coin nord-est de la baie Hillsboro, 9 milles environ au sud-est de la cité de Charlottetown, station de chemin de fer la plus rapprochée.

Cette jetée, à la tête de la baie, mesure 153 pieds de longueur et se prolonge à l'extérieur, jusqu'à la limite de la mer basse. Elle a été construite par le gouvernement local, de 1873 à 1882.

Pour permettre aux bateaux et petites embarcations d'y arriver et d'en partir à toute heure de la marée, le département, en 1880-81, fit creuser un chenal jusqu'à la jetée, sur une longueur de 1,275 pieds, une largeur de 56 et une profondeur de 5 à 6 pieds, et qui renferme de 6 à 9 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes mers ; au côté est de la jetée, on creusa un bassin, long de 250 pieds et large de 90.

En 1884-85, le département fit les réparations nécessaires pour y conserver le commerce. Durant la dernière saison, on a renouvelé les poutres des travées, le tablier de 9 d'entre elles, et fait d'autres réparations.

#### POINTE ROUGE (RED POINT.)

Le quai de la Pointe Rouge, lot 48, comté de Queen est situé sur la rive sud de la rivière de l'Est, environ 5 milles en amont de Charlottetown.

Le dragage que l'on a fait en avant du quai, donne une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, ce qui permet aux vaisseaux d'y arriver pour y prendre leurs cargaisons.

#### SOURIS.

Le havre de Souris, dans la baie Colville, comté de King, est à 16 milles environ à l'ouest de la pointe de l'Est. C'est le principal port de chargement à l'extrémité orientale de l'Île, et constitue le terminus du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

#### RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud, dans le comté de Queen, est située immédiatement à l'aval du pont au-lit-d'huitres (*Oyster Bed Bridge*), à l'embouchure de la rivière Whatley, qui se décharge dans la baie de Rustico, à son extrémité sud. Elle est environ à 6 milles de la station de la rivière Hunter, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et 13 milles au nord de la ville de Charlottetown.

La jetée a été construite par le gouvernement local, entre 1873 et 1876 pour l'expédition des produits locaux et l'entrée du charbon et du bois. Elle a 593 pieds de longueur, et se compose d'une approche, longue de 450 pieds, large de 17½ pieds, et de trois piles séparées, à 25 pieds de distance environ. La pile intérieure a 17 pieds de large et 23½ de long ; les deux autres, mesurent respectivement 29 et 30 pieds en largeur, et 20 et 30 pieds en longueur.

A son extrémité, l'eau basse des grandes mers atteint une profondeur de 6 pieds qui augmente à 10 pieds lors de la mer haute, et la grève, à mer basse, se découvre jusqu'à 340 pieds en deça de cette extrémité.

En 1884-85, on régala le sommet des piles et de l'approche au moyen de glaise ; renouvela certaines parties du tablier et remplaça quelques défenses.

Pendant l'exercice fiscal clos le 30 juin 1889, on fit entre autres réparations, l'exhaussement de l'extrémité extérieure de la jetée.

En 1875-76-77, le gouvernement fédéral prolongea de 896, sur une largeur de 46 pieds, le brise-lames bâti il y avait déjà quelques années, par le gouvernement local, sur le côté est du havre, au large de la pointe de Knight ; il exhaussa, de plus, l'ancien brise-lames, sur tout sa longueur (280 pieds) à une hauteur de 2 pieds, c'est-à-dire au niveau du prolongement, que l'on présumait être à 5 pieds, au-dessus de l'eau haute des grandes mers. Celles-ci s'élevèrent de  $4\frac{1}{2}$  pieds, et les petites mers de 3 pieds.

Pendant une forte tempête du 5 janvier 1878, l'extrémité extérieure du brise-lames a été démolie sur une hauteur de 10 pieds. En l'année 1878, on en commença la reconstruction et les travaux furent terminés en septembre 1880.

En 1880-81, on couvrit en madriers de 6 pouces, le sommet de l'extrémité de l'ancien brise-lames, sur le côté qui regarde la mer.

En 1881-82, l'on fit, à peu de frais, la réparation de l'extrémité intérieure de la partie primitive du brise-lames.

En 1883-84, l'on dépensa \$939.55 en réparations générales, et à renforcer une brèche dans la face extérieure, de la partie intérieure.

En 1885-86, l'on planta des pieux jointifs sur la face du côté de la mer ; on ajouta du lest et renouvela des solives et partie du tablier.

En 1886-87, l'on chargea complètement de lest, l'extrémité intérieure des brise-lames sur une longueur de 800 pieds ; l'on posa de nouvelles solives, un nouveau tablier et de nouvelles pièces de couronnement, aux endroits nécessaires. On exhaussa la partie centrale de 1 pied, sur un parcours de 290 pieds que l'on chargea totalement de lest ; on y renouvela les solives, le tablier et le couronnement ; l'on planta des pieux jointifs sur les parties de la face du côté de la mer, qui n'en avait pas reçus jusque-là ; l'on garnit la face intérieure de défenses additionnelles sur une longueur de 600 pieds.

Pendant l'année 1888-89, on répara, au coût de \$5,000, la partie extérieure du brise-lames, qui avait été construite en 1878-79. Cette extrémité baigne dans une profondeur de 24 pieds, à l'eau basse des grandes mers, et par suite de son peu de largeur (21 pieds de largeur, au sommet, sur 30 de hauteur) la mer en avait repoussé le sommet à 3 pieds vers l'intérieur. De plus, les ravages des tarets ont été très prononcés, alors ; pour protéger la face affaiblie du côté de la mer, et empêcher la poussée plus grande du sommet, on a commencé un enrochement incliné, en grosses pierres, le long de cette face. Et pour maintenir cet enrochement, on a construit une forte pile en bois, de 30 pieds carrés, à son extrémité extérieure, et on a renforcé cette pile par des pieux jointifs, à la base.

#### ESTURGEON.

La baie à l'Esturgeon, dans le comté de King, est située sur la rive sud de la baie Cardigan, environ 6 milles au sud de Georgetown, chef lieu du comté, et terminus de la branche Georgetown, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

La jetée de l'Esturgeon a été construite par le gouvernement local, de 1873 à 1881, pour les fins commerciales de la localité.

Elle est longue de 436 pieds et large de 20 à 25 pieds, sa hauteur à son extrémité extérieure est de 13 pieds ; l'eau basse des grandes mers à cet endroit, est profonde de 4 pieds ; celles-ci montent de 5 pieds.

Durant le dernier exercice fiscal, on a mis cette jetée en bon ordre.

#### TIGNISH.

Le havre de Tignish, comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'île, environ 6 milles au sud du cap Nord, et constitue réellement l'embouchure de la Grande Rivière Tignish.

Les côtes du voisinage de l'embouchure de cette rivière étant droites et protégées par aucune pointe de terre, la mer poussée par les tempêtes du nord-est la frappe directement, charriant avec ses vagues une grande quantité du sable mouvant du fond, au point, parfois de clore la rivière entièrement jusqu'à ce que cette barre disparaisse sous l'action du courant de la rivière.

Le gouvernement provincial a construit un brise-lames sur chaque côté de cette embouchure, afin de retrécir le chenal et d'augmenter la vélocité du courant; de 1868 à 1875, lors de l'entrée de l'Île dans la Confédération, ce gouvernement y avait dépensé la somme de \$8,149.56. Le brise-lames nord avait une longueur de 830 pieds sur une largeur de 21 pieds; celui du sud, 300 sur 20 pieds; les deux brise-lames étaient séparés par un espace de 45 pieds.

En 1875-76, le département reconstruisit, le sommet du brise-lames nord, qui était sérieusement endommagé jusqu'à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes mers, et fit une nouvelle pile à son extrémité extérieure de 40 sur 41 pieds.

En 1877-78, il fit l'exhaussement et la réparation du brise-lames sud; en 1879-80, l'exhaussement à son niveau primitif de l'extrémité du brise-lames nord affouillé par la mer.

En novembre 1878, le brise-lames nord, fut endommagé; en 1880-81, on a planté des pieux jointifs à l'extrémité extérieure de la pile, réparé le brise-lames sud, et entouré son extrémité extérieure, de pieux jointifs.

En 1881-82, on fit la reconstruction et la réparation de quelques parties du brise-lames nord; la construction d'une turcie en fascines, pilotis et pierre sur la grève, au nord du brise-lames; la construction d'une turcie semblable, longue de 150 pieds, sur la rive sud, et le remblayage en fascines et en pierre, de l'espace borné par le brise-lames nord et la pile de son extrémité extérieure, sur une distance de 100 pieds, le long de la face.

La turcie du côté nord n'était pas assez longue pour empêcher la mer de ronger la grève, on la prolongea de 1,875 pieds, jusqu'à la côte, en 1884-85-86; en même temps, l'on construisit un talus en fascines et en pierre, long de 540 pieds, sur la face du brise-lames nord du côté de la mer.

En 1886-87, le dragueur "Prince-Edouard" a creusé la rivière entre les brise-lames, ainsi que le bassin à leur intérieur.

Pendant la dernière année fiscale, on a remplacé quelques madriers et pieux jointifs, de la pile extérieure du brise-lames nord; déposés des fascines et de la pierre aux endroits nécessaires, dans le mur de soutènement et fait un massif en fascines et en pierre, aux pilotis de l'extrémité intérieure du brise-lames sud.

Avant le commencement de ces améliorations à l'embouchure de la Tignish, l'eau y était profonde d'un pied, à mer basse, et l'on ne pouvait y faire entrer que les bateaux que l'on pouvait tirer sur la grève. Depuis l'achèvement de ces travaux la profondeur de l'eau, variable jusqu'à un certain point, suivant la persévérance des vents d'Est, n'est jamais moindre que cinq pieds, à l'eau basse des grandes mers, et généralement elle est plus grande. Les grandes mers s'élèvent à 3 pieds et les petites à 2.

## NOUVELLE-ECOSSE.

### ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché.

La jetée de cet endroit a été commencée, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il y a environ 46 ans et est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1870. Elle a été complètement réparée en 1873, et de légères sommes ont été employées, en 1880 et en 1881 à réparer les dommages causés par la glace.

En 1886, un contrat a été passé pour réparer la jetée et pour construire un brise-lames du côté est du port afin d'arrêter le sable venant du sud-ouest. Les travaux furent terminés en octobre 1888.

La jetée a 440 pieds de longueur; la partie du large, sur une distance de 195 pieds a de 40 à 44 pieds de largeur. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, était d'abord de 8 pieds à l'extrême eau basse; il y a maintenant, à l'extrême eau

basse, une profondeur d'un pied le long de la face intérieure, sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et dans la partie abritée, la profondeur n'est nulle part plus de 3 pieds.

Le brise-lames a 300 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet, et a un L à l'extrémité du large, long de 40 pieds. Il est construit de bois équarri à joints clos, totalement rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des défenses jointives. La profondeur à l'extrémité du large, à l'eau basse extrême, est de 6 pieds. L'eau vive monte de 5 pieds.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) un contrat a été passé pour prolonger la jetée de 100 pieds, et, protéger sa face du côté de la mer par un enrochement composé de grosses pierres ; mais à l'expiration de l'exercice, il n'avait pas été fait de travaux, sauf que les matériaux avaient été mis sur les lieux.

#### BARRINGTON.

Barrington, situé à l'extrémité sud-ouest du comté de Shelburne, est environ à mi-chemin entre les villes de Yarmouth et Shelburne, 45 milles au sud-ouest de la dernière ville. L'établissement est très florissant et se compose de (la Pointe de Barrington) et du "Passage" de Barrington, qui, à eux deux, couvrent une étendue de près de 3 milles. Il s'y fait un commerce considérable avec les pêcheurs du district environnant. Le "Passage" étant un lieu d'escale pour les vaisseaux faisant le trajet entre Yarmouth et Halifax, on y débarque une grande quantité de fret pour les localités voisines et l'île du Cap de Sable.

Actuellement, il n'y a qu'un seul débarcadère, et les vaisseaux ne peuvent pas l'atteindre à mer basse, à cause d'une barre située à 1,200 pieds au delà, recouverte seulement de 4 pieds d'eau à marée basse, et de 13 pieds, à l'eau haute des grandes mers. Le creusement d'un chenal à travers la barre étant coûteux, et l'incertitude qu'il ne serait pas rempli, par suite de sa position à angle droit avec le courant et la direction des eaux autour de l'île du Cap de Sable, déterminèrent le département, en 1888, à faire examiner différents endroits du voisinage, afin de choisir celui qui conviendrait le mieux à la construction d'un quai public. On en choisit un près de la tête du chenal de Sherrow.

Ce chenal communique avec le chenal principal immédiatement à l'est de la barre, et sépare l'île Sherrow de la terre ferme.

Les bas-fonds qui le bornent de chaque côté sont secs à mer basse, lorsque lui-même ne contient qu'une profondeur de 12 pieds d'eau ; les grandes mers, à Barrington, montent de 9 pieds. L'endroit choisi pour le quai se trouve sur la rive occidentale du chenal, au point où il touche presque la terre ferme, dans une anse qui a longtemps servi de lieu sûr et convenable à l'hivernement des bateaux de pêche et des cabotiers.

Pour se rendre à l'eau profonde du chenal, il faut parcourir une distance de 960 pieds sur les bas-fonds, et l'on propose d'y conduire le quai sur des palées ; ses premiers 120 pieds seront formés d'encaissements, à cause du fond qui est de roc. Sur les bas-fonds, le quai aura 20 pieds de largeur, et les palées, composées de 5 pieux chacune, seront placées à tous les 15 pieds, de centre en centre. Sur le bord du chenal, on construira un L en encaissement, de 30 pieds de largeur et de 60 pieds de longueur, destiné à l'usage des vaisseaux à vapeur et autres navires.

Pendant l'année fiscale, on a dépensé \$3,000 pour cette construction. On en a fait la partie intérieure, en pierre, à cause du prix élevé du bois en cet endroit ; le reste du quai est en bois, suivant la première intention ; on a pu acheter assez de pieux, de bois équarri, de madriers, etc, etc., pour en bâtir une longueur de 600 pieds environ. On estime qu'à son entier parachèvement, ce quai coûtera \$6,800.

#### ILE BATTY.

L'île Batty, comté de Pictou, est située dans le fort de Mérimomish, près de l'entrée. Sa longueur est de  $1\frac{1}{2}$  mille et sa plus grande largeur est d'un demi-mille. Sa rive sud est éloignée de la terre ferme d'environ trois-quarts de mille et est à l'abri de tous les vents de l'extérieur.

Dans le cours de l'exercice, un petit quai a été construit sur le côté sud de l'île. Il s'étend 60 pieds jusqu'à des battures qui ne sont recouvertes que de quelques pouces à l'extrême eau basse ; il a 12 pieds de largeur et se compose de deux piles,

de 15 x 12 pieds chacune avec des ouvertures de 15 pieds entre elles. Les grandes mers montent de 5 pieds trois pouces. Les petites mers montent de 3 pieds 3 pouces.

#### BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur le côté sud de la baie Saint-George, à 3 milles à l'est du port d'Antigonish, et à 15 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Le port est formé par l'île Pomquet et les récifs du large.

Le quai de Bayfield du côté ouest du port, à un quart de mille au sud du brise-lames, fut commencé par une compagnie par action il y a environ 32 ans; il fut remis entre les mains du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et terminé il y a environ 16 ans; il tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1887. Sa longueur est de 402 pieds et sa largeur de 22 pieds sur une distance d'environ 184 pieds à partir de terre; de 30 pieds sur une autre distance de 173½ pieds et de 50 pieds sur les autres 24½ pieds. La profondeur, à l'extrémité du large, est de 9 pieds à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds et les petites mers montent à 2 pieds.

Au mois de novembre 1887, un contrat a été passé pour réparer, exhausser et entourer de pilotis jointifs les deux piles du large, pour en démolir les caissons du centre et de terre et pour la construction de nouveaux travaux entre les piles extérieures et la rive. Les travaux ont été terminés en novembre 1888.

En 1879, un brise-lames fut construit s'étendant à 400 pieds à partir de la pointe Pomquet. Un contrat fut passé en 1886 pour la construction d'une autre longueur de 300 pieds, travaux qui furent terminés en octobre 1888.

On a fait du dragage le long des faces et de l'extrémité du quai, afin d'obtenir une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, et l'on a creusé un bassin en dedans du L ou du retour à l'extrémité du quai, pour faciliter davantage les opérations du commerce, etc.

#### BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est à l'extrémité septentrionale de l'île du Cap Breton, entre les caps Nord et Saint-Laurent.

Près de la tête de la baie se trouve un petit lac fermé par un banc de sable et de graviers.

En 1887, un chenal fut ouvert à travers le banc pour permettre aux bateaux de passer à l'eau haute. Les travaux étaient à peine terminés que le chenal se remplit de l'extérieur sur une distance d'environ 100 pieds, et, pendant l'exercice 1888-89, le chenal qui s'était alternativement ouvert pendant la crue et fermé pendant les tempêtes venant du nord, a été ouvert de nouveau et protégé par une jetée s'étendant à 53 pieds au delà des hautes eaux, et par des ouvrages en fascines et en pierre de 30 pieds de longueur dans la partie intérieure.

Le chenal resta ouvert pendant un certain temps, une fois les travaux de protection terminés, mais il est maintenant fermé par un petit banc vis-à-vis l'extrémité intérieure de la jetée.

Ce barrage est dû au passage du sable et du gravier au delà de la batture jusqu'à l'intérieur des travaux de protection pendant les tempêtes du nord.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

#### RIVIÈRE-AU-CASTOR (BEAVER RIVER.)

Elle se trouve dans le comté de Yarmouth, et se déverse dans la baie de Fundy, près de la gueule de la baie Sainte-Marie, et constitue la ligne de division entre Yarmouth et Digby.

La rivière se décharge sur une barre gravelleuse qui, bien souvent, obstrue son embouchure lorsque l'eau est basse; pendant ces années dernières son obstruction était complète et l'eau s'écoulait à travers le gravier.

En 1886-87, le département commença l'amélioration de l'embouchure de la rivière. On creusa un chenal à travers le banc de gravier et la levée, et l'on construisit un petit brise-lames sur sa rive sud, afin d'arrêter le gravier et de prévenir la reformation du banc.

Ces travaux ont produit de bons résultats, et durant la dernière année fiscale, la somme de \$1,500 fut employée à faire d'autres améliorations, telle que le prolongement du brise-lames sur une longueur de 100 pieds; l'enfoncement de palplanches sur sa face nord, exposée à l'action de la rivière, et sur le point de s'affouiller; le pro-

longement de la petite jetée, sur le côté nord de l'embouchure de la rivière, parce que l'accumulation de beaucoup de gravier, par une tempête venant du nord, en rendait l'entrée difficile aux bateaux pêcheurs.

Le brise-lames tout en protégeant l'embouchure de la rivière, constitue un bon embarcadère, quoique court, à l'usage des petits vaisseaux durant l'été, de même que le bassin, en dedans de la levée, forme un havre commode aux pêcheurs.

#### GRAND BRAS D'OR.

Le Grand Bras d'Or, comté de Victoria, se trouve du côté sud du chenal du même nom, près de l'endroit où il se verse dans l'Atlantique.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) le reliquat du crédit de 1887-88 a été employé à terminer un quai de 160 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec un L de 40 x 20 pieds. Il est composé de piles solidement construites, en bois rond, séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces; il est bien rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des pilotis jointifs. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, à l'eau la plus basse, est de 11 pieds. Les grandes mers montent de 2 pieds.

#### GRAND ÉTANG.

Le Grand Etang, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le côté sud de la baie est du lac du Grand Bras d'Or, à 13 milles de la tête de la baie.

Dans le cours de l'exercice, le reliquat du crédit de l'exercice précédent a été employé à compléter un quai de 260 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur, ayant une profondeur d'eau, à l'extrémité du large, de 8 pieds à l'eau la plus basse.

#### BLUE ROCK.

Blue Rock, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud de la baie de Saint-George, à deux milles et demi à l'est du fort de Tracadie.

Au mois de novembre 1886 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds et s'étendant dans une direction sud-ouest à partir du Cap-Bleu; ce brise-lames fut terminé en octobre 1888.

Le brise-lames a 16 pieds de largeur au sommet; du côté qui fait face à la mer il a une inclinaison de 1 dans 1 du sommet jusqu'à un pied audessous des plus hautes eaux, l'extrémité du large et le côté qui fait face à la mer audessous de l'inclinaison sont inclinés de 1 dans 6. Le côté intérieur a une inclinaison de 1 dans 12. Ce brise-lames est solidement construit avec parements en bois d'équarrissage, bien rempli de lest et protégé à son extrémité du large et le long de sa partie intérieure sur une longueur de 30 pieds par des défenses jointives. Les travaux sont à sec à l'eau basse sur une distance de 60 pieds au delà de l'extrémité du rivage. La profondeur à l'extrémité du large à l'extrême eau basse est de 12 pieds, et à la partie à l'abri du nord et de l'est de 12 à 5 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

#### BROAD COVE.

Broad Cove Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au sud de Margaree.

Un contrat a été passé en novembre 1886, pour la construction d'un quai à cet endroit lequel a été terminé en décembre 1888.

Le quai a 400 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au sommet. Il est solidement construit avec parements en bois d'équarrissage, bien rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des pilotis jointifs. La profondeur d'eau, à l'extrémité du large, à l'eau basse, est de 12 pieds 10 pouces.

Les grandes mers montent de 4 pieds 8 pouces.

#### BRULÉ.

Brulé est situé sur la rive sud du havre Brulé, détroit de Northumberland, à l'extrême coin nord-est du comté de Colchester, presque à mi-chemin entre la rivière Jean et Tatamagouche, environ un mille du chemin de fer que l'on construit entre Oxford et New-Glasgow.

Le quai, commencé il y a environ 25 ans, a été terminé aux dimensions actuelles, au moyen de souscriptions privées et d'aides des gouvernements locaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard, qui se sont élevées au chiffre de \$2,500.00. Il a

[1889]

65

404 pieds de longueur, sur une largeur moyenne de 24 pieds, et est totalement bâti en pièces de pruche rondes. Son sommet est couvert de gravier sur une longueur de 300 pieds à partir de la rive ; les 104 autres pieds portent un tablier en bois. Le quai mesure 13 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, et l'eau y est profonde de 3 pieds, à mer basse des grandes mers, et comme celles-ci y montent de 7 pieds, la profondeur à cette époque atteint 10 pieds. A mer basse la grève sèche se prolonge à 100 pieds en deçà de l'extrémité du quai.

Le commerce, fait au moyen de petites goëlettes, de pas plus de 300 tonneaux de jauge, consiste surtout en écorce de pruche, bois, foin et pommes de terre.

En 1886-87, le département a dépensé \$500 pour régaler le sommet de ce quai et y ajouter du lest.

Pendant la dernière année fiscale, les réparations ont coûté \$550.

Peu exposé à l'action de la mer, et quoiqu'affaibli par l'âge, cette construction est actuellement en assez bon ordre.

#### POINTE-AUX-ATOCAS (CRANBERRY HEAD.)

Cranberry Head, aujourd'hui Sanford, est à 6 milles au nord de Yarmouth ; c'est une station de pêche assez importante, et le brise-lames sert entièrement à la protection des petits vaisseaux, et de ceux des pêcheurs. Outre la pêche à la ligne et au filet, on y exploite deux, trois, et quelque fois jusqu'à quatre grandes trappes à poisson ; ces trappes, représentant un capital considérable, emploient un grand nombre d'hommes qui, pour la plupart, en sont actionnaires.

Le brise-lames a été commencé vers 1858, par les autorités locales qui y travaillèrent à différentes reprises jusqu'à 1865. En 1876, le département y fit une première dépense de \$2,000.00, en le prolongeant de 150 pieds. En 1878-1879, une autre somme de \$1,000.00 fut employée à faire un nouveau prolongement de 50 pieds, et à réparer l'ancien brise-lames. Pendant le mois d'août 1879, une tempête y causa des dommages qui nécessitèrent la dépense de \$500.00. En 1883-84, on borda son extrémité extérieure, ainsi qu'une partie de la face du côté de la mer. En 1886-87, constatant que le gravier s'accumulait autour de son extrémité extérieure, et y diminuait la profondeur de l'eau, on construisit un éperon de 28 pieds de longueur, à angle droit avec la face du côté de la mer, près de son extrémité extérieure, pour y arrêter le sable. En 1887-88, on répara quelques parties du bordage usées par le frottement du gravier. Durant la dernière année fiscale, le département y fit encore la dépense de \$200.00 pour enlever le gravier qui s'était accumulé dans le bassin avant la construction de l'éperon.

Le brise-lames est comparativement court du côté de la mer, par suite de la grande quantité de gravier qui s'y est déposée ; on n'en voit qu'une étendue de 300 pieds au-dessus de la batture, tandis que sa face intérieure, ou du côté du bassin, mesure 470 pieds de long. Les 232 pieds extérieurs du brise-lames ont 23 pieds de largeur, le reste, ou son extrémité intérieure n'étant large que de 19 pieds. Sa partie la plus large est couronnée d'un brisant haut de 3 pieds, et sa face du côté de la mer est bordée d'espars dégauchis, de 6 à 8 pouces d'épaisseur.

Les grandes mers atteignent une hauteur de 16 pieds, et le brise-lames se rend à une petite distance de la limite de la mer basse ; à l'eau haute, on mesure de 13 à 15 pieds d'eau, à son extrémité extérieure, suivant la plus ou moins grande accumulation du gravier.

#### CHETICAMP.

Le fort de Cheticamp, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 18 milles au nord du fort de Margaree.

Un contrat a été passé le 10 juin 1889 pour la construction d'un quai du côté est du fort, devant se composer d'un abord de 125 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, sur une distance de 60 pieds, à partir de son extrémité du large, avec extrémité et parements en pierre et rempli de terre ou de pierre ; d'un prolongement de 80 pieds de longueur, en deux piles séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La pile du large aura 60 pieds de longueur le long de la partie qui fait face au chenal et baignera dans une profondeur de 4 pieds à l'extrême eau basse.

Les grandes mers montent de 3½ pieds.

## BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au sud-est du fort de Sydney. Par suite des houillères considérables des environs, c'est une localité d'une très grande importance.

La baie à 2½ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'Océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines de Gowie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse; la construction a 1,386 pieds de largeur et avait au début 44 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Gowie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873 tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août. Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par M. Archibald et Cie.

En 1874 le gouvernement fédéral fit l'acquisition des intérêts que M. Archibald et Cie avaient dans le brise-lames. Un contrat passé en mai 1875 pour réparer et renforcer la construction, fut terminé en juillet 1877. A compter de 1877, des réparations considérables ont été faites presque chaque année, et la construction a été renforcée au moyen d'épis et de pilotis jointifs.

Dans le cours du dernier exercice de grandes réparations ont été faites aux parties du brise-lames qui avaient été avariées par les tempêtes et affaiblies par le temps, et, par suite du fait qu'il est bien exposé, le brise-lames est susceptible d'être endommagé par les tempêtes de l'est.

## ANSE DE DELAP (DELAP'S COVE.)

L'anse Delap dans le comté d'Annapolis, est située sur la rive sud de la Baie de Fundy, environ 12 milles à l'est du détroit de Digby.

Le brise-lames est construit immédiatement à l'est de l'embouchure d'une petite anse qui sert de refuge certain aux bateaux pêcheurs, et d'abri sûr pour y retenir les petits bateaux durant les mois orageux d'hiver. Il constitue un excellent embarcadère pour les cabotiers et les goélettes, qu'il protège contre les tempêtes de l'est, tandis que la formation de la côte, sur la rive opposée du cours d'eau crée, là, un brise-lames naturel.

Le département a construit ce brise-lames en 1878-79, au moyen d'une dépense de \$2,150. Il a une longueur de 156 pieds, et une largeur de 25 pieds 3 pouces. Il est bâti en bois rond, avec parement en bois d'équarrissage; son côté est, est bordé en bois de 8 pouces; son "brisant" sur le côté de la mer (oriental) a 4 pieds 6 pouces de hauteur, et son tablier est en pièces de 6 pouces.

En 1885, la réparation de sa base sur la face orientale, et la formation d'un enrochement en grosses pierres, pour empêcher la mer d'enlever le gravier de cette partie, ont coûté \$50. Tout le brise-lames est aujourd'hui dans un état tel qu'il ne demande pas de réparation immédiate.

Durant l'année dernière, \$1,000 ont été dépensées pour la protection de l'entrée de l'anse, et la pose d'une bouée, retenue par une ancre, au delà de l'extrémité extérieure de la jetée, afin de guider les vaisseaux dans leur sortie à la mer, et empêcher d'échouer sur la pointe de terre, située à l'ouest, qui jusque-là les avait exposés à des accidents.

On a protégé l'embouchure de l'anse en prolongeant de 100 pieds, vers l'intérieure, la face occidentale de la jetée, le long de la face du cours d'eau ou jusqu'à sa décharge dans l'anse, en exhaussant la grève sur le côté de la jetée qui regarde la mer, et en empêchant la pierre et le gravier d'être lancés par dessus la levée. Ce prolongement a une hauteur moyenne d'environ 16 pieds et une largeur de 12 pieds, de sorte que l'entrée de l'anse se trouve aujourd'hui libre de toute obstruction.

L'ancre qui retient la bouée en bois, mobile, durant l'été, est constituée par un gros cailloux qu'on a transporté à l'endroit voulu, et que l'on a garni de chaînes et

fers convenables; on en détache la bouée, à l'hiver, pour qu'elle ne soit pas avariée par les glaces flottantes.

## DIGBY.

La ville de Digby est située à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis, et constitue le terminus oriental du "Chemin de fer des Comtés de l'Ouest." Les navires à vapeur qui circulent entre Annapolis, Saint-Jean et Boston, y font escale; le cabotage y est considérable, surtout le transbordement du poisson. Le havre est libre à toutes les saisons, et la jetée que l'on a construite à l'extrémité nord de la ville protège les autres quais qui sont plus petits. C'est le seul débarcadère accessible à mer basse. La tempête de décembre 1885, a détruit l'extrémité extérieure de ce quai qui était composé autrefois, d'une partie intérieure en palées, longue de 560 pieds et large de 37 pieds; d'une pile en charpente à joints clos, de 80×40 pieds; puis, d'un débarcadère en charpente à encaissement, incliné, long de 170 pieds, recouvert d'une plate-forme portant sur des palées; enfin, d'une pile en charpente à joints clos de 54×50 pieds, à son extrémité extérieure. On a aussi dragué un chenal le long du côté sud du quai, depuis la tête du débarcadère incliné jusqu'au delà de la pile extérieure, dans les eaux plus profondes.

La susdite tempête a jeté la pile extérieure en travers du nouveau chenal, et démolí l'extrémité extérieure du quai jusqu'à la tête du plan incliné.

Après cet accident les navires s'arrêtèrent à un chalan tiré par un remorqueur, pour charger et décharger leur fret. En 1887, le département tenta vainement d'enlever la pile qui fermait le chenal, au moyen de journaliers. En 1888, l'on donna l'ouvrage à l'entreprise; l'entrepreneur après bien des difficultés, réduisit la pile en pièces, et la rasa jusqu'à la surface du fond.

En janvier 1888, on commença la reconstruction du quai en lui donnant sa largeur primitive et l'on arrêta les travaux le 1er novembre dernier, après avoir dépensé \$8,863.01, dont \$2,470.62 furent dépensées depuis le commencement de l'année fiscale.

La nouvelle construction consiste en une pile de 45×45 pieds, destinée à remplacer l'ancienne, bâtie en bois rond, avec doubles rangées de pièces de parement, et complètement chargée de lest; elle a 45 pieds de hauteur, et se trouve raccordée à l'ancien quai, au moyen d'un débarcadère en encaissement incliné, surmonté d'une plateforme portée sur de forts chevalets. Le débarcadère et sa superstructure ont 25 pieds de largeur. En outre, la partie intérieure du quai, ou celle en palées, a été renforcée et réparée en certains endroits, et les parties usées et cariées du tablier en madriers, ont été renouvelées.

Quoique la partie intérieure du quai soit encore utile malgré son âge et sa carie assez généralisée, elle peut être détruite par les tempêtes, un grand nombre des pieux ayant été rongés par les vers, et la pile, à la tête du plan incliné, ayant été considérablement déjetée de sa position primitive par la tempête de 1885.

Les grandes mers s'élèvent de 27 pieds 6 pouces, et laissent la grève à sec jusqu'à la tête du débarcadère. Il y a actuellement 12 pieds d'eau, à mer basse, à l'extrémité du quai.

## EAST BAY.

East Bay, dans le comté du Cap-Breton, est un bras du lac du Grand Bras d'Or.

En 1881, un quai a été construit à la tête de la baie par la population aidée d'un petit octroi du gouvernement provincial. Au début sa longueur était de 160 pieds, et en 1882-83 une pile de 70 x 18 pieds a été construite à l'extrémité du large. En 1883-84, la partie de terre ou celle qui fut d'abord construite subit des réparations générales.

Dans le cours de l'exercice 1888-89, le tablier de la pile extérieure fut réparé, de nouvelles défenses furent posées et deux des piles du centre ou du rivage furent reconstruites, et d'autres réparations furent exécutées. Il y a une profondeur d'eau, à l'extrémité du large, de 11 pieds au niveau le plus bas du lac.

Un des bateaux de la *Bras d'Or Steam Navigation Co.* voyage tous les jours entre East Bay et Port-Mulgrave, pendant l'été.

## EATONVILLE.

Le havre Eatonville, autrefois "Les Trois Sœurs," comté de Cumberland, est à 10 milles au nord du cap Chignecto, Baie de Fundy, et à 4 milles au sud-ouest du havre de la Rivière-aux-Pommes.

Il est formé par une batture de sable à son embouchure, qui se prolonge à partir de la rive sud jusqu'à environ 120 pieds en deça du rocher situé sur sa rive nord. Et la rivière se décharge par la partie libre entre ces deux points. Le flot de la marée remonte la rivière sur près d'un  $\frac{1}{2}$  mille, et couvre à mer haute, de larges bas-fonds marécageux.

De gros vaisseaux jaugeant jusqu'à 1,200 tonneaux peuvent entrer dans le havre, à l'eau haute, pour prendre des cargaisons de bois, destinées aux marchés anglais, ou pour y faire subir le radoub nécessaire. Les grandes mers y montent de 37 pieds, et les petites mers, de 30.

En 1887-88, le département construisit un brise-lames, au coût de \$2,000, au large de l'extrémité nord de la batture sablonneuse, pour empêcher l'accumulation du gravier à l'embouchure de la rivière, et pour protéger l'extrémité de la batture parce que les crues l'endommageaient souvent, et qu'en dehors des crues la mer charroyait beaucoup de gravier à l'embouchure de la rivière, ce qui rendait l'entrée ou la sortie du havre très difficile pour les vaisseaux. Le brise-lames a une longueur de 123 pieds, et une largeur de 20 pieds au sommet, avec une inclinaison d'1 dans 4, à son extrémité, et d'1 dans 8, sur les côtés; il est bâti sur des encaissements en bois rond, bien liaisonnés les uns aux autres et complètement chargés de l'est. Sa hauteur moyenne est de 17 pieds.

Le 11 août 1880, le département donna l'ordre de le prolonger de 80 pieds. Les travaux commencèrent immédiatement, et l'on avait entouré de pieux jointifs les encaissements, immergés, lorsque survint une violente tempête qui perça le banc de gravier à l'extrémité intérieure du brise-lames, et l'affouilla. L'on arrêta les travaux sur la nouvelle partie, et l'on prit tous les moyens possibles pour protéger cette extrémité de l'ancien brise-lames. L'ouvrage fut terminé pour l'hiver, et depuis, de violentes tempêtes l'ont vainement assailli. A l'eau basse des grandes mers la grève sèche s'étend à 100 pieds au delà de l'extrémité inachevée du brise-lames.

## LACS GABARUS ET BELFRY.

Les lacs Gabarus et Belfry, dans le comté de Cap-Breton, à quelques milles au sud de la baie de Gabarus, sont reliés par un chenal dont le niveau est uniforme. Le lac Belfry est relié à la baie fourchue par un chenal étroit et difficile.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) le chenal entre les deux lacs a été creusé de deux pieds au niveau minimum du lac sur une distance de 800 pieds. Le nouveau chenal a 20 pieds de largeur.

## ANSE GREEN (GREEN COVE.)

Cette localité aujourd'hui nommée Port-Maitland, dans le comté de Yarmouth, est à 13 milles au nord de la ville de ce nom. C'est un village de pêcheurs, florissant, possédant beaucoup de trappes et de vaisseaux.

En 1878, la couronne ayant obtenu de la "Pond Company" le transfert d'une partie de cette propriété, le département y dépensa la somme de \$4,500.00 pour le prolongement, de 50 pieds du brise-lames oriental, et pour l'exhaussement et l'élargissement de son extrémité intérieure, sur un parcours de 158 pieds, ainsi que pour la construction d'un éperon, long de 75 pieds, au brise-lames occidental. En 1885-86, on exhaussa l'extrémité extérieure du brise-lames oriental, et l'on répara le bordage de la face extérieure du brise-lames occidental.

Au commencement de l'hiver de 1887-88, le brise-lames occidental fut sérieusement endommagé par une suite de tempête qui y fit une brèche complète de 86 pieds, près de son extrémité extérieure.

Pendant la première partie de l'année fiscale, on dépensa la somme de \$500.00 pour mettre la construction à l'épreuve de tout autre accident. Ainsi, on a enlevé les débris, fermé la brèche des deux côtés, et enfoncé un certain nombre de pieux de défense sur les faces extérieures et les angles exposés de la construction avariée.

A l'eau basse des grandes mers, le brise-lames est entièrement à sec, tandis qu'à l'eau haute, son extrémité extérieure gît dans une profondeur de 16 pieds d'eau,

les grandes mers montent d'environ 17 pieds 6 pouces. En comptant l'ouverture qui le traverse, le brise-lames a une longueur de 386 pieds, et une largeur variant de 20 à 22 pieds.

#### HAVRE GREEN.

Dans le comté de Shelburne, entre l'embouchure de la rivière Jordon et le havre de Ragged Island, environ 2½ milles au nord-ouest de Lockport.

Ce havre ne sert qu'aux petits bateaux. Du côté sud, il est exposé et reçoit parfois les fortes mers de l'Atlantique, mais du côté est, il renferme une baie abritée, où 20 pêcheurs attachent leurs bateaux. Cette baie est traversée au centre par un chenal, qui renferme de 4 à 6 pieds d'eau, à mer basse, tandis que ses autres parties, formées de bas-fonds, sont à sec et couvert de boue. Du côté ouest, une barre de gravier et de pierre, protège la baie contre l'action des eaux du havre Green.

Pendant l'année fiscale, on y a dépensé \$100.00 pour creuser un chenal à l'usage des bateaux, à travers la barre, afin de donner aux pêcheurs la facilité de se rendre à leurs pêches, sans les obliger d'aller contourner à la rame, l'extrémité nord de la baie. Ce chenal a été creusé à la pelle et sert aux bateaux, du  $\frac{3}{4}$  du flux au  $\frac{1}{4}$  du reflux; il a 125 pieds de longueur et est assez large pour y laisser passer les plus grands bateaux.

#### HAMPTON.

Hampton ou "Anse des Chutes", comté d'Annapolis, est à 20 milles à l'est du détroit de Digby, et à 6 milles au nord de Bridgetown, station de chemin de fer voisine.

La jetée primitive de Hampton, construite par le gouvernement provincial, était située à un demi-mille à l'ouest de la jetée actuelle. Elle mesurait 165 pieds de longueur, lorsqu'en 1879, le département dépensa \$3,000.00 pour la prolonger de 121 pieds, la réparer en certains endroits, et la protéger contre tout affouillement de la part de la mer.

En 1881, on reconnut que l'ancienne jetée avait été tellement mal placée qu'il était impossible de la rendre d'aucune utilité; non seulement elle s'affouillait du côté de la mer, mais à cause de sa position, les cailloux roulés, s'accumulaient rapidement sur le fond, à son intérieur, c'est pourquoi l'on décida de construire la nouvelle jetée.

Celle-ci a coûté \$2,300.00 et renferme les matériaux sains et convenables de l'ancienne jetée. Elle a 264 pieds de longueur et se trouve placée immédiatement à l'ouest de l'embouchure d'un petit ruisseau, dont l'action prévient la formation de barres.

L'année dernière, on découvrit à l'examen de cette jetée, que l'eau en avait sapé la base, et menaçait de la ruiner entièrement. C'est alors, que pour la conserver, le département consacra la somme de \$675.00 à planter des pieux jointifs sur toute sa face inférieure; à en régaler le sommet, qui s'était déprimé en quelques endroits; à ajouter du lest; à réparer le tablier ainsi que le brisant. La jetée est aujourd'hui, en bon ordre, et lors de la mer haute elle offre un débarcadère sûr aux petites goëlettes et aux cabotiers.

Le commerce y est le même qu'aux autres jetées de cette côte de la Baie de Fundy, consistant principalement en bois de chauffages, poisson, pommes, pommes de terre et autres produits des montagnes du nord.

La différence de niveau entre les marées y varie de 27 à 31 pieds; l'eau haute ordinaire des grandes mers, atteint une profondeur de 25 pieds, à l'extrémité de la jetée.

#### HAVRE DE JONES.

Ce havre, dans le comté de Shelburne, est situé sur la rive orientale de l'embouchure de la rivière au Sable, 12 milles à l'est de Lockport, par eau. Il est petit, abrité par le côté, et son chenal a une profondeur de 12 pieds d'eau, ce qui est très avantageux aux pêcheurs, qui y placent à l'automne, leurs grands bateaux de retour des "bancs."

A cause de sa position, le flot de la marée y est très fort, et les pêcheurs y ont difficilement retenu leurs bateaux.

A titre de remède, le gouvernement dépensa pendant l'année fiscale, la somme de \$60 pour deux organeaux enfoncés sur des pointes exposées et pour un caillou d'ancrage garni d'une chaîne et d'un tourniquet portant une bouée mobile.

#### KINGSPORT.

Kingsport, autrefois la Pointe-du-Chêne, dans le comté de King, est situé sur la rive occidentale du bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon, et c'est le terminus oriental d'un embranchement du chemin de fer de Windsor et Annapolis, maintenant en voie de construction.

La première jetée avait 445 pieds de longueur et était la propriété sous le contrôle d'une compagnie qui en fit transport à la couronne en 1873-74. Un coffrage de 12 pieds de largeur a été construit le long de la partie est dans le but de briser la mer.

En mars 1875, un contrat fut passé pour prolonger la jetée de 270 pieds sur une largeur de 30 pieds dans le but d'agrandir la partie abritée et de rendre le port plus accessible, parce que à cause de la grande différence de niveau entre les marées (de 40 à 43 pieds) se trouve à sec de la mi-reflux à la mi-flux; les travaux ont été terminés en novembre 1875.

En 1883-84, de légères réparations furent faites à l'ancienne construction et en 1885-86 on a renouvelé le tablier qui était vieux et usé à certains endroits.

Dans le cours de 1887, on a reconstruit 107 pieds de la face du brise-lames qui avait été endommagé.

Dans l'automne de 1888, on constata que le tablier de la partie construite sur pilotis était tellement pourrie qu'il était impossible aux cultivateurs d'atteindre l'extrémité du large de la jetée avec leurs voitures chargées et une voie en madriers de 12 pieds de largeur, sur la partie des pilotis, fut commencée en novembre et terminée au commencement de l'hiver.

#### PETIT-DÉTROIT.

Petit-Détroit, comté de Victoria, est un retrécissement du chenal Saint-Patrice du lac du Grand Bras d'Or, à un endroit, à 7 milles, à l'est du village de Whycomagh.

Un quai a été construit sur le côté sud du détroit en 1887-88. Il se compose d'une pile riveraine de 47 pieds 6 pouces de longueur sur 20 pieds de largeur, et d'un prolongement sur pilotis de 82 pieds de longueur avec un L à l'extrémité du large de 40 x 20 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large est de 14 pieds. Le niveau du lac est constant.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) le reste du crédit de 1887-88 a été employé à la construction d'une petite maison et à la réparation du plan incliné.

La compagnie de navigation à vapeur de Bras d'Or dont les vaisseaux naviguent entre Petit Bras d'Or, Baddeck et Whycomagh, se sert de ce quai; et on s'en sert aussi pour expédier le bétail et les produits agricoles.

#### LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de Merigomish, fort le plus rapproché et à la même distance à l'est de la Rivière des Français, station la plus rapprochée du prolongement est du chemin de fer Intercolonial. Les habitants sont des cultivateurs et qui s'occupent aussi de pêche.

Un quai fut commencé en 1886-87 et terminé l'année suivante. Il a 200 pieds de longueur et 20 de largeur, solidement construit en charpente de bois équarri, a joints clos, et bien rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des défenses jointives. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à l'eau basse, est de 1 pied 9 pouces.

Les grandes mers montent de 4 pieds 6 pouces.

Dans le cours de l'exercice dernier une faible somme a été employée à miner la langue de roche pour donner une plus grande profondeur d'eau.

#### HORTON D'EN BAS (LOWER HORTON.)

Horton d'En Bas (Lower Horton) ou débarcadère d'Horton, est situé à l'extrémité Est du comté de King, N.-E., à l'embouchure de la rivière Gasperaux, environ

à mi-chemin entre Avenport et Wolfville. C'est une station du chemin de fer "Windsor et Annapolis."

Pendant l'année fiscale 1888-89, on y a dépensé la somme de \$2,252.28 pour la reconstruction du débarcadère; l'ancien quai, bâti depuis 60 ans, était tellement en ruine, qu'il ne servait plus au fins maritimes.

Le nouveau quai, construit sur le site de l'ancien, est en charpente à encaissement, en bois rond, à joints ouverts, avec trois plate-formes à l'est, des pieux de défense, un tablier en madriers, etc. Il est long de 172 pieds et large de 65 pieds, à son extrémité extérieure, et de 23'6" à son extrémité intérieure.

Par suite de sa position à l'intérieur de l'embouchure de la rivière, le quai est sûr et abrité, et quoiqu'il soit à sec, à mer basse, à cause de la grande différence de niveau entre les marées, les vaisseaux tirant 18 pieds d'eau peuvent y arriver à mer haute.

#### MABOU.

Le port de Mabou, dans le comté d'Inverness se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port Hood. Son entrée se faisait autrefois, à l'extrémité sud d'une chaîne de collines de sable, au moyen d'un chenal obstrué par un banc sur lequel il n'y avait que 4 pieds d'eau à mer basse.

En 1870 on fit un relevé et présenta un rapport sur le projet d'ouvrir un nouveau chenal à travers les bancs de sable à leur extrémité nord, et de fermer le chenal qui existait.

Les travaux furent commencés en 1872. Une jetée établie sur le côté sud du nouveau chenal, longue de 753 pieds, fut terminée en 1876; et la même année l'ancien chenal fut fermé. Presque tous les ans depuis 1876, on a employé des fonds à construire un barrage en fascines et en pierres, du côté sud près de l'extrémité du large de la jetée; à construire et à réparer le mur de soutènement du côté nord, à réparer la jetée et à la protéger au moyen de pieux jointifs; et, depuis 1885, à construire une levée en fascines et en pierre sur la batture du côté nord du chenal sur une longueur de 1112 pieds au-delà de l'extrémité extérieure de la jetée.

Le crédit de 1888-89 a été employé à exhausser cette levée en fascines et en pierre.

Le nouveau chenal est droit et en tous points une grande amélioration sur l'ancienne entrée qui est maintenant fermée par un banc de sable large de 900 à 1000 pieds. La profondeur du nouveau chenal à l'eau basse, vis-à-vis l'extrémité extérieure du terrassement en fascines et en pierre, est de 7 pieds; au-delà se trouve un petit banc recouvert de 6 pieds d'eau, à mer basse. Dans le chenal à partir de l'extrémité extérieure du terrassement en fascines et en pierre jusqu'à l'extrémité du large de la jetée, la profondeur varie de 8 à 12 pieds, et vis-à-vis la jetée où le chenal est large d'environ 100 pieds, de 12 à 15 pieds, à mer basse. A partir de l'extrémité intérieure de la jetée, il y a un chenal de 4,000 pieds de longueur se terminant en un beau bassin de 2½ milles de longueur, et de un quart à un demi mille de largeur en dedans de la ligne de 10 pieds, et une profondeur de 2½ à 4 brasses sur une grande partie de son étendue.

#### MAIN-À-DIEU.

Main-à-Dieu, dans le comté du Cap-Breton, est un petit fort sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à 10 milles au nord-est de Louisbourg. Il est abrité par l'île Scaltaire et par des roches qui se trouvent dans la baie entre l'île et la terre ferme, et offre un mouillage sûr pour les cabotiers et les bateaux pêcheurs, qui le fréquentent beaucoup; l'eau à une profondeur de 10 à 13 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent de 5½ pieds.

Un brise-lames de 250 pieds de longueur a été construit sur le côté est du fort, en 1881-82. C'est une construction dont le centre est en bois, bien remplie de lest et recouverte de pierre avec une inclinaison du côté de la mer et à l'extrémité du large, de 3 dans 1 sur le côté intérieur, de 2 dans 1 sur lequel de grosses pierres ont été mises avec soin.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) \$400.00 ont été employées à remettre en places des grosses pierres du talus intérieur, près de l'extrémité du large du brise-

lames, qui avaient d'abord été soulevée par la glace, et subséquemment emportées par la mer.

#### MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la Baie de Fundy, environ 42 milles à l'est du détroit de Digby.

Pendant la tempête du 27 décembre, 1885, la jetée à cet endroit, a souffert de grands dommages, et la mer y a pratiqué une brèche complète de 150 pieds de longueur.

Lors de la session de 1885-86, on a voté la somme de \$8,500 pour remédier à ces dommages, et pendant les derniers six mois de l'année 1886, on a reconstruit la partie avariée, moyennant la somme de \$4,419.92. Au printemps de 1887, l'on a continué les réparations; on a démoli la face du côté de la mer, de l'ancienne construction, qui était très cariée et rongée par les vers, et on l'a reconstruite. Ces réparations progressèrent jusqu'à la fin de la saison de 1887, lorsqu'on reconnut que le montant voté était insuffisant pour terminer le travail entrepris.

On a pu, pendant l'année dernière, au moyen d'un nouveau vote de \$300.00, compléter les travaux de la saison précédente. Ceux-ci consistèrent à compléter le bordage de la face extérieure; à ajouter 40 pieds d'un nouveau couronnement en bois, et 3 courbes au "brisant"; à compléter le lestage et le tablier, et à enlever la balance du vieux lest qui couvrait le bassin, ou le fond près du débarcadère.

La construction est aujourd'hui en bon ordre; elle mesure 470 pieds de longueur, de 35 à 39 pieds de largeur, et se rend jusqu'à une petite distance en deça de la limite atteinte par la mer basse. La différence de niveau entre les marées est de 28 à 32 pieds, et lors de l'eau haute des grandes mers, on mesure 27 pieds d'eau, à l'extrémité de la jetée.

#### MCNAIR'S COVE.

McNair's Cove, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive ouest de la baie de Saint-George, à 5 milles au sud du Cap-George.

En 1872-73 un brise-lames a été construit s'étendant de 400 pieds à partir de la pointe nord de l'anse. Des réparations furent faites de temps à autre, et en 1878, une pile de 20 pieds de longueur fut placée à son extrémité extérieure en 1879, la construction fut emportée par les glaces flottantes, depuis l'extrémité du large jusqu'à 100 pieds en deça de son extrémité intérieure et sur une hauteur de 6 à 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Pendant l'été de 1883, 70 pieds de son extrémité intérieure furent reconstruits, et pendant l'hiver de 1884 les travaux furent prolongés de 94 pieds. En avril 1884, les 94 pieds du prolongement furent considérablement endommagés par la glace et subséquemment emportés.

En 1887, un contrat fut passé pour la reconstruction de 160 pieds du brise-lames, et les travaux furent terminés en décembre 1888.

La nouvelle construction a 34 pieds de largeur et est inclinée du côté de la mer et à son extrémité du large. Le brise-lames est solidement construit en charpente à joints clos, bien rempli de lest et protégé du côté de la mer et à son extrémité du large par des pieux jointifs.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large des nouveaux travaux, est de 11 pieds et à son extrémité intérieure, de 5 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

#### NOEL.

La baie de Noël, dans le comté de Hants, est située sur le côté sud de la baie de Cobequid, 13 milles environ à l'ouest du village de Maitland. C'est la baie la plus profonde sur cette rive de la Cobequid; elle est large d'un mille et demi à son embouchure, et s'éloigne à peu près à la même distance de l'alignement général de la côte vers l'intérieur. Toute la baie, à l'exception de quelques chenaux de petits criques, est sèche à mer basse; les grandes mers y montent de 50 pieds et les petites de 43 pieds.

Pour la commodité des nombreux cultivateurs à l'aise du voisinage, le département a dépensé la somme de \$3,000 durant la dernière année fiscale pour la construction d'un quai, sur la rive ouest de la baie. Ce qui, y compris l'abord, à une longueur de 275 pieds et une largeur de 25; il se termine par un L long de 35 pieds.

L'abord, long de 75 pieds, est en charpente à encaissement remplie de fascines, pierre et gravier; le corps principal du quai repose sur des palées, et porte un tablier en madriers. On a enfoncé une double rangée de pieux jointifs, sur la face du quai qui regarde la mer, et seulement une rangée à son extrémité extérieure et sur la face du L. A ce dernier endroit, l'eau haute de la marée ordinaire monte de 16 pieds, et celles des grandes mers, de 20 pieds.

#### ANSE DE PARKER (PARKER'S COVE).

Parker's cove, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la Baie de Fundy, environ 15 milles à l'est du détroit de Digby, et 7 milles directement au nord d'Annapolis, station de chemin de fer voisine.

Durant l'année 1883-84, on a construit un petit brise-lames, long de 165 pieds et large de 26 près de l'extrémité orientale de l'anse, pour la commodité des petits bateaux et des pêcheurs. Il se prolonge en dehors, à angle droit avec la tête de l'anse, à une distance de 100 pieds, et son extrémité extérieure décrit une légère courbe vers l'ouest.

Les grandes mers à cet endroit montent de 30 pieds, mais, comme à mer haute, il n'y a qu'une profondeur de 8 pieds d'eau, à l'extrémité de la jetée, elle n'est que peu utile au commerce maritime, et ne sert exclusivement qu'aux pêcheurs.

Pendant la dernière année on y a dépensé la somme de \$200.00 pour les réparations suivantes: On a posé 10 nouvelles défenses sur la face intérieure; remplacé 80 pieds des pièces du couronnement; exhaussé de deux pieds la surface de l'extrémité extérieure, et protégé la base contre tout autre tassement. La jetée est aujourd'hui en bon ordre.

#### BRISE-LAMES DE PARRSBORO.

Ce brise-lames est situé sur la batture qui se prolonge vers l'extérieur à partir de la rive ouest de l'embouchure de la rivière de l'Île-à-la-Perdrix, et constitue le havre de Parrsboro, dans le comté de Cumberland.

Cette batture a près d'un tiers de mille de largeur, et porte un phare près de son extrémité oriental. Elle s'élève de quelques pieds seulement au-dessus du niveau de l'eau haute, c'est pourquoi, afin d'empêcher la mer de la battre pendant les tempêtes venant du sud, et d'en prévenir le percement, ce qui détruirait le havre, le département de la marine et des pêcheries, y construisit un brise-lames.

Ce brise-lames, ou plutôt ces travaux de protection de la grève sont longs de 1130 pieds, et contiennent à leur extrémité orientale deux Eperons longs de 50 pieds chacun, construits avec gradins. L'ouvrage a une largeur de 10 pieds, une hauteur de 4 à 6 pieds, et est en bois d'équarrissage, à joints clos, dont une partie est chargée de gravier jusqu'au sommet, et l'autre jusqu'à une certaine hauteur, puis le tout est recouvert d'un tablier.

L'extrémité occidentale du brise-lames, sur un parcours de 200 pieds, ayant été affouillée, le département y remédia l'année dernière par une dépense de \$370. On a, de plus, à même cette somme, prolongé le brise-lames de 30 pieds vers l'intérieur (le rivage) pour y empêcher l'affouillement par les tempêtes venant du sud.

#### JETÉE DE L'ÎLE-A-LA-PERDRIX.

Cette jetée est située sur la rive nord du bassin de Minas, environ un mille à l'ouest de l'embouchure de la rivière à l'Île-à-la-Perdrix, et deux milles de la ville de Parrsboro, terminus du chemin de fer de la compagnie de charbon et de chemin de fer de Cumberland.

Elle est placée directement sur le bord de la mer et l'eau y conserve une profondeur suffisante pour qu'à mi-marée les vaisseaux puissent y arriver et en partir; c'est le point principal de communication entre le comté de Cumberland et les comtés de King et Hants, sur la côte sud du bassin de Minas; durant la navigation, les vaisseaux à vapeur du bassin de Minas et de Saint-Jean y font régulièrement escale.

La jetée a une longueur d'environ 500 pieds et une largeur variant de 27 à 29 pieds. Son extrémité intérieure a une inclinaison de 6 pieds, dans les premiers 42 pieds, d'où jusqu'à son extrémité extérieure, elle (la jetée) conserve le même niveau, c'est-à-dire 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes mers. Sur son côté intérieur se trouve un plan incliné, étroit, pour faciliter le passage des voya-

geurs et du fret pendant toutes les marées. Elle est construite en bois équarri, à parements perpendiculaires, et recouverte d'un tablier. A son extrémité extérieure, elle est haute de 30 pieds, et la grève sèche à mer basse s'étend jusqu'à cent pieds en deçà de cette extrémité.

Cette jetée a été construite en 1864-65 par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et depuis la confédération le département y a fait de grandes réparations. A cause de son peu de hauteur, de la submersion de son extrémité extérieure à l'eau haute des grandes mers, de son exposition aux tempêtes du sud-est ainsi qu'à l'action des glaces poussées par le vent et la marée, cette jetée peut être à tout moment avariée.

L'année dernière on y a dépensé une faible somme pour remplacer et reclouer un certain nombre des pièces du tablier.

#### RIVIÈRE DE L'ÎLE-À-LA-PERDRIX.

Cette rivière se déverse sur la rive nord du bassin de Minas, bras sud-est de la baie de Fundy, au village de Parrsboro, comté de Cumberland, terminus du chemin de fer de la compagnie de charbon et de chemin de fer de Cumberland (autrefois le chemin de fer de Springhill et Parrsboro). La rivière, du village à son embouchure, forme le havre où se fait un fort commerce de charbon et de bois.

Le chenal de la rivière étant très tortueux, le département commença en 1879, les travaux du percement des pointes de Robertson, Shannon et Mullin, qu'il continua d'année en année pour les terminer en 1884.

La langue de terre projetant de l'extrémité de la barre de sable, sur le côté est et près de l'embouchure de la rivière, composée d'argile et de gravier, a toujours été un obstacle sérieux à la navigation, forçant les vaisseaux à décrire une courbe rapide à cet endroit, surtout lorsque ce sont de grands vaisseaux à vapeur ou autres, chargés de charbon qui partent du nouveau quai de la compagnie ou qui y arrivent.

A mer basse, la rivière est à sec, à l'exception d'un petit chenal d'eau douce ; à l'eau haute des grandes mers, il y a une profondeur de 25 pieds au débarcadère.

Pendant la dernière année fiscale, le département dépensa \$3,000 pour couper l'extrémité de la pointe et enlever 60,000 verges cubes d'un mélange d'argile durcie et de gravier.

#### ÎLE DE PICTOU.

L'île de Pictou, dans le comté de Pictou, dans le détroit de Northumberland, a cinq milles de longueur sur un mille et demi de largeur, et est à environ 10 milles au nord-est du phare de Pictou ; ses habitants s'occupent de pêche et d'agriculture.

Il y a deux petits quais sur le côté sud de l'île ; un près de l'extrémité occidentale, construit par le gouvernement provincial, et réparé et renforcé par le département en 1880 ; et un autre près du centre de l'île connu sous le nom de "Quais de l'est," construit par le département en 1882-83.

Dans le cours de l'exercice, la balance du crédit de 1887-1888, a été employée à terminer les prolongements des quais de l'est et de l'ouest. Le quai de l'est a été prolongé de 100 pieds et le quai de l'ouest de 62 pieds 6 pouces. Les prolongements ont 20 pieds de largeur au sommet, sont en bois rond, bien remplis de lest et protégés à l'extrémité du large par des défenses jointives.

La profondeur de l'eau à l'extrême eau basse, à l'extrémité du large du quai de l'est est de 3 sur le fond de sable mouvant et de 4 pieds sur le fond de roc ; et à l'extrémité du large du quai de l'ouest de 3 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds 6 pouces.

#### PORT-GREVILLE.

Port Greville, dans le comté de Cumberland, est situé sur la baie de Greville, sur le côté nord du bassin de Minas, baie de Fundy, et à l'embouchure de la rivière Ratchford. Il est à environ 15 milles à l'ouest de Parrsboro, terminus du chemin de fer de la compagnie de chemin de fer et de charbon de Cumberland, et 15 milles à l'est du Cap-d'Or.

Le port est formé par une haute batture de gravier parallèle à la rive et longue de plus d'un demi-mille, en dedans de laquelle coule la rivière avant d'atteindre la limite de la mer basse. Cette batture quoiqu'élevée était, jusqu'en 1872, couverte à l'eau haute des grandes mers, mais durant cette année, une violente tempête survenue

pendant la mer haute, en balaya la surface sur une étendue de 2800 pieds et à une profondeur de  $2\frac{1}{2}$  pieds.

La protection offerte, par cette batture étant en grande partie détruite, le département y remédia, en 1874, d'une façon plus avantageuse par la construction d'encaissements, en bois rond, sur une longueur de 2200 pieds, et une hauteur moyenne de 7 pieds.

En 1886-87, le département construisit un brise-lames au large de l'extrémité orientale de ces encaissements dans le double but d'arrêter l'accumulation du gravier dans le port, produite par les vents de l'ouest, et de devier le cours de la rivière afin de raccourcir son parcours entre la mer. Cette construction a 250 pieds de longueur, une largeur de 21 pieds, au sommet, des côtés inclinés de  $\frac{1}{2}$  dans 1, sur la face du côté de la mer, une hauteur moyenne de 20 pieds. Elle est en charpente à encaissement, en bois rond, bordée sur sa face qui regarde la mer, en madriers de 6 pouces; sa face intérieure et son extrémité sont renforcées par des pieux jointifs enfoncés jusqu'à 3 pieds au-dessous du fond présumé de l'argile, afin d'empêcher l'affouillement de sa base. La limite de la mer basse est à environ 250 pieds en deçà de l'extrémité du brise-lames. Les grandes mers y montent de 40 pieds, et les petites mers de 33.

#### PORT HOOD.

Port Hood, chef lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte occidentale du Cap Breton, à 20 milles au nord de l'embouchure nord du détroit de Camo.

Une jetée de 550 pieds de longueur et 24 pieds de largeur avec un L de 100 pieds sur 25 pieds, a été construite sur la rive est du fort en 1885-86 par le gouvernement provincial. Lorsque le département la prit sous son contrôle elle avait besoin de réparations. En novembre 1871 une partie, de 200 pieds de longueur, fut détruite; pendant les deux étés qui suivirent, cette partie fut reconstruite, d'autres réparations néanmoins furent faites et une nouvelle pile de 125 sur 25 pieds fut construite à l'extrémité du large. De légères réparations furent faites en 1877-78 et 79. Et de grandes réparations de 1879-82 pour remédier aux avaries causées par les tempêtes du mois d'octobre 1879, d'août 1880 et du mois de novembre 1881. Des réparations d'une nature permanente furent faites en 1883-84, y compris des enrochements composés de grosses pierres des deux côtés de la jetée avec inclinaison sur le côté sud à partir du niveau de l'eau haute, de 3 dans 1, et du côté nord, de 2 dans 1. En 1884, 1885 des pierres, des ouvrages de protection qui s'étaient dérangées furent replacées. On employa une légère somme à réparer l'extrémité du large en 1887-88, et pendant que ces travaux étaient en voie d'exécution, l'extrémité sud du L fut avariée au-dessous des basses-eaux et subséquemment 40 pieds furent emportés.

Le crédit accordé en 1887-88 furent employé à construire une nouvelle pile de 48 sur 22 pieds à l'extrémité sud de L, le reliant à la nouvelle pile; et à faire d'autres réparations.

Le profondeur à l'extrême eau basse, à l'extrémité sud de L est d'environ 9 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Ci-suit un état du nombre de voyages faits par les vaisseaux à vapeur qui font escale à Port Hood, de leur tonnage, etc., pendant l'exercice expiré le 30 juin :

Vaisseaux "Beaver," 99 tonnes, de Pictou.....	58	voyages
do "Rimouski," 84 tonnes, de Mulgrave.....	52	do
do "M. A. Stair," 166 tonnes, de Halifax.....	2	do

#### PORT LORNE.

Port Lorne, autrefois Port Williams ou anse de Marshall's, est situé sur la rive de la Baie de Fundy, comté d'Annapolis, 30 milles à l'Est du détroit de Digby, et 8 milles au nord de Bridgetown, station de chemin de fer voisine.

La jetée de Port-Lorne commencée en 1835, a été construite aux frais communs des habitants et du gouvernement local; on y a dépensé, dit-on, jusqu'en 1867, la somme de \$16,000.00. La construction du chemin de fer de Windsor et Annapolis, qui a dirigé une grande partie du commerce vers d'autres centres, y a beaucoup diminué le trafic, ainsi qu'aux autres jetées analogues construites sur cette côte de la Nouvelle-Ecosse; cependant, il y règne encore de l'activité, entretenue par des goëlettes et des cabotiers, qui en exporte des patates, des pommes, du poisson et du bois de chauffage, aux marchés de Saint-Jean et de Boston.

Ce n'est qu'en 1873-74 que le département fit une première dépense de \$3,500.00 pour prolonger de 67 pieds, la jetée de Port-Lorne. En 1879, quelques réparations nécessaires, coûtèrent \$745,76. En 1882-83, on passa un contrat pour son nouveau prolongement, afin qu'elle offre plus de sûreté aux vaisseaux.

Ce prolongement, long de 100 pieds et large de 36 a été terminé pendant l'année suivante. Il est en charpente à joints clos, en bois équarri en dedans et en dehors, et surmonté d'un "brisant" haut de 4 pieds.

Durant la dernière année fiscale, on y a dépensé la somme de \$200,00, en réparations. Aussi, on y'a ajouté du lest; posé de nouvelles solives et un nouveau tablier, sur sa partie centrale; posé 5 nouvelles défenses; un poteau d'amarrage, et renforcé le brisant, à deux endroits.

L'extrémité extérieure de la jetée est encore à environ 100 pieds de la limite de la mer basse, mais à cause de la différence de niveau entre les marées, de 32 à 28 pieds, on mesure 25 pieds d'eau, à l'extrémité de la jetée, lors de l'eau haute des grandes mers. Cette jetée a 410 pieds de longueur, et 36 pieds de largeur.

#### ROSEWAY BEACH.

Roseway Beach, dans le comté de Shelburne, est situé à l'extrémité est de la baie Ronde, 10 milles environ franc-sud, avec la ville de Shelburne.

La batture se prolonge en dehors vers l'île de Grey, et sert de remport naturel à un petit havre qu'elle forme, où les pêcheurs prennent beaucoup de poisson avec leurs petits bateaux.

La batture ou la barre, est composée de sable blanc, fin, que le vent déplace considérablement lorsqu'il est sec, ce qui en a graduellement diminué la hauteur, et de telle sorte, que cette année, quelques marées extraordinairement hautes l'ont submergée. Ce sable est si léger que le flot peut en peu de temps, couper cette batture et détruire le havre; et comme il serait très difficile d'y former une ouverture il était important de la renforcer immédiatement.

L'on vota la somme de \$100 à cette fin, et l'on fit des travaux de protection tout à fait à sa partie ouest, analogues à ceux de la baie Ronde, c'est-à-dire, au moyen de fascines et de petits arbres déposés, sur la partie la plus élevée de la batture. Ces fascines, etc., arrêtaient le déplacement du sable et donnèrent à la batture son niveau primitif.

Cette petite dépense a été de grande utilité aux pêcheurs, et a préservé de sa perte, un petit havre très commode pour les bateaux.

#### BAIE RONDE (ROUND BAY).

La baie Ronde, dans le comté de Shelburne, est sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, environ 3 milles à l'est du Havre-au-Nègre (Negro Harbour) et 13 milles au sud de Shelburne.

Les rives et batture de la Baie Ronde sont formées d'un sable blanc, très fin, qui se dessèche sous l'action du soleil d'été et se déplace considérablement sous l'expulsion des vents de l'Atlantique. Cette action des courants d'air se fait surtout sentir près de la limite de la mer haute, où le sable est le plus sec, et diminuant la hauteur des grèves, le flot de la marée s'avance de plus en plus vers l'intérieur des terres, détruisant les turcies et le grand chemin sur le rivage, qui contourne la tête de la baie.

Pendant de nombreuses années on a protégé les grèves et formé les turcies en déposant des fascines et des arbustes garnis de leurs branches, à une petite distance au delà de la limite atteinte par la mer haute.

Ces fascines, etc., arrêtaient le sable qui les enterre bientôt, forment une levée, à bon marché au bout de quelques années, les fascines, surtout les plus petites, sèchent se décomposent et se brisent, de sorte qu'elles ne servent plus à retenir le sable.

La grève, outre qu'elle forme le grand chemin sert aussi de rempart naturel à l'anse située en dedans de la turcie où les pêcheurs gardent leurs bateaux; près de l'extrémité ouest de la grève le crique-au-sable (Sand Creek) se décharge dans cet anse.

Durant la première partie de cette année fiscale, le département dépensa \$100,00 pour la réparation des brèches dans la turcie, et la protection plus efficace de l'embouchure de la crique-au-sable. La somme votée ne permit pas de compléter ces améliorations, qui nécessitèrent l'usage de matériaux plus solides que des fascines, à l'embouchure de la crique, à cause de l'action de la mer qui y est plus sensible; l'on

dépensa, en conséquence, la somme additionnelle de \$80,00. La grève et l'entrée de l'anse sont aujourd'hui dans un meilleur état qu'elles n'ont été pendant des années, et il est probable qu'elles y resteront longtemps.

La différence de niveau entre les marées est de  $5\frac{1}{2}$  à 7 pieds et les grèves, très basses, se découvrent, à mer basse, sur une très grande étendue.

#### SHEET HARBOUR.

Situé sur la côte de l'Atlantique N.-E., dans la partie orientale du comté d'Halifax, environ 60 milles à l'est de l'embouchure du havre d'Halifax.

C'est un des plus beaux ports de la Nouvelle-Ecosse; il est, très étendu et très profond. Il pénètre à  $6\frac{1}{2}$  milles dans l'intérieur des terres, jusqu'à ce qu'il se divise en deux bras que l'on appelle respectivement, la rivière de l'est et celle de l'ouest aux embouchures de ces deux bras; sont établis des moulins à scie et des manufactures de pulpe dont les opérations sont considérables.

Le bois est expédié aux États-Unis sur de grands vaisseaux, surtout des barques la pulpe y est exportée sur des goëlettes. Les vaisseaux qui viennent à Sheet Harbour y arrivent sur lest généralement. Les endroits convenables à leurs délestages ayant été comblés et par crainte que la persévérance en cette pratique ne diminue la profondeur de l'eau dans les chenaux profonds, le département, en 1887-88, fit construire un quai à délestage, à la tête de la rivière de l'ouest. Ce quai séparé de la terre ferme à une longueur de 60 pieds, et une largeur de 15 pieds. Sa face antérieure et celle de son L ont une inclinaison d'1 dans 12; son extrémité occidentale, sa face intérieure et l'extrémité de son L sont à plomb, tandis que son extrémité intérieure (du quai) est incliné d' $\frac{1}{2}$  dans 1.

Toute la charpente est en bois rond, et sa face antérieure est bordée en madriers de 3 pouces. Son sommet dépasse de 3 pieds, le niveau de l'eau haute des grandes mers; en avant du quai, l'eau basse des grandes mers, est profonde de 14 pieds. Les grandes mers y montent de 6 pieds 6 pouces.

Le 9 janvier courant, le département adjugea un contrat pour la construction d'un autre quai à délestage, sur la rive nord de la rivière de l'est, à partir de l'extrémité de l'ancien quai de Ball, vers l'ouest, sur une longueur de 180 pieds; une largeur de 20 pieds, et terminé à l'ouest par un L, de 20 x 20 pieds. Il est en bois rond et son sommet qui dépasse de 3 pieds le niveau de l'eau haute des grandes mers, sera couronné d'un tablier en madriers de 3 pouces. A 10 pieds en avant du quai, l'eau est profonde de 14 à 16 pieds, à l'eau basse des grandes mers. A la fin de l'année fiscale ce quai était presque terminé.

#### ILE DE SPENSER.

L'établissement de l'Île Spenser est situé à l'extrémité occidentale de la Baie de Greville, sur la rive nord du bassin de Minas, Baie de Fundy, environ 3 milles à l'est du Cap d'Or, et 30 milles, par terre, de Parrsboro, comté de Cumberland, terminus du chemin de fer de la compagnie de chemin de fer et de charbon de Cumberland. Les vaisseaux à vapeur de St Jean et du Bassin de Minas y arrêtent toutes les semaines, en allant et venant de Parrsboro à St Jean.

Son nom lui vient d'une petite île située en face, à un demi-mille au large. Au nord de l'île se trouve un excellent mouillage protégé contre tous les vents, à l'exception de ceux courant de l'est au sud.

Pour faciliter le commerce maritime, aussi bien que pour protéger les petits vaisseaux et les bateaux, le département y construisit en 1887-88, un débarcadère au prix de \$5,000. Ce quai a 307 pieds de longueur, et 20 pieds de largeur, au sommet. Il se compose d'une approche, longue de 15 pieds, de palées sur un parcours de 150 pieds, et d'une pile en bois rond, de 142 pieds, à son extrémité. Les palées sont composées de 5 pieux chacune, et sont placées à tous les 15 pieds. La pile à une inclinaison d'1 dans 3, sur la face du côté de la mer, et d'1 dans 12, sur sa face intérieure, elle est solidement bâtie et totalement chargée de lest. Les palées, ainsi que la pile, portent un tablier en madriers de 3 pouces. Le sommet du quai est à 5 pieds au-dessus du niveau présumé de l'eau haute des grandes mers. A l'eau haute de ces derniers, l'extrémité de la pile plonge dans une profondeur d'eau de 27 pieds, tandis qu'à leur eau basse, la grève sèche s'étend jusqu'à 600 pieds en deça de son extrémité. Les grandes mers montent de 39 pieds, et les petites de 33 pieds.

Pendant la dernière saison, l'on dépensa la somme de \$150.00 à enfoncer des pieux jointifs et à déposer des facines et de la pierre autour du coin nord-est de l'extrémité du quai, afin de prévenir son affouillement.

#### TATAMAGOUCHE.

Le village de Tatamagouche, dans le comté de Colchester est situé sur la côte ouest de la rivière Tatamagouche, à 1½ mille environ de son entrée dans la baie de Tatamagouche, sur le côté sud du détroit de Northumberland. Il est à 16 milles de la station de Wentworth, sur l'Intercolonial, et forme une des stations sur le chemin de fer de la Ligne Courte, actuellement en progrès, entre Oxford et New-Glasgow.

La rivière Tatamagouche, à l'eau haute, mesure ici 1000 à 1500 pieds de largeur, mais le chenal navigable n'a que 150 à 200 pieds de largeur. A cause des battures du chenal qui empêchaient l'entrée et la sortie des vaisseaux à l'eau basse, on l'a creusé et redressé, de façon à obtenir une profondeur de 7 pieds d'eau, à partir des quais de Tatamagouche jusqu'à la mer. Les grandes mers s'élèvent de 7 pieds, et les petites de 5½ pieds.

Pour l'accommodation des habitants de la côte orientale de la rivière qui étaient forcés de parcourir 3 milles pour charroyer leurs produits aux quais de Tatamagouche, ou pour en rapporter le charbon dont ils avaient besoin, le département, pendant la dernière année fiscale, compléta, au coût de \$600, un quai public, sur le côté est de la rivière et presque en face de l'embouchure de la rivière des Français, qui se jette dans la Tatamagouche, à un demi-mille en aval du village. Ce quai mesure 96 pieds de longueur, et se compose d'une courbe culée sur la rive, et de 3 piles en bois rond, séparées par des travées.

A part la pile extérieure qui a 30 pieds de largeur, le reste du quai n'en a que 20; il est couronné par un tablier. A 7 pieds de l'extrémité de la pile extérieure, l'eau basse des grandes mers est profonde de 7 pieds, et les bas-fonds de vase dessèchent jusqu'à 10 pieds en deçà de son extrémité extérieure.

#### ANSE À LA TRUITE (TROUT COVE.)

L'anse à la Truite est située sur la Baie de Fundy, côte de l'isthme de Digby, presque à mi-chemin entre le détroit de Digby et le Petit-Passage.

En 1858, ses habitants aidés par le gouvernement provincial construisirent un brise-lames de 200 x 30 pieds. En 1876, le département le prolongea par une pile de 175 pieds sur 30, et en 1880 et 1881, de grande réparations ont été faites à l'ancienne partie du brise-lames, dont 100 pieds avaient été détruits par une tempête en 1879. La dépense totale faite par le département s'élevait en 1882, à \$5,499.76. En 1882-83, on reconnut qu'il était nécessaire de faire d'autres réparations, et en 1885-86, on renouvela 100 pieds de la face de l'ancien brise-lame; on en exhaussa et renforça le "brisaut" et l'on chargea de lest son extrémité extérieure. En 1887-88, on répara de nouveau cette face que l'on renouvela sur une étendue de 140 pieds; on exhaussa le brisant; on fit d'autres réparations et l'on renouvela le tablier.

Pendant la dernière année fiscale, la somme de \$399.79 servit à réparer l'extrémité intérieure du brise-lame, et la grève qui, rongée par l'eau, en exposait la base.

Le brise-lames actuel a 436 pieds de longueur, et 30 pieds de largeur. Il est sec à mer basse; à mer haute, il baigne dans une profondeur d'eau de 21 pieds 6 pouces, à son extrémité extérieure. Constituant le seul brise-lames entre le détroit de Digby et le Petit-Passage, distance de plus de 30 milles, il s'y fait un commerce côtier considérable; c'est aussi un refuge pour les pêcheurs de la côte, ainsi qu'un abri pour leurs bateaux et vaisseaux.

#### WALLACE.

Le havre de Wallace, comté de Northumberland, est situé à l'embouchure de la rivière Wallace, qui se déverse sur la côte sud du détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre le havre de Pictou et la baie Verte à 45 au nord de Pictou et à 40 milles, au sud de cette dernière, il est bien protégé contre tous les vents, moins ceux venant de l'est.

La largeur de la rivière en face de Wallace, est d'environ 3000 pieds, mais le chenal navigable n'est large que de 500 pieds environ, étant borné de chaque côté par des bas-fonds de vase qui se dessèchent à l'eau basse des grandes mers. Celles-ci s'élèvent de sept pieds, et les petites mers, de 5.

En face de la ville de Wallace qui est située sur la côte sud de la rivière, on construit un quai, il y a quelques années, que les vaisseaux ne pouvaient atteindre qu'au moment de la mer haute. Pour faciliter les communications, le département, en 1887, y creusa un chenal de 1600 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, et 8 pieds de profondeurs, à mer basse, à partir du chenal principal jusqu'au quai.

Ce chenal courant presque à angle droit avec l'alignement du rivage, et recouvert, à l'eau haute, par la mer, s'étant rempli considérablement, surtout à son extrémité intérieure il devint nécessaire de le nettoyer en 1887. Aujourd'hui, il a 40 à 45 pieds de largeur, et de 6 à 7½ pieds de profondeur à l'eau basse des grandes mers.

Pour empêcher le remplissage de l'extrémité intérieure du chenal et faciliter davantage le commerce maritime, on a prolongé le quai, pendant la dernière année fiscale, moyennant une dépense de \$1,000. Ce prolongement a une longueur de 165 pieds sur une largeur de 20. Il est composé de plusieurs piles, en bois rond, séparés par des travées, et le tout est recouvert d'un tablier en madriers de trois pouces. Le quai est à sec à l'eau basse des grandes mers, mais à 5 pieds de la face intérieure de son extrémité extérieure, le chenal contient alors, 6 pieds d'eau.

#### POINTE DE L'OUEST. (WESTERN HEAD).

Située dans le comté de Queen, sur la rive sud de l'entrée de la baie de Liverpool, 4 milles au sud de Liverpool. C'est une pointe de roc élevée qui reçoit tous les efforts de l'Atlantique, derrière laquelle les pêcheurs, dans les temps modérés, trouvent un certain abri, et tient leurs bateaux sur la grève.

Ces bateaux sont en grand nombre, et comme il est souvent impossible aux pêcheurs d'y arriver lorsqu'ils se trouvent au large, lors d'une tempête soudaine, et qu'ils ne peuvent trouver un autre abri, le département a reconnu l'utilité d'y construire un brise-lames.

Les travaux ont été commencés en 1887. Durant l'année fiscale 1887-88, on y dépensa \$500,00 pour la construction d'un brise-lames en immédiétements en arrière de la "Pointe et partiellement protégé par elle. Durant cette année fiscale, 1888-89, \$2,000.00 furent employées à le compléter. Peu après son achèvement, à la fin de l'automne 1888, tempête extraordinaire, qui dura 3 jours, en détruisit la partie extérieure et en parsema les grosses pierres sur, et en avant de l'endroit où l'on attachait les bateaux.

Le brise-lames était construit de grandes pierres plates, tirées du rivage de la "Pointe," et de pierres choisies sur les rives voisines. Les assises inférieures étaient solidement boulonnées au roc qui s'élevait au-dessus de l'eau haute et les pierres de parement, des autres assises, liaisonnées les unes aux autres, ainsi qu'à celles de l'assise inférieure, avec du fer de 1 pouce. Le brise-lames avait une largeur de 40 pieds, au sommet, et une longueur de 190 pieds. Le site que l'on avait choisi se trouvait immédiatement en arrière de la langue de roc solide projetant de la "Pointe," de façon à n'exposer à la mer, qu'une partie de la face extérieur du brise-lames, aussi petite que possible.

#### WHITE POINT.

White Point dans le comté de Victoria, se trouve sur la côte de l'île du Cap-Breton, sur l'Atlantique, à l'extrémité sud d'Aspy Bay. La côte, au sud, le long de l'Atlantique jusqu'au port de Neil, distance de 7 milles, et, à l'ouest, sur un parcours de 3½ milles jusqu'à la tête de Aspy Bay, est accidentée et n'a pas de ports ou de bons débarcadères pour les bateaux.

Le crédit de 1888-89 a été employé pour creuser un bassin ou débarcadère pour les bateaux de 100 pieds de longueur, et s'étendant de 60 pieds à l'intérieur à partir de la ligne primitive des hautes eaux. La basse s'élève de 1 dans 5 et en arrière est à 12 pieds au-dessus des hautes eaux. Le fond se composait de roches détachées recouvertes de glaise, et contre un rocher de 8 pieds de hauteur. Une belle grève de 150 pieds de longueur a été formée entre la ligne de l'eau haute et de l'eau basse constitue un lieu de débarquement sûr et commode.

#### YARMOUTH.

Le havre et la ville de Yarmouth sont situées à l'extrémité sud-ouest de la province de la Nouvelle-Ecosse. La ville est très étendue et exporte annuellement de grandes

quantités de poissons. Elles possède plusieurs manufactures, un chemin de fer maritime et un petit bassin de radoub où l'on peut recevoir des vaisseaux de 800 tonneaux.

Durant l'exercice, on a redressé et creusé le chenal dans le port et dans sa course vers les quais et l'on a modifié la position des "balises" en les transportant dans l'alignement du chenal amélioré.

### NOUVEAU-BRUNSWICK.

#### ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, est situé sur le côté nord du chenal de Chignectou ou Bras-Nord-est de la baie de Fundy et du côté est de la baie de Salisbury qui se trouve entre le cap Enragé et Mathew's Head.

Le département commença à former un port à cet endroit en 1879-80, époque à laquelle un caisson isolé de 100 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur au sommet fut construit à une distance de 550 pieds de la côte et à environ 300 pieds de la marque des eaux les plus basses; les grandes marées montent de 40 pieds et les petites de 34 pieds.

En 1883-84 et en 1885-86 cette construction fut prolongée de 90 pieds et de 100 pieds respectivement.

Dans le cours de l'automne 1887 un contrat fut passé pour la construction de 260 autres pieds pour relier la construction à la côte; ces travaux furent terminés d'une manière satisfaisante au mois d'août 1888.

On a réparé la construction en assujettissant et remplaçant des défenses et en posant des pièces d'appui pour fortifier la façade inférieure du caisson du large; et nombre de roches, qui offraient du danger aux bâtiments à l'entrée ou à la sortie, ont été enlevées.

#### BELLIVEAU.

Belliveau, comté de Westmoreland, est situé sur la rive est de la rivière Petitcodiac, vis-à-vis Hillsboro, comté d'Albert et à environ 16 milles au sud de Moncton ou à 8 milles du nord de Dorchester, deux stations importantes de l'Intercolonial.

Belliveau et les localités environnantes sont des établissements prospères dont les habitants s'occupent principalement d'agriculture. La destruction, en 1869, du quai de cette localité a gravement entravé la pêche de l'alose et a mis obstacle à l'expédition des produits du district ou à l'importation des approvisionnements. Pour remédier à cet état de choses, un contrat a été passé en 1888 pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 24 de largeur (mesuré au sommet); après quoi il fut convenu avec l'entrepreneur de prolonger la construction de 33 pds; le tout fut terminé d'une manière satisfaisante le 2 novembre 1888.

Les grandes marées montent ici à 45 pieds, et les petites marées à 38 pieds. L'extrémité de la construction est à environ 200 pieds de la marque des eaux basses et il y a une profondeur de 14 pieds aux marées ordinaires ou de 18 pieds à l'époque des grandes marées.

#### CAMPBELLTON.

Campbellton, comté de Ristigouche, est situé sur la rive sud de la Rivière Ristigouche à environ 15 milles en amont de Dalhousie, là où la rivière se jette dans la Baie des Chaleurs, et est une station importante du chemin de fer Intercolonial, vu que c'est le premier port qu'on atteint après que la ligne a quitté le St-Laurent.

Cet endroit est pratiquement la tête de la navigation bien que la marée remonte la rivière à 9 milles plus loin, mais l'eau étant très basse les vaisseaux d'aucune sorte ne peuvent y passer.

Sauf à la "Traverse" qu'on améliore par des travaux de dragage, on peut creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à mer basse jusqu'à Campbellton, ce qui, avec l'aide de la hausse de la marée à 10½ pieds et à 7 pieds aux petites marées, donne une bonne profondeur d'eau pour la catégorie de vaisseaux qui naviguent dans ces parages, et dont le plus grand nombre toutefois arrivent sur lest; et la question de savoir comment disposer de ce lest offre beaucoup de difficultés.

Dans le but de se procurer un endroit où disposer du lest, un contrat a été passé le 23 avril 1889 pour la construction d'un quai de délestage, cette construction en projet devant se composer d'un caisson isolé de 140 pieds de longueur sur 35 de lar-

geur, et ayant une profondeur de 18 pieds d'eau à l'extrême eau basse des grandes marées.

A l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés, les assises étant commencées et une quantité considérable de matériaux étant déposés près de l'endroit où doivent s'exécuter les travaux.

#### CAP TORMENTINE.

Ce cap, sur la côte du Nouveau-Brunswick, est situé sur le détroit de Northumberland, vis-à-vis du Cap- Traverse, Ile-du-Prince-Edouard.

Dans mon dernier rapport, j'ai dit qu'on avait de nouvelles soumissions pour l'achèvement de la jetée en cet endroit; en avril 1888, E. Murphy de Toronto signa un contrat, à cette fin.

L'entrepreneur commença la construction en août de la même année; 729 pieds de l'ahord en pierre avaient été construits, vers la fin de juin 1889.

Suivant le devis, cette jetée aura une longueur de 2500 pieds, et aura à son extrémité un L avec deux bras chacun de 400 pieds. A partir de terre, les premiers 1300 pieds de la jetée seront entièrement en pierre, et tout le reste sera en charpente à joints clos, emplie de pierre.

#### EDGETTS LANDING.

Edgetts Landing comté d'Albert, est situé sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac à environ 2 milles au sud de la station de chemin de fer et du village de Hillsboro.

Il y a plusieurs années, et avant la construction du chemin de fer du comté d'Albert, alors qu'on ne communiquait avec cette localité que par eau, le gouvernement du Nouveau-Brunswick construisit le quai connu sous le nom de "quai du bateau à vapeur"; mais ce quai pendant la tempête qui arriva en automne, 1869, fut détruit; le fond seul de la construction résista. Pour faciliter le déchargement des vaisseaux sur lest faisant escale à ce port, un contrat a été passé le 10 janvier 1889 pour un quai de délestage.

Ce quai aura 400 pieds de longueur, à 150 de la marque des eaux basses et aura à son extrémité du large, 30 pieds aux grandes marées qui montent ici, à 45 pieds et les petites marées à 38 pieds. La largeur de l'extrémité du large aura 40 pieds diminuant de 10 pieds à chaque 100 pieds en gagnant terre.

Les entrepreneurs commencèrent les travaux dans les premiers jours de juin 1889, mais ils les abandonnèrent à la fin du mois, date à laquelle ils se déclarèrent incapables de les continuer après s'être procuré la plus grande partie des matériaux.

#### FORT DUFFERIN N.-E.

Le Fort Dufferin est situé sur la Pointe aux Nègres (Negro Point) à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean et à l'extrémité inférieure du brise-lames.

La pointe a 60 pieds de longueur et se compose d'argile et de pierre, et l'action de la mer à sa base, pendant les tempêtes du sud est produit un affouillement; il s'en suit que plusieurs éboulements ont eu lieu sur la rive, et dans certains cas ils ont été considérables, et au point de mettre le Fort en danger et de menacer sa solidité.

En juin 1882, un mur de façade de 430 pieds de longueur sur 7 de largeur au sommet, la façade du large ayant une inclinaison de  $\frac{1}{2}$  à 1, a été construit sur la grève au pied du glaciais, et s'étendant vers l'est à partir de l'extrémité inférieure du brise-lames; le glaciais a été remis, en talus, et les travaux nécessaires pour le dessèchement de l'enceinte du fort ont été exécutés.

Dans le cours de l'hiver 1882 et 1883 un nouvel éboulement, à l'est, et dans le voisinage immédiat de la propriété du fort, endommagea les talus formés en 1882, ainsi que l'angle est du mur de façade que la mer avait affouillé. Pour empêcher que de nouveaux dommages soient faits à la base du talus, on a construit une nouvelle longueur de 303 pieds, de mur de façade, s'étendant dans une direction est, à partir des travaux exécutés en 1882.

Dans le cours de l'hiver 1886 et 1887, les travaux, particulièrement les premiers construits, ont beaucoup souffert de la mer soulevée par une suite de tempêtes de l'est, et une partie de l'ancien mur, sur une longueur de 205 pieds fut complètement détruite et emportée.

Au printemps de 1887, la somme de \$600, fut employée à garnir de pilotis jointifs, une partie de la rive en arrière de la brèche, pour empêcher que de nouveaux affouillements se fissent.

Au mois de novembre 1887, on reconstruisit la partie des travaux qui avait été détruite, on mit du nouveau lest partout, on répara le mur de façade, et on mis une pièce de bois tout le long de la façade du large; les travaux furent terminés d'une manière satisfaisante le 31 août 1888.

#### GRANDE ANSE.

La Grande Anse, comté de Gloucester, est un petit enfoncement de la rive sud de la Baie des Chaleurs, à mi-chemin environ entre le port de Bathurst et celui de Shippagan. Il y a toute une colonie prospère à cet endroit, qui est aussi une station de chemin de fer et de télégraphe sur la ligne de chemin de fer de Caraquet, par lequel la Grande Anse se trouve à 30 milles de Bathurst et à 40 milles de Shippagan; à la jonction de Gloucester, à 3 milles au sud de Bathurst il y a un raccordement avec l'Intercolonial.

L'endroit étant près d'excellents fonds de pêche, et grand nombre d'habitants vivant de cette industrie (il y a plus de 90 bateaux pêcheurs dans cette région), dans le but d'établir des moyens de protection, le département commença en 1875 à construire un brise-lames qui fut terminé en 1879. Comme ce brise-lames est exposé à la mer et à la glace en hiver pendant les vents du nord, on a dû employer des fonds tous les ans à le réparer; les avaries les plus considérables ont eu lieu au printemps de 1886, époque à laquelle toute la partie supérieure à venir à 2 pieds au-dessus de la marque de l'eau basse, fut emportée par la glace pendant une tempête de vent de nord au moment des grandes mers et déposée dans un endroit qui était autrefois le port des bateaux ou havre abrité.

À l'aide du crédit 1886 et 1887, 100 pieds (ou près de la moitié), furent reconstruits, sa largeur étant augmenté de 10 pieds et sa façade du large ayant une inclinaison au-dessus de la marque des eaux basses de 1 à 1; on espère que ceci obviendra aux dangers de la pression de la glace; une autre longueur de 60 pieds fut reconstruite au moyen du crédit de 1887-1888, et on termina tous les travaux avec celui de 1888-1889, y compris une addition de 10 pieds à l'extrémité est. On a aussi enlevé une bonne partie du lest et des épaves déposés dans le havre abrité.

#### CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, comté d'Albert, est situé sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à 7 milles en aval de la petite ville de Hillsboro et vis-à-vis Dorchester comté de Westmoreland, dont il est à 4 milles de distance soit par le passeur ou par chemin de terre.

Le cap Hopewell est le chef lieu du comté et le centre d'un établissement prospère où il y avait autrefois d'immenses chantiers de navires; les vaisseaux en destination de Moncton, Hillsboro, Dorchester, etc., jettent ordinairement l'ancre au large du cap, la profondeur du chenal variant de 3 à 4 brasses à mer basse, tandis que cette profondeur diminue à environ une brasses plus en amont de la rivière.

Les capitaines avaient l'habitude pendant que leurs vaisseaux étaient à l'ancre à cet endroit, de jeter à la mer, le lest dont on pouvait se dispenser, et ceci finit, à la longue, par mettre en danger la sûreté du mouillage.

Pour remédier à cela, le département commença en 1883, la construction d'un quai de délestage, et un contrat fut passé le 18 septembre de la même année pour la construction de 380 pieds de longueur, et les travaux furent terminés au mois d'août suivant; le 5 mars 1885 on passa un contrat pour la construction de 210 autres pieds et les travaux furent terminés le 27 août de la même année.

Pour améliorer autant que possible la profondeur de l'eau le long de la partie du quai construite en l'automne de 1886, on détourna un petit cours d'eau passant auprès du côté nord du quai de manière à l'amener le long des 200 pieds du large, et le chenal étant pour ainsi dire élargi et creusé, on obtint une profondeur de 4 à 5 pieds de plus. L'action du courant produisant un affouillement à l'extrémité du large, on entourra de pilotis jointifs l'extrémité du large et 100 pieds du côté nord, dans le cours du dernier exercice, les pilotis étant enfoncés à une profondeur de 10 à 11 pieds.

Toute la construction a une longueur totale de 580 pieds sur 20 pieds de largeur au sommet ayant un rebroussement de la même largeur à l'extrémité du large.

Les grandes marées montent à 45 pieds et les petites à 38 pieds, niveau auquel la profondeur de l'eau à l'extrémité du quai et le long du côté vers lequel le cours d'eau a été détourné est de 18 et 14 pieds, son extrémité étant à une distance de 400 pieds de la marque des eaux basses.

#### RIVIÈRE KENNEBECASIS.

Cette rivière prend sa source près de celle de la Petitcodiac, et après avoir suivi un cours sud-ouest d'environ 20 milles, elle se jette dans la baie Saint-Jean par la Kennebecasis.

Dans le cours de l'été 1888, une tranchée fut pratiquée à travers la batture de sable en aval du village de Hampton, et le chenal au-dessous du pont levé jeté sur la rivière à *Pensy's Point*, a été redressé et creusé et ces travaux ont été exécutés dans le but de permettre au bateau à vapeur qui voyage entre Indiantown (Saint-Jean) et Hampton de faire ses trajets régulièrement à toutes les phases du niveau de la rivière.

#### MAISONNETTE.

La pointe Maisonnette, comté de Gloucester est l'extrémité est la plus reculée de la petite péninsule que sépare la partie supérieure du port de Caraquet de la Baie des Chaleurs.

Cet endroit est, par terre, à 9 milles de la Grande Anse et à environ 3 milles, par eau, du village de Caraquet, deux stations du chemin de fer de Caraquet.

Dans le but d'accommoder les habitants de la localité, un contrat a été passé le 19 février 1889 pour la construction d'un quai; et les matériaux ayant été préparés dans le cours de l'hiver, les travaux commencèrent dès les premiers jours de juin, et à l'expiration de l'exercice, le quart des travaux était terminé, l'assise de 9 caissons étant installée.

Les travaux en voie d'exécution comprennent en tout une longueur de 500 pieds, dont 480 auront 12 pieds de largeur au sommet, les autres 20 pieds, soit le caisson du large, auront 20 pieds de largeur, le tout composé de caissons et d'ouvertures et donnant à l'extrémité du large une profondeur de 2 pieds à mer basse.

Les grandes marées montent de 6 pieds et les petites de 4 pieds.

#### RIVIÈRE MADAWASKA.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata, et après avoir suivi une direction sud sur une distance d'environ 20 milles, elle se verse dans la rivière St-Jean à Edmunston, petite ville prospère sur la rive nord de cette rivière et point terminal du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et où s'opère son raccordement avec le chemin de fer Témiscouata.

Dans le cours du dernier exercice le chemin de halage situé le long de la partie de la rivière dans le Nouveau-Brunswick a été réparé à l'aide du crédit affecté à cette fin, et des cailloux et des bancs de sable qui obstruaient la navigation ont été enlevés.

#### ÎLE AUX PERDRIX.

L'île aux Perdrix est située directement au large de l'entrée du port St-Jean, divisant son abord en deux chenaux dont le principal est à l'est de l'île.

Sur l'île se trouve la station du département de la Marine qui comprend le sifflet d'alarme, le phare, la quarantaine, etc, et pour faciliter le débarquement des vivres, deux petites jetées, furent construites il y a plusieurs années sur la côte nord de l'île par le département. Les jetées s'étendaient jusqu'à environ 60 pieds de la marque des eaux basses, formant entre elles une cale ou dock de 30 pieds de largeur ayant aux grandes marées une profondeur de 20 pieds à l'extrémité du large, cette profondeur diminuant à 7 pieds à la partie inférieure. Les grandes marées montent 28 pieds et les petites 22 pieds.

Pendant une tempête du sud-est, au commencement de février 1887, la partie du large de la jetée est, n'ayant pas été suffisamment remplie de lest, fut considérablement endommagée, 100 pieds ayant été complètement emportés et les épaves jetées dans le bassin qui devint par là, hors de service.

Ces épaves furent enlevées et la jetée ouest, qui avait aussi été endommagée, fut réparée et mise en état de servir aux bâtiments et aux vaisseaux.

Un contrat fut passé le 24 novembre 1887 pour la reconstruction de la jetée est laquelle fut terminée d'une manière satisfaisante le 10 juillet 1888, 110 pieds de nouvelle construction ayant été fait sur une largeur de 20 pieds au sommet, ayant une inclinaison de 1 dans 12 du côté inférieur et de 1 dans 4 du côté du large.

#### POINTE DU CHÊNE.

Pointe du Chêne (port de Shédiac) comté de Westmorland, point terminal est de l'Intercolonial et point principal de communications avec les ports du Golfe Saint-Laurent et de l'Île du Prince Edouard, est situé sur la côte occidentale du détroit de Northumberland à mi-chemin entre l'entrée du port de Richibouctou au nord et la Baie Verte au sud.

A l'aide du crédit du dernier exercice des réparations générales ont été faites autant que possible au quai de délestage et au brise-lames. On a relevé, rempli de lest et rhabillé tout le quai de délestage ; on y a mis de nouveaux poteaux d'arrimage et posé des défenses horizontales sur sa façade. Le brise-lames a été rempli de lest là où c'était le plus nécessaire, les pilotis jointifs ont été assujettis et ceux qui avaient été emportés, ont été replacés.

#### RICHIBOUCTOU.

Le port de Richibouctou, comté de Kent est situé sur la côte sud-ouest du Golfe Saint-Laurent à environ 40 milles au nord du port de Shédiac (Pointe du Chêne) point terminal du chemin de fer Intercolonial.

L'entrée qui se trouve entre des grèves de sable est obstruée par des bancs de sable mouvant, et en 1873 le département commença la construction d'un brise-lames pour l'améliorer et ce brise-lames s'étendait dans une direction sud-est à partir de la pointe de la grève nord, le département se proposant d'en construire un autre dans une direction nord-est à partir de la grève sud, le but étant de réunir les eaux dans un chenal permanent et de les amener ainsi à travers le barrage dans l'espoir que le courant devenu plus fort le ferait disparaître.

A l'aide du crédit accordé pour le dernier exercice les travaux suivants ont été exécutés.

1. La partie construite en 1885, longue de 225 pieds et avariée pendant l'hiver de la même année, a été remplie de fascines et de pierres, de nouvelles pierres étant ajoutées à l'extérieure et fermant presque totalement la façade ; ce qui devra empêcher que le lest et les fascines soient emportés.

2. Une construction complètement neuve de 300 pieds de longueur, semblable à celle qui précède et maintenant reconstruite, a été exécutée, faisant une longueur totale de 800 pieds de pilotis de fascines, de pierres, etc., y compris des ouvrages de protection à l'intérieur du brise-lames proprement dit et couvrant presque toute la grève exposée à l'action des grands vents de l'est.

3. Plusieurs défenses de l'extrémité du large du brise-lames proprement dit qui avaient été emportées ou endommagées par la glace ont été remplacés.

Les grandes marées montent 4 pieds et les petites 2 pieds 6 pouces.

#### SHIPPAGAN.

Le port de Shippagan, comté de Gloucester, formé par l'île Pokesudie et la terre ferme à l'ouest, et l'île Shippagan à l'est, est un bras de la Baie des Chaleurs auquel on arrive par le chenal de Shippagan du détroit de Northumberland pour les petits bateaux pêcheurs tirant peu d'eau.

Au mois d'octobre 1875 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 1750 pieds de longueur pour protéger l'entrée et d'un barrage de 870 pieds de largeur pour fermer l'ouverture connue sous le nom de Goulet est. Des difficultés surgirent avec les entrepreneurs qui suspendirent les travaux à la fin de l'été de 1876.

Les travaux ayant été de nouveau donnés à contrat en 1877 les opérations recommencèrent au mois d'avril 1878 ; mais comme les nouveaux entrepreneurs se déclarèrent, vers la fin de Juillet incapables de continuer, le département prit les travaux en main.

A cette époque le barrage était terminé ; environ 900 pieds du brise-lames étaient construits à la hauteur voulue et 500 pieds étaient en partie construits.

Au mois d'octobre 1879 une tempête éclata pendant laquelle la marée monta 4 pieds plus haut qu'on l'avait jamais su avant, et le barrage fut considérablement

endommagé, tandis que les 500 pieds du large du brise-lames qui n'avaient pas été terminés furent complètement détruits, et l'autre partie endommagée.

En 1880-81, le barrage fut réparé, exhaussé et renforcé par des pilotis enfoncés à 10 pieds les uns des autres de chaque côté et au moyen de pierres et de travaux. En 1883 certaines parties des travaux qui s'étaient de nouveau affaissées, furent exhaussées là où il y avait danger, et un prolongement de 120 pieds fut ajouté au brise-lames; une brèche qui s'était faite a été fermée et d'autres parties de la construction ont été relevées.

Des réparations générales furent de nouveau faites en 1884-85 époque à laquelle 50 pieds de l'extrémité du large furent entourés de pilotis jointifs, et on exhaussa dans le même temps le barrage là où il s'était affaissé.

On planta de nouveaux pilotis jointifs en 1886 et les travaux subirent des réparations générales.

Dans le cours du dernier exercice, une brèche pratiquée pendant l'hiver 1887-88, a été réparée par la reconstruction d'une longueur de 60 pieds qui avait été emportée; des réparations générales ont aussi été faites.

Les grandes marées montent ici  $5\frac{1}{2}$  pieds et les petites 3 pieds.

#### RIVIÈRE ST-JEAN.

Dans le cours de l'exercice, des améliorations ont été faites au chenal de la rivière aux endroits suivants :

Aux bancs de l'Île aux Ours, l'ancien chenal s'étant presque rempli de gravier et de cailloux amenés par la crue du printemps précédent, des cailloux, des bancs de sable, etc., furent enlevés de l'autre chenal pour le rendre plus sûr et plus passable.

Aux chutes Meductée un éboulement s'étant fait et obstruant la navigation, fut enlevé ainsi que des roches un peu plus loin en aval; on a fait des améliorations générales entre Nackamick et la rivière aux Anguilles en enlevant des cailloux qui avaient été emportés dans le chenal par la débâcle de la glace.

Aux Grandes Chutes plusieurs roches furent enlevées en les faisant sauter; des Grandes Chutes à Quisibus et de la rivière aux Poissons à St-François, des améliorations furent faites au chemin de halage; et des obstructions furent enlevées du chenal, ce qui fut aussi fait sur les rivières St-François, Petit Madawaska et Tobique toutes tributaires de la rivière St-Jean.

Dans le cours de l'été de 1888, un chenal de 2350 pieds de longueur fut ouvert à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse à travers les battures de d'Oromocto qui se trouvent entre les îles Hatch et Oromocto, à environ 10 milles en aval de Frédéric-ton, et s'étendant en l'arrière du quai Belmont jusqu'au phare à l'embouchure de la rivière Oromocto, vis-à-vis le pied de l'île Hatch. Ces battures se composent de sable, de vase, de sciure de bois, etc., amenés en aval de la rivière par la crue des eaux; il est nécessaire d'y faire du dragage de temps à autre.

#### PORT DE ST-JEAN.

Le dragueur "New Dominion" a travaillé pendant les mois de mai et juin 1889, pour le compte de la corporation de la ville de Saint-Jean, à creuser le bassin pour les bâtiments le long du quai dit *Anchor Line Wharf*.

#### SAINT-LOUIS.

Saint-Louis, comté de Kent, est situé sur la rive sud de la rivière Kouchibouguais à environ 4 milles de son embouchure et 7 milles au nord de Richibouctou, chef-lieu du comté, Saint-Louis et Richibouctou sont deux stations du chemin de fer Kent nord qui se raccorde à l'Intercolonial à la Jonction de Kent 46 milles au nord de Moncton.

Dans le but de munir Saint-Louis d'un quai, un contrat a été passé le 6 novembre 1888 pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 30 de largeur au sommet, devant s'étendre dans une direction nord-ouest, à partir de l'extrémité du large de la culée sud du pont. Ce quai aura une profondeur d'eau de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées qui montent de  $3\frac{1}{2}$  pieds et les petites marées de 2 pieds. Les matériaux ont été préparés dans le cours de l'hiver et les travaux ont commencé dans la dernière semaine de l'exercice.

## RIVIÈRE AU SAUMON SUPÉRIEURE.

La rivière au Saumon Supérieure, comté d'Albert, se jette dans la Baie de Salsbury à la tête de la Baie de Fundy à environ 4 milles au nord-est de Mathews Head et à 10 milles au nord-ouest du cap Enragé.

A son embouchure est situé le village prospère d'Alma, point terminal probable du chemin de fer *Albert Southern* qui est sur le point de se terminer et par lequel cet endroit se trouvera à 16 milles d'Harvey le présent point terminal du chemin de fer du comté d'Albert.

Pour protéger les bâtiments qui viennent dans ce port, un contrat a été passé en 1883 pour la construction de 180 pieds de brise-lames du côté occidental de l'entrée, et ces travaux se terminèrent dans l'automne de la même année.

Pendant une grosse tempête qui éclata le 2 et le 3 novembre 1888, 50 pieds de plancher de pièces de bois, etc., du plan incliné près de l'extrémité du large de la construction furent emportée et le département fit les réparations nécessaires vers la fin du même mois.

Cette construction longue de 425 pieds et haute de 20 pieds à son extrémité du large ne sert absolument que de brise-lames, il ne s'y fait aucun chargement, et il a rendu de grands services pour abriter les vaisseaux qui viennent dans le port.

Les grandes marées montent de 40 pieds et les petites de 34 pieds.

## QUÉBEC.

## BAIE SAINT-PAUL.

La Baie Saint-Paul est située sur la côte nord du Saint-Laurent, à 60 milles environ en aval de Québec.

Durant l'année fiscale le quai du Cap-au-Corbeau a été prolongé sur une longueur de 60 et une largeur de 50 pieds, la hauteur de sa face extérieure étant de 30 pieds et son extrémité baignant dans une profondeur de 12 à 14 pieds d'eau à mer basse. Les travaux ont été faits à l'entreprise.

En 1874 et 1875, une pile isolée de 200 sur 30 pieds avec une tête de 60 pieds de longueur, large de 50 pieds, a été construite à environ 3,000 pieds au-delà de la limite atteinte par l'eau haute des grandes mers. Durant le dernier exercice on a fait les réparations nécessaires à cette pile, mais elle se trouve encore en mauvais état.

## BERTHIER EN BAS.

Berthier en bas, dans le comté de Montmagny, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 24 milles en aval de Québec.

Il y a 36 ans, on y a construit une jetée de 586 pieds de longueur ayant une largeur de 30 excepté dans les 100 pieds extérieurs où elle est large de 60 pieds.

Pendant le dernier exercice, on a renouvelé 450 pieds du tablier, remplacé des poteaux d'amarrage et fait d'autres réparations.

Les grandes mers montent ici de 20 pieds et les petites de 15. A mer basse, la tête de la jetée plonge dans 14 à 15 pieds d'eau.

## CAP-A-L'AIGLE.

Le Cap-à-l'aigle se trouve sur la côté nord du Saint-Laurent, à trois milles de Murray Bay, dans le comté de Charlevoix. En 1881 et 1882 le département y a construit un débarcadère long de 160 pieds, et large de 35, dont l'extrémité sud baigne dans 12 pieds d'eau à mer basse.

Durant le dernier exercice on a fait quelques réparations à ce quai afin de prévenir sa destruction.

Les grandes mers montent de 19 et les petites de 12 pieds.

## CAP-CHATTE.

Cap-chatte est situé sur le Saint-Laurent à la limite occidentale extrême du comté de Gaspé.

Avec la somme votée en 1888-89, on a creusé de deux pieds le chenal; élargi le lit de la rivière, à son entrée, en enlevant des battures de roc solide, sur chacune de ses rives, ou en les réduisant au niveau de son lit. Les goëlettes peuvent à présent atterrir à l'embouchure de la rivière en attendant la marée sans danger d'être jetées

sur les pointes de rocher qui l'obstruaient—ayant toutes été enlevées—les vaisseaux de plus petites dimensions peuvent entrer dans le havre intérieur à tout moment de la marée.

Les récifs extérieurs et intérieurs qui rendaient la sortie des vaisseaux très-difficile et dangereuse dans le gros temps comme dans le temps calme, ont été en partie enlevés, c'est-à-dire que leurs pointes saillantes ont été coupées, de sorte que le chenal aujourd'hui droit et plus large, offre plus de facilités durant les crues du printemps, à l'entrée et à la sortie des vaisseaux.

#### CAP-SANTÉ.

La paroisse du cap-Santé est située dans le comté de Portneuf, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 30 milles près, en amont de Québec.

Aux petites mers les chaloupes seulement peuvent approcher du quai, lorsque l'eau s'est élevée de 7 pieds 9 pouces, et mêmes alors ils courent des dangers par suite des cailloux qui obstruent le fleuve.

Ces cailloux forment partie d'un récif, long de 1100 pieds, qui se rend au chenal principal du Saint-Laurent; durant l'année dernière on en a fait éclater quelques uns dont on a enlevé les débris.

#### CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi se trouve sur la côte sud de la rivière Saguenay, à 71½ milles de Tadoussac, et à la tête de la navigation.

Le quai de Chicoutimi a 282 pieds de longueur, 127 pieds de largeur, et son extrémité extérieure gît dans 7 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Pendant le dernier exercice presque tout le tablier du quai a été renouvelé; son côté nord, sur une longueur de 125 et sur une largeur de 40 pieds a été exhausé de 5 pieds; six défenses, longues de 30 pieds, et 14 pouces d'équarrissage ont été posés à l'extrémité du quai.

#### CÔTEAU-DU-LAC.

Côteau-du-Lac ou Saint-Ignace de Soulanges, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, immédiatement en aval de la Chute Verte, dans le comté de Soulanges, 34 milles en amont de Montréal.

Durant les plus grandes crues, l'eau y monte de 3 pieds, mais généralement, la différence entre l'eau haute et l'eau basse n'est que de 18 pouces.

On y a construit un quai composé d'une pile de 100 + 20 pieds et d'une approche de 110 + 20 pieds. Il y a 6 pieds d'eau à son extrémité extérieure et son sommet est à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Un bâtiment pour l'usage des voyageurs et pour le fret, a été construit sur la partie d'aval de l'approche.

#### CÔTEAU LANDING.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du Lac Saint-François. C'est le chef-lieu du comté de Soulanges, à 2 milles de la gare du côteau sur le Grand-Tronc, et à 36 milles de Montréal.

A la fin de l'année fiscale, le département était à reconstruire sur une longueur de 800 pieds, l'approche du quai où font régulièrement escale, les vaisseaux de la compagnie du Richelieu et d'Ontario.

#### ÉTANG-DU-NORD.

L'Étang-du-Nord se trouve à l'extrémité occidentale de l'Île-aux-Meules, une des Îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

En 1880-81, on a commencé à la baie de l'Étang-du-Nord, la construction d'un brise-lames avec l'intention de lui donner 750 ou 800 pieds de longueur, 32 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 20 pieds.

En 1883-84, on en avait construit une longueur de 225 pieds lorsque survint une tempête qui la détruisit.

Reconnaissant qu'il était presque impossible de construire un brise-lames à cet endroit, à cause de son exposition aux tempêtes de l'Atlantique, on décida d'en cons-

truire un sur le côté sud de l'Île-aux-Goëlands, à trois-quarts de mille au sud-ouest du site primitivement choisi. La partie de ce brise-lames que l'on avait immergée en 1887-88 a été lestée de pierre durant l'exercice fiscal clos le 30 juin dernier.

Ce brise-lames mesure 500 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, 12 à 28 pieds de hauteur en moyenne, et son extrémité baigne dans une profondeur de 21 pieds d'eau à mer basse.

#### ILE PERROT.

L'Île Perrot, dans le comté de Vaudreuil, est à l'embouchure de la rivière Ottawa qu'elle divise en deux branches.

Le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique traversent l'extrémité nord de l'île, mais les gares les plus rapprochées sont celles de Vaudreuil et de Sainte-Anne-de-Bellevue. En 1887-88, un quai a été construit sur sa rive sud, à un mille et demi en avant de l'Église.

Il est composé d'une pile longue de 130 pieds, large de 30, baignant dans 8 pieds d'eau, à 580 pieds au-delà de la rive. Il a été bâti par contrat.

Durant la dernière année fiscale, on a construit 325 pieds de quai, sur une largeur de 18, à partir du rivage vers l'extérieur, laissant un espace de 275 pieds entre lui et la pile.

#### ILE VERTE.

La paroisse de l'Île Verte, dans le comté de Témiscouata se trouve à neuf milles en aval de la Rivière-du-Loup et a 123 en bas de Québec.

En 1887, on a construit une pile isolée de 50 sur 40 pieds, et durant la dernière année fiscale, on a commencé la construction d'une approche à partir de la pile en gagnant le rivage mais il en reste encore 800 pieds à bâtir pour compléter le raccordement.

#### LA GRANDE DÉCHARGE.

La Grande Décharge est le bras principal qui charrie les eaux du lac Saint-Jean dans la rivière Saguenay.

Durant le dernier exercice on y a construit une pile de 22 pieds de longueur par 22 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur, ainsi qu'un brise-glaces de 26 pieds sur une base haute de 16 pieds.

#### LAPRAIRIE.

Laprairie, chef lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Durant l'hiver de 1886-87, on construisit deux brise-glaces pour empêcher les désastres de la débâcle au printemps, et leurs effets ont été très satisfaisants.

En 1887-88, on construisit à l'extrémité d'aval de la ville, un terrassement de 1,600 pieds de longueur, pour la protéger contre les débordements du fleuve, et l'on en remarque les heureux effets durant les crues des deux derniers hivers. Sur la rive, à l'est du brise-glace, on a construit une turcie sur encassements, longue de 480 pieds et haut de 10 pieds que l'on a chargée surtout de pierre.

Pendant la dernière année fiscale on a bâti une autre turcie, longue de 335 pieds, s'élevant à 11 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, depuis le quai des vaisseaux à vapeur en gagnant l'ouest. La charpente de cette construction est à joints ouverts, large de 20 pieds et inclinée de 1 dans 12, sur la face.

#### LES EBOULEMENTS.

Le village des Eboulements, dans le comté de Charlevoix se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

En 1853, un débarcadère de 920 pieds de longueur par 30½ pieds de largeur, dont l'extrémité extérieure se trouvait dans 12 pieds d'eau à l'eau basse extrême, y a été construit.

En 1875, un épi, long de 50 pieds, large de 41½, a été construit sur le côté est du premier quai. Pendant le dernier exercice fiscal, les plans inclinés sur le côté ouest et est ont été réparés, de même que la superstructure; on a aussi renouvelé quelques poteaux d'amarrage.

On a construit une salle d'attente pour les passagers du bateau à vapeur, sur des pieux à l'extrémité extérieure du quai actuelle; elle mesure 45x25 pieds; son toit est couvert en métal et tout l'édifice est badigeonné de peinture imperméable.

#### LONGUEUIL.

La ville de Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent presque en face de l'extrémité est de la cité de Montréal. Les chemins de fer "Sorel et Montréal", "South Eastern" y ont chacun une station; la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario fait le service de la traverse, a toutes les heures entre Montréal et Longueuil.

Cette dernière compagnie possède un quai à l'extrémité d'amont de la ville, mais à cause de son éloignement du centre des affaires et de l'accroissement du commerce qui demandait plus de facilité de quaiage, le département, sur la demande du conseil de Ville, commença au printemps de 1887, la construction d'un quai dont il adjugea l'achèvement à l'entrepreneur M. J. A. Chagnon.

A son entier parachèvement, le quai aura 1,105 pieds de longueur, y compris une pile de 40x80 pieds, à son extrémité extérieure; 90 pieds de cette étendue seront larges de 30 pieds, et les autres 975 pieds, 20 pieds. Six épis seront aussi construits sur son côté d'amont. La pile extérieure gît dans 7 pieds d'eau lors des plus basses eaux. Le quai monte à 9 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de l'eau basse. On croit qu'il sera complètement terminé l'été prochain.

#### MURRAY BAY.

Murray Bay, dans le comté de Charlevoix, sur la côte nord du Saint-Laurent est à 83½ milles en aval de Québec. Les vaisseaux à vapeur de la compagnie de navigation du Saguenay y font escale tous les jours, moins le lundi, en montant et en descendant.

En 1855, une jetée de 475 pieds de long, large de 30½ pieds, à l'exception de la pile à son extrémité extérieure qui mesure 180 pieds de largeur, a été bâtie à la Pointe-au-Pic, à 3 milles de distance environ du village de Murray Bay.

En 1875, on prolongea de 30 pieds la pile extérieure obtenant ainsi à son extrémité une profondeur de 18 pieds à l'eau basse des grandes mers.

Les grandes mers montent de 18 à 20 pieds, les petites de 12.

Pendant la dernière année fiscale, l'ancien plan incliné sur le côté est de la jetée qui était devenue inutile, a été élevé au niveau du quai et couvert d'un tablier donnant ainsi une surface additionnelle de 2,300 pieds carrés. Quatre-vingt-dix pieds du chemin pour les voitures au centre de la jetée, à son extrémité rivéraine ont été remplis de gravier au lieu d'être planchées. Une nouvelle salle d'attente de 30 x 24 pieds a été construite et l'ancien hangar au fret remodelé; on a aussi réparé d'autres parties du quai.

Quelques gros cailloux et des battures de roches, sources de danger à l'entrée du havre, ont été ou partiellement ou totalement enlevés.

#### NICOLET.

La ville de Nicolet à 13 milles en amont des Trois-Rivières et à 28 milles en aval de Sorel, est située sur la rive orientale de la rivière de ce nom, qui origine dans le lac Nicolet, au centre du comté de Wolfe et qui se jette dans le Saint-Laurent, sur sa rive sud, au pied du lac Saint-Pierre, après avoir arrosé les paroisses de L'Espérance, Saint-Paul-de-Chester, Saint-Christophe, Saint-Albert, Sainte-Clothilde, Sainte-Monique et Saint-Jean-Baptiste de Nicolet.

Le commerce de Nicolet est surtout celui du bois. On compte sur cette rivière cinq scieries qui sont alimentées par le bois des limites situées vers sa partie supérieure.

L'année dernière 39,200,000 pieds de bois mesure de planche, valant \$274,400 en ont été exportés, et en grande partie, aux Etats-Unis.

En 1881, le département adjugea un contrat pour du dragage et des travaux en pilotis à l'embouchure de la rivière afin d'y créer un havre de refuge pour les goëlettes.

Durant l'été 1882, l'entrepreneur se procura et prépara les matériaux nécessaires à ces travaux. En 1883, l'eau du Saint-Laurent était trop haute pour permettre la construction des pilots, de sorte qu'on ne fit que du dragage.

Pendant l'été 1884, on termina le dragage du chenal, qui a 5,000 pieds de longueur, par 75 de largeur et 8 pieds de profondeur, à l'eau basse minimum du lac Saint-Pierre.

Durant la même année on construisit 250 pieds de pilotis sur le côté ouest du havre. En 1885, ce pilotis atteignit 850 pieds de longueur; en 1886, 1410 pieds, et en 1887, 2038 pieds.

Le 20 juillet 1888, les travaux reprirent et cessèrent le 29 septembre; 543 pieds courants ayant été construit durant l'année fiscale.

#### PAPINEAUVILLE.

Un chenal de 1000 pieds de longueur et large de 50 pieds, excepté à son extrémité intérieure où il est large de 75 pieds, a été pratiqué à une profondeur de 7 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse de la rivière, à travers la péninsule de Papineauville, séparant la rivière Ottawa de la baie de la Pentecôte, afin de rendre la baie accessible en tout temps; on a aussi dragué à une profondeur de 7 pieds, le fond de la rivière en avant et autour du quai de Papineauville pour que les vaisseaux à vapeur puissent y accoster à l'eau minimum de l'Ottawa.

#### PERCÉ.

Percé est situé dans le comté de Gaspé et est le chef-lieu du district de Gaspé pour les fins judiciaires et autres. Par le grand chemin, Percé est à 150 milles du chemin de fer Intercolonial, à Cambelton, N.-B. Par le vapeur "Admiral" il n'est qu'à 13 heures de la gare de Dalhousie, N.-B. Les vaisseaux à vapeur de Québec et des ports du Golfe y font escale et débarquent ou embarquent leurs passagers et fret au moyen de chaloupes.

Le débarcadère commencé en 1888, a été terminé en mai dernier. Il a été bâti par contrat. Ses dimensions sont: longueur totale, au sommet, 320 pieds; largeur, au sommet, 20 pieds; hauteur, à son extrémité extérieure, 36½ pieds, dont 26½ seulement sont au-dessus du fond, il s'est enfoncé de 10 pieds durant sa construction; l'eau basse des grandes mers, à son extrémité extérieure, mesure 16 pieds, avec une élévation et une chute de 5" à 5' 6" à l'eau haute des grandes mers, et 3 pieds aux petites mers ordinaires.

#### POINTE-AUX-ANGLAIS.

Un chenal large de 100 pieds et profond de 7 pieds, pendant l'eau basse, a été ouvert à travers la batture de roches au-devant du quai, vers l'est, jusqu'à l'eau profonde de la rivière Ottawa.

#### PORT-AU-PERSIL.

C'est un petit village situé à 15 milles en aval de Murray-Bay sur la rive nord du Saint-Laurent.

Pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889, on a enlevé les cailloux et les roches les plus dangereuses qui se trouvaient dans le port.

#### RAPIDE MANIGANCE.

C'est un des plus forts rapides du Saint-Maurice entre les Grandes-Piles et La Tuque. Il est à environ 5½ milles en amont de la décharge de la Mékinac, 18 milles en amont des Grandes-Piles et 55 milles au nord des Trois-Rivières.

Il est traversé par un bon chenal, obstrué cependant, à quelques endroits, par des cailloux; l'eau basse d'été y est profonde de 9 à 10 pieds.

En octobre 1888, on le débarrassa de gros cailloux contenant 210 verges cubes de roche.

## RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Cette rivière se jette dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa; elle s'étend généralement vers le nord et sa largeur sur une distance de 20 milles, à son amont de son embouchure varie de 300 à 600 pieds.

Pour démontrer l'importance commerciale de cette rivière on n'a qu'à donner les quantités de bois et de phosphate qui en sont sorties pendant les 12 derniers mois:—

Traverse de chemin de fer.....	40,000
Poteaux de cèdre.....	30,000
Bois d'équarrissage, pds. cub.....	154,395
Bois, pds. M. P.....	46,500,000
Phosphate de chaux, tonnes.....	27,537
Mica, livres .....	10,000
Feldspath, tonnes.....	50

C'était dans le but de favoriser spécialement le développement de l'industrie des phosphates et d'en faciliter le transport des mines au chemin de fer le plus rapproché à Buckingham que le gouvernement adjugea à MM. Poupore & Cie, en décembre 1886, le contrat de la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits Rapides. L'écluse et le barrage seront suffisamment élevés pour gonfler le rapide Long, à 7½ milles à leur amont, et rendront ainsi la rivière navigable sur un parcours de 22 milles, à partir de Buckingham au pied des grandes chutes. L'écluse a une longueur de 160 pieds entre les portes, une largeur de 32 '7" et une profondeur d'eau de 8 pieds sur les brises. Des jetées, à son entrée, sont en voie de construction. On prendra les mesures nécessaires pour favoriser la descente du bois en aval du barrage, que l'on est à construire à 11 pieds au-dessus de l'eau basse, à la tête des Petits Rapides.

## RIVIÈRE-DU-LOUP. (en bas)

La Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, est à 114 milles de Québec. Les travaux du creusement des bancs de sable de la rivière ont été poursuivis durant la dernière année fiscale; aujourd'hui des chaloupes et des goëlettes de dix à cent tonneaux peuvent charger et décharger leurs cargaisons au quai de Pelletier, à la ville.

## RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

A Charlemagne, à la rencontre de l'Assomption avec la branche nord de l'Ottawa, au pied de l'Île de Montréal, on a enlevé une bature ainsi que d'autres obstacles qui s'y étaient accumulés dans le chenal.

## RIVIÈRE MÉKINAC.

Cette rivière origine dans le lac du même nom, dans le comté de Champlain et coule vers le sud, sur un parcours de 18 milles, pour se jeter dans le Saint-Maurice, 49½ milles en amont de la cité des Trois-Rivières. Sa profondeur varie de 1 à 12 pieds.

Elle renferme plusieurs rapides, dont un à 6 milles de son embouchure, long d'environ un mille, s'appelle le "Rapide Blanc".

La communication entre Saint-Roch et les Grandes Piles, se fait en été, par eau et en hiver, par un chemin sur la glace. Un convoi de chars quittent les Grandes Piles deux fois par jours pour Trois-Rivières.

Durant le mois de septembre 1888, on améliora la navigation du Rapide Blanc, en enlevant quelques cailloux de son chenal.

## RIVIÈRE OUELLE.

La rivière Ouelle, dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint Laurent, se trouve à 75 milles en aval de Québec. Le quai a 1225 pieds de longueur, 35 pieds de largeur, et un T, à son extrémité large de 50 pieds et long de 105 pieds; il a été bâti il y a longtemps.

Ce quai se trouve à la Pointe-aux-Orignaux à 6 milles de la Rivière Ouelle et à 6 milles de St-Denis. L'eau minimum, à son extrémité, est profonde de 16 pieds et cette profondeur s'accroît de 20 pieds lors des grandes mers. On y a fait quelques réparations.

#### RIVIÈRE RICHELIEU (À SOREL)

Cette rivière se jette dans le Saint Laurent, sur sa rive sud, à Sorel, 45 milles en aval de Montréal et 27 milles en amont des Trois-Rivières.

En outre des brise-glaces mentionnés dans le rapport de l'année dernière, comme ayant été bâtis pour protéger alors la ville de Sorel, qui est aujourd'hui une cité, contre la débâcle des glaces, on en a construit un troisième analogue à ceux-ci; pour les mêmes fins. Il est à 200 pieds du rivage et à 2400 pieds en amont du second brise-glaces bâti l'année précédente.

#### RIVIÈRE RICHELIEU.

On a creusé à travers deux battures sur le Richelieu, à St-Antoine, vis-à-vis les quaias de Gatien et de Gendron, un chenal de 7 pieds de profondeur à l'eau basse.

A Lacolle, la profondeur d'eau a été augmenté, le long du quai, sur une étendue de 250 pieds de longueur, 50 de largeur et jusqu'à 8 pieds au bout du large et 7 à l'autre bout.

#### RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Cette rivière origine dans le lac Saint-François, comté de la Beauce. Elle coule vers l'ouest à travers le comté de la Bauce et celui de Wolfe, traverse le coin nord-ouest du comté de Compton, décrit une courbe rapide vers le nord-ouest, à Lennoxville, arrose les comtés de Sherbrooke, Richmond, Drummond et Yamaska, et vient se jeter dans le lac Saint-Pierre, sur sa rive sud, 11 milles en aval des îles de Sorel et à 3 milles de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Son embouchure, occupée par un groupe d'îles, est composée de plusieurs chenaux. A son embouchure et de là aux scieries, existaient des battures sérieusement nuisibles à la navigation. Le 21 mai 1888, on en commença le dragage que l'on arrêta le 6 Juillet.

Le 29 août 1888, le creusement fut recommencé et continué jusqu'au 8 novembre. Pendant cette période de temps, on a creusé un chenal de 40 pieds de largeur, de 1,100 pieds de longueur et de 5 pieds de profondeur, à l'eau basse, à partir du chenal Hertel, en descendant, jusqu'au premier coude de la rivière.

Le 24 juin dernier, le dragueur fut mis en opération en face des moulins de Tourville, et fonctionnait encore le 1er juillet.

#### RIVIÈRE YAMACHICHE.

Cette rivière prend sa source dans les Laurentides, traverse le comté de Saint-Maurice et se jette dans le lac Saint-Pierre, à 16 milles environ en amont des Trois-Rivières.

La côte ouest est en grande partie élevée et est composée d'argile, de même que sa côte est, qui est basse.

Au point où elle traverse la limite ouest de la paroisse de Saint-Boniface de Shawenigan, il s'est produit un éboulis de sa côte ouest, long de 3,000 pieds et large d'environ 5 acres, qui ferma complètement la rivière jusqu'à sa rive opposée. Cette obstruction causa l'inondation des terres situées en amont.

En 1884, on creusa une partie d'un chenal à travers cet éboulement afin de réduire l'eau à son niveau ordinaire et assécher les terrains inondés. En 1885, on continua ce creusement sur une largeur de 6 à 8 pieds et à une profondeur d'environ 10 pieds, par où l'eau s'écoula suffisamment pour permettre la culture de plusieurs cents acres de terres inondées.

Durant l'été de 1888, ce chenal fut prolongé de 2,500 pieds et creusé de 8 pieds en plus, et l'eau reprit son cours à son niveau ordinaire.

## RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière origine dans le canton de Bolton, comté de Brome. Elle sert de décharge à plusieurs grands lacs et a une longueur d'environ 90 milles. Elle arrose les comtés de Brome, Missisquoi, Rouville, Bagot, Saint-Hyacinthe, Richelieu et Yamaska, et se décharge à la tête du lac Saint-Pierre, sur sa rive sud, 8 milles en aval de Sorel.

En 1880, le département adjugea un contrat pour la construction d'un écluse à sas et d'un barrage à l'Île-à-Cardin, un mille et trois quarts en aval du village de Saint-Michel d'Yamaska et près de  $4\frac{1}{2}$  milles en amont de son embouchure. Ces travaux ont été terminés en 1886. Ils élèvent de  $5\frac{1}{4}$  pieds le niveau de l'eau.

Ces travaux ainsi que le dragage subséquent d'une batture en bas de l'écluse ont rendu la rivière navigable pour les vaisseaux d'un tirant d'eau modéré jusqu'à la Belle pointe ou au Rapide de la grosse roche distance de 20 milles.

En août dernier 1888, la charpente à encaissement, à l'extrémité d'aval de l'écluse s'étant affouillée sur une longueur de 185 pieds, on planta une file de palplanches sur le côté d'amont des encaissements, afin d'empêcher le passage de l'eau dans la rivière, à travers cette brèche, et aussi, de diminuer la pression de l'eau à cet endroit pour procéder au remplissage, que l'on fit au moyen de sacs remplis d'argile et de sable.

Au mois d'octobre de la même année les mêmes avaries se répétèrent et l'on y remédia de la même façon.

L'écluse a été ouverte 382 fois durant la saison de 1888.

## CHENAL DU FLEUVE ST. LAURENT.

Les premières démarches relativement à un chenal en eau profonde entre Montréal et Québec furent faites en 1825. En février 1826 une pétition de quelques marchands de Montréal fut présentée à l'assemblée législative du Bas Canada, dans laquelle on représentait que les intérêts et la prospérité de la province ainsi que du Haut Canada, exigeaient qu'on se mit à enlever les obstructions, et que le fleuve fut autant que possible, mis navigable pour les batiments au long cours; et de plus pour la somme de £36,000.0.0 on pourrait pratiquer un chenal de 16 pieds à eau basse, permettant aux navires de 250 tonneaux, ayant une cargaison complète, de passer aux époques de l'année où l'eau était plus basse.

De 1826 à 1831 des efforts furent faits pour amener le gouvernement à accorder de l'aide à l'entreprise, mais sans succès. De 1831 l'affaire resta en suspens jusqu'en 1836 époque à laquelle les marchands de Montréal demandèrent de nouveau de l'aide à la législature pour faire un relevé du lac Saint-Pierre, et essayèrent un refus.

En 1838 la commission du commerce de Montréal présenta une pétition à l'assemblée législative demandant une subvention en argent pour faire un relevé du lac St Pierre, et exposant que la navigation du lac pendant la plus grande partie de l'année était restreint aux baiments tirant 10 à 12 pieds; que le tirant d'eau des batiments faisant commerce entre Montréal et le Royaume-Uni était de 14 à 16 pieds; et qu'il fallait qu'une partie considérable de leur cargaison fût transbordée pour leur permettre de passer le lac, imposant ainsi au commerce de Montréal des frais annuels énormes, et causant en même temps des retards aux vaisseaux. En réponse à cette petition la somme de £500 fut accordée "à titre d'aide pour faire faire un relevé du lac Saint-Pierre de cette province."

Aucun fait d'une nature officielle n'apparaît jusqu'en 1841, époque où le secrétaire provincial informa le président du comité spécial de la chambre d'assemblée "que l'amélioration de la navigation du lac Saint-Pierre sera mise à l'étude avec les autres travaux publics."

D'après le rapport de ce comité spécial on voit qu'un relevé du lac était à se faire, que dans le cours de 1840, 97 batiments, représentant un tonnage total de 28,660 tonneaux étaient arrivés de la mer dans le port de Montréal, et que les frais de remorquage et d'allège pour 42 batiments dont le tonnage représentaient, à 14,179 tonneaux, s'élevaient à £6,141.

Des travaux sérieux commencèrent bientôt et à venir jusqu'à l'expiration de 1845, on avait dépensé £59,994, dont £37,937 pour des dragueurs, des bateaux à vapeur, etc., etc.

En mai 1846, devant un comité de la chambre d'assemblée, on annonça qu'une tranchée diorite avait été faite dans le lac Saint-Pierre à une profondeur à peu près égale à celle de l'ancien chenal naturel, et à une largeur variant de 100 à 150 pieds, et qu'un bâtiment y était passé au mois d'octobre 1845.

Une divergence d'opinion ayant surgi sur la question de savoir si l'on devait abandonner le nouveau chenal et se mettre à améliorer l'ancien chenal ou chenal naturel, les opérations furent suspendues dans les premiers jours de juin 1846, et le capitaine Bayfield de la marine royale, fut chargé de s'enquérir des faits et de faire rapport, ce qu'il fit en recommandant de terminer le nouveau chenal à une profondeur de 14 pieds au dessous du niveau des basses eaux d'été et sur une largeur de 300 pieds. Cette suggestion ayant été acceptée, les travaux recommencèrent vers la fin de l'automne de 1846; cependant l'opposition au nouveau chenal ou chenal droit n'avait pas cessé, et l'affaire revint devant un comité spécial de l'assemblée législative, qui fit rapport qu'il avait examiné les volumineux documents qu'on lui avait soumis, qu'il avait la preuve que la tranchée à travers la batture de Saint-François avait été entreprise sur des calculs erronnés des dépenses probables. Au printemps de 1847 les travaux recommencèrent dans le nouveau chenal et se poursuivirent jusqu'en septembre de la même année, date à laquelle ils furent suspendus.

Au mois d'août 1850, ces travaux passèrent des mains des commissaires des travaux publics de la province entre celles des commissaires du port de Montréal, lesquels, en octobre 1850, donnèrent instruction à une commission d'experts de faire rapport sur le lac Saint-Pierre dans le but d'adopter les meilleurs moyens d'obtenir un chenal de 16 pieds au niveau des eaux les plus basses, et au cours des instructions préparées par les commissaires du port, il est dit que des déboursés au montant de \$320,000 avaient été faits dans le nouveau chenal à venir jusqu'en 1846, époque à laquelle le gouvernement provincial arrêta les travaux.

La commission des experts recommanda d'adopter l'ancien chenal et de l'améliorer en le creusant à une profondeur de 16 pieds sur une largeur de 450, et d'abandonner le nouveau chenal.

Au mois de juin 1851, les commissaires du port commencèrent les opérations dans l'ancien chenal—chenal qui existe maintenant—et les continuèrent jusqu'à l'expiration de la navigation en 1854, époque à laquelle le chenal fut en réalité terminé à une profondeur de 16½ pieds à eau basse et sur une largeur variant de 250 à 300 pieds, les dépenses faites par les commissaires s'élevant à £74,000. 0 0 y compris £10, 000. 0 0 remis à la commission des travaux publics pour deux dragueurs.

En mars 1855 M. Q. C. Keefer, T. C., fit un rapport aux commissaires passant en revue les progrès des travaux accomplis dans le passé, et donnant son avis relativement aux opérations futures. Par ce rapport on apprend que "atteindre un tirant d'eau de 20 pieds à eau basse est aussi possible que désirable," et que le coût d'un chenal à cette profondeur sur une largeur de 300 pieds à travers tous les obstacles entre Montréal et Québec pourrait être porté à £90,000.

En novembre 1837, M.M. Childe, McAlpine et Kirkwood furent constitués en commission d'ingénieurs pour examiner les meilleurs moyens à prendre pour doter le port de Montréal de nouvelles améliorations, et on leur demanda de déclarer si les commissaires avaient agi sagement ou non, en creusant le lac Saint-Pierre, et en améliorant autrement la navigation entre Montréal et Québec, et ils firent rapport comme suit "le port de Montréal est le lieu convenable pour le transbordement des cargaisons venues de l'intérieur, à bord des bâtiments au long cours, et conséquemment les commissaires du port ont raison de vouloir creuser le chenal en aval de Montréal de manière à permettre aux bâtiments tirant 20 pieds de se rendre jusqu'à cette dernière ville."

En novembre 1865, le chenal de 20 pieds de profondeur sur 300 de largeur fut terminé. De 1866 à 1869 on se contenta de nettoyer le chenal, et de l'élargir où c'était nécessaire et de l'améliorer; et comme conséquence naturelle, des facilités ayant été données pour le passage des bâtiments tirant jusqu'à 20 pieds d'eau, le ton-

nage et les proportions des navires s'accrurent à tel point qu'on souleva une agitation pour obtenir une profondeur de 24 pieds, et en mai 1873 une loi fut passée accordant un prêt de \$1,500,000, pour porter la profondeur du chenal du lac Saint-Pierre et du fleuve Saint-Laurent à pas moins de 22 pieds à eau basse et la largeur à pas moins de 300; et en juillet 1873, un arrêt du conseil fut passé permettant aux commissaires du port d'acheter l'outillage de dragage nécessaire.

Le creusage à une profondeur de 22 pieds fut terminé en novembre 1878, et on fit l'épreuve officielle. Au mois d'octobre 1882, on fit de nouveau l'épreuve du chenal et on trouva une profondeur franche de 25 pieds à eau basse, partout en amont du Cap à la Roche, là où, ainsi qu'au cap Charles, il fallut profiter d'une bonne marée pour passer avec tout le tirant d'eau qu'on avait ailleurs.

En 1883, une nouvelle loi ayant été passée à cette fin, on commença à travailler pour obtenir une profondeur de 27½ pieds à eau basse dans le chenal, sauf au cap à la Roche et au cap Charles, où on pouvait obtenir cette profondeur à mi-marée.

À l'exception du cap à la Roche et du cap Charles, le creusage a une profondeur de 27½ pieds, fut terminé en novembre 1888, et mis à l'épreuve par le passage du steamer *Sardinian* portant un épart attaché à son flanc et s'enfonçant à cette profondeur.

Dans le cours des dernières années, les marchands et les autres personnes intéressés dans le commerce du port de Montréal ont prétendu que le commerce ne devrait pas supporter le fardeau du coût du chenal, travaux, qui devraient être considérés comme une entreprise nationale et non pas locale, exécutés non-seulement pour des fins locales mais pour des fins intéressant tout le Canada; et dans ce but une loi fut passée pendant la session de 1888, dégageant les commissaires du port de Montréal de leur dette en rapport au chenal, et transférant les travaux, l'outillage, au département des Travaux Publics, et dans le cours de l'été de 1888, les opérations pour le parachèvement du chenal furent exécutés par les commissaires du port pour et au nom du département.

En janvier 1889, le département pris le contrôle et la direction des travaux. Dans le cours de l'hiver de grandes réparations furent faites à l'outillage, lequel, à l'ouverture de la navigation, fut mis, au Cap à la Roche, Poulrier, Bayer et au Cap Charles, à creuser le chenal à ces endroits qui sont voisins les uns des autres, à une profondeur de 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, et à l'expiration de l'exercice les travaux avaient déjà fait quelques progrès.

Le chenal qui a été ouvert à 300 pieds de largeur dans les parties droites, et 320 pieds dans les courbes, mais on a constaté qu'il était difficile de faire passer, à certains endroits, les gros batiments à cause de ces courbes ou la position du chenal là où le fil du courant a dû être traversé obliquement, et il faudra une nouvelle dépense de fonds pour améliorer le chenal en ces endroits.

#### SAINT-ALPHONSE.

Saint-Alphonse est à la tête de la baie des Ha! Ha! rivière Saguenay, environ 66 milles en amont de son embouchure. Le quai est long de 445 pieds et large de 25, sa pile extérieure ayant 77 pieds de long et 55 pieds de large. Pour faciliter le chargement et le déchargement des vaisseaux de petit jaugeage on a construit un plan incliné sur son côté nord.

On a aussi renouvelé son tablier sur une longueur de 300 pieds, au moyen de pièces d'épinette de 6 pouces d'équarrissage.

#### SAINTE ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay, dans le comté de Chicoutimi, se trouve sur la rivière Saguenay, en face de Chicoutimi.

Le bois nécessaire pour le quai projeté ayant été obtenu durant l'année précédente, on en a commencé la construction l'année dernière et une longueur de 77 pieds a été construite.

L'eau basse des petites mers, mesure 2 pieds de profondeur, à son extrémité extérieure.

#### SAINT-LAURENT.

Le village de Saint-Laurent, sur l'Île d'Orléans, se trouve à 15 milles en aval de Québec. Le quai mesure 583 pieds de longueur et 32 pieds de largeur, la pile de son

extrémité extérieure étant longue de 104 pieds et large de 32. On a fait des réparations a ce quai afin de le rendre utile au trafic.

#### SAINT-PLACIDE.

On a fait du dragage en avant et à l'ouest du quai de Saint-Placide, afin d'agrandir l'étendue du bassin et de donner plus d'espace pour le virement et l'accodation des vaisseaux. On a enlevé un encaissement d'un ancien quai gisant au sud-ouest de la batture en face du quai, parce qu'il se trouvait dans le chenal à eau profonde et formait un obstacle à l'entrée des vaisseaux venant de l'est.

#### SAINTE-ANNE DE-LA-PÉRADE.

La rivière de Sainte-Anne prend sa source dans le comté de Québec. Elle traverse les comtés de Portneuf et de Champlain, et se jette dans le Saint-Laurent sur la rive nord, à Sainte-Anne de-la-Pérade, 54 milles en amont de Québec et 23 milles en aval des Trois-Rivières.

Cette rivière sur une grande partie de son cours, est peu profonde et offre de nombreux rapides. Dans le voisinage de son embouchure, les rives sont basses, mais à quelques milles au delà, vers l'intérieur, elle est beaucoup plus hautes.

L'eau, à son embouchure, est profonde de 2 à 5 pieds.

Pour faciliter l'accès aux scieries et aux manufactures, établies près du village, on a dragué la rivière, à son embouchure, sur un parcours de 1,028 pieds, une largeur de 30, et à une profondeur de 6 pieds.

À cause du peu de profondeur de la rivière, ces opérations n'ont pu être faites qu'à mer haute.

Les marées y varient de 1 à 5 pieds.

Du 4 juin, au 7 juillet 1888, on a creusé un chenal de 30 pieds de longueur à une profondeur de 6 pieds.

#### SAINTE-ANNE-DE-SOREL.

Dans le comté de Richelieu, à 3 milles en aval de Sorel, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Afin de protéger davantage les fermes et dépendances des habitants de ce riche district agricole dont les terres sont basses, on a construit durant l'année dernière un autre brise-glace à l'entrée du Chenal-du-Moine, environ  $1\frac{1}{2}$  mille en bas du village de Saint-Anne.

Ce brise-glaces a  $24 \times 30$  pieds et 21 pieds de hauteur.

#### TADOUSSAC.

Tadoussac ou l'Anse-à-l'eau, est à l'embouchure de la rivière Saguenay, sur sa rive sud.

Le quai de Tadoussac a 366 pieds de long et 26 pieds de large, sa pile extérieure ayant  $40 \times 50$  pieds. A cet endroit sa hauteur est de 29 pieds et l'extrême eau basse y mesure  $7\frac{1}{2}$  pieds de profondeur.

Durant le dernier exercice on a reconstruit et exhaussé de 3 pieds, une partie de ce quai, construit un plan incliné et renouvelé le tablier.

#### TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistolés, dans le comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.

Pendant la dernière année fiscale, on a commencé un prolongement de  $60 \times 30$  pieds, qui n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

## ONTARIO.

## BELLEVILLE.

Belleville, capitale du comté de Hastings, est située à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston et 113 milles à l'est de Toronto.

Le havre est bien abrité mais il était obstrué par plusieurs battures formées en partie par du bran de scie et des rebuts de scieries charroyés par la rivière. En 1874 le département continua le dragage qu'avait commencé la municipalité, ainsi qu'en 1875 et pendant les années subséquentes jusqu'en 1882, la municipalité contribuant la somme de \$3.000.

En 1884, on donna à l'entreprise le creusement du havre et les travaux qui durèrent deux ans coûtèrent \$8.170.42.

En septembre 1886, on adjugea un autre contrat pour creuser un chenal de décharge aux eaux de la rivière Moira, durant les crues, la municipalité payant la moitié des dépenses. Cette entreprise a été terminée en juillet 1889.

## BRIGHTON.

Brighton dans le comté de Northumberland, est sur le port de Presqu'île, Lac Ontario, à 22 milles de Belleville.

On a dragué à une profondeur de 14 pieds au-dessous de l'eau basse du lac Ontario, le fond du lac en avant et à l'est du quai de Brighton; on a enlevé avec succès quelques encaissements submergés dans le voisinage du quai cause de difficultés et de danger pour les vaisseaux qui y arrivaient ou qui en partaient.

## COBOURG.

Le havre de Cobourg, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston, et 72 milles de Toronto, dans le district électoral de Northumberland-ouest.

Les travaux de la formation du havre de Cobourg, ont été commencés par une compagnie organisée par un acte du Parlement en 1829. En 1842, le gouvernement prit la possession de ces travaux et la conserva jusqu'au 27 mai 1850, lorsqu'ils devinrent la propriété du conseil de Ville de Cobourg.

À la confédération, en 1867, les travaux se composaient de deux jetées dont la longueur totale était de 2.047 pieds. Elles étaient séparées par un espace de 190 pieds, à l'entrée du havre, et renfermaient une étendue d'environ  $12\frac{1}{2}$  acres d'eau. L'eau à l'extrémité extérieure de la jetée de l'est mesurait 14 pieds de profondeur et diminuait jusqu'à 7 ou 8 pieds, au centre du havre.

En 1873, le département donna à l'entreprise, la construction d'une jetée de 1500 pieds de longueur, large de 30 pieds, à partir du pied de la rue Hibernia. Cette jetée fut terminée en 1876, et la compagnie du havre y contribua la somme de \$25,507.48.

En 1881-82, on adjugea un autre contrat pour prolonger cette jetée, et les travaux ont été terminés en 1883.

Pendant l'année fiscale, 1888-89, on reconstruisit la superstructure des 150 pieds extérieurs de la jetée Langevin ou occidentale, par contrat adjugé à M. J. W. Dinwoodie.

La superstructure de la jetée ouest du havre primitif étant très cariée, on la répara durant les mois d'avril, mai et juin; ces travaux étaient en progrès à la fin de l'année fiscale.

## CODERICH.

Coderich comté de Huron se trouve à l'entrée de la rivière Mailland 60 milles en amont de Sarnia, sur le côté est du lac Huron.

Un chenal de  $18\frac{1}{2}$  pieds de profondeur a été ouvert dans la batture obstruant l'entrée du port; et on a dragué en-dedans du port près du quai "Commercial" et le long du quai au sud, jusqu'à une profondeur de 17 pieds.

## KINCARDINE.

Ce havre est situé sur la côte orientale du lac Huron, 31 milles au nord de Goderich, à l'embouchure de la rivière Pénétangore.

En 1856, deux jetées parallèles furent construites à 100 pieds de distance, l'une de l'autre; celle du nord était longue de 540 pieds, et celle du sud de 290 pieds, qui fut prolongée et complétée en 1868.

En 1869, on découvrit à l'examen du havre, que l'eau mesurait de 7 à 10 pieds de profondeur entre les jetées, à l'entrée, et de 6 à 10 pieds dans le bassin intérieur.

En 1872, on y commença du dragage que l'on poursuivit jusqu'en 1877. Alors tout le bassin intérieur, d'environ 4 acres de surface avait été creusé à 12 pieds, et l'entrée à 13 pieds de profondeur.

Depuis, on y a de nouveau creusé afin de donner une profondeur de 15 pieds à l'entrée le long de la jetée nord. Les jetées de l'entrée ont aussi été considérablement prolongées; celle du nord à 1,225 pieds, et celle du sud, à 900, l'espace entre elles étant de 200 pieds, afin de rendre plus facile l'entrée du havre.

En 1876, la jetée nord fut endommagée par une tempête; on remédia à ces dommages et l'on reconstruisit la superstructure.

En novembre 1881, on adjugea un contrat pour la construction de pilotis sur un parcours de 790 pieds, sur le côté sud de la jetée sud, et ces travaux furent terminés en 1883.

Du 1er juillet 1882 au 30 juin 1889, on y fit les améliorations annuelles, telle que du dragage et des réparations aux jetées nord et sud. En 1885, on commença la reconstruction du quai qui entoure le bassin intérieur, et ces travaux sont encore en progrès. A son achèvement, ce quai offrira des commodités très grandes. Il est composé de palplanches fortement reliées à des pieux d'ancrage et recouvert d'un tablier large de 12 à 16 pieds, reposant sur des moises.

Le dragage, aussi, a été poursuivi systématiquement et l'eau, aujourd'hui, est profonde de 16 pieds entre les jetées de l'entrée, et de 12 en moyenne, dans le bassin intérieur.

## KINGSTON.

Kingston, à la sortie du lac Ontario, se trouve à 172 milles à l'ouest de Montréal.

A la fin de l'année fiscale terminée le 30 juin 1888, on continuait l'enlèvement de la batture de la Pointe Frédéric, commencé en 1883; les travaux cessèrent le 20 novembre. On les reprit le 7 mai 1889, et à la fin de l'année fiscale on avait enlevé 3,890 verges cubes de roc.

## KINGSTON.

## BASSIN DE RADOUB.

Au mois de mars 1889, un contrat a été passé pour la construction d'un bassin de radoub à Kingston, à un endroit admirable au centre du port dont on avait fait l'acquisition à un prix raisonnable.

Le bassin sera construit entièrement en pierre et ses principales mesures sont comme suit :

Longeur du plancher.....	280	pieds
Largeur du plancher.....	40	"
Largeur au sommet.....	72	"
Profondeur du sommet au plancher.....	26	"
Profondeur d'eau à la base à eau basse.....	15½	"
Largeur de l'entrée.....	48	"

[1889]

99

L'entrée sera fermée par un caisson en fer comme à Québec et à Esquimalt, et des pompes centrifuges seront employées pour vider le bassin.

A venir jusqu'à l'expiration de l'exercice les travaux ne faisaient guère de commencer, mais on avait fait l'acquisition et placé sur le terrain une quantité considérable d'outillage.

#### KINGSVILLE.

Kingsville, sur le lac Erié, est dans le district électoral d'Essex-sud, sur le chemin de fer de Détroit, Essex et du lac Erié, à 25 milles de l'embouchure de la rivière Détroit.

En juillet 1883, on passa un contrat pour la formation d'un havre de refuge à Kingsville. L'ancienne jetée, longue de 860 pieds, fut totalement réparée, et une deuxième jetée de 1400 pieds de longueur, de 15, 20 et 30 pieds de largeur, fut construite dans une position telle à donner au havre une superficie de 9 acres, avec une entrée large de 150 pieds. Une grande partie de ce havre a été creusée à 12 pieds de profondeur, en différents temps, ainsi que durant l'année fiscale 1888-89.

#### RIVIÈRE DE LA PETITE NATION.

La rivière de la Petite Nation ou de la nation du sud traverse les comtés de Grenville, Dundas, Stormont, Russell et Prescott, et se jette dans l'Ottawa, à Wendover. En amont du village de Casselman, dans le comté de Russell, elle n'est pas navigable mais de là au village de Plantagenet, distance de 36 milles, on peut y naviguer excepté sur une petite distance à l'embouchure du ruisseau de l'Original, qui se verse dans la Nation. On trouve là une batture de roc, longue de 700 pieds, couverte de 2' à 2'6" d'eau. Pendant les trois dernières années le département cherche à faire disparaître cette obstruction. On y a pratiqué un chenal de 60 pieds de largeur, profond de 5' 6", ce qui est suffisant pour les petits vaisseaux à vapeur qui circulent sur la rivière; 4000 verges cubes de roc ont été enlevées à part une certaine quantité d'argile et d'alluvion.

Les villages qui profiteront de cette amélioration sont ceux de Casselman, Lemieux, Brook, Pendleton, Riceville, Fournierville, Curran et Plantagenet, qui sont tous sur l'une ou l'autre des rives de la rivière.

#### MEAFORD.

Meaford, ville incorporée du comté de Grey, est située sur la baie Georgienne, 18 milles à l'ouest de Collingwood et 20 milles à l'est d'Owen-Sound.

Avant la confédération, les autorités locales, aidés par le gouvernement, construisirent une jetée de 500 pieds de longueur, ayant une profondeur de 14 pieds d'eau, à son extrémité extérieure. Cette jetée située sur la rive ouest de la rivière Big Head a été prolongée de 160 pieds en 1874-75; on y construisit aussi un éperon de 200 pieds de long, vers le nord-est, afin de la protéger contre les vents du nord-est. On a bâti de plus un brise-lames de 410 pieds de longueur sur le côté est de la rivière.

En 1878 et en 1880-81, le département fit creuser à 12 pieds le lit de la baie en dedans de la jetée occidentale, et approfondir le chenal conduisant au havre intérieur qui avait été en partie dragué à 11 pieds par les autorités locales.

En 1883-84, on a planté des palplanches sur un parcours de 850 pieds, sur le côté ouest des havres intérieur et extérieur, et fait des réparations considérables à la jetée de l'ouest; ces réparations ont été complétées en 1885.

En 1886, on y fit encore du dragage, et en 1887-88 la ville contribua \$3,000 et le gouvernement \$5,000 pour l'achèvement du dragage du havre intérieur à une profondeur de 13 pieds et pour le creusement d'un chenal, large de 100 pieds et profond de 14, à partir de l'extérieur, pour y arriver; ces travaux ont été terminés avec satisfaction.

#### OAKVILLE.

Oakville, dans le comté de Halton, est sur le lac Ontario, 22 milles à l'ouest de Toronto et 18 milles à l'est de Hamilton, et le havre est situé à l'embouchure de la crique de Seize-milles.

En novembre de 1886, le département adjugea un contrat pour la reconstruction des 360 pieds extérieurs de la jetée est démolie par une forte tempête. Ce contrat a été terminé en octobre 1887. En même temps, le chenal entre les deux jetées, a été creusé à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

En 1888, la jetée ouest a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse, et ces réparations ont été complétées d'une façon satisfaisante, durant l'année fiscale 1888-89.

#### HAVRE DE PENETANGUISHINE.

Le havre de Penetanguishine est situé au nord de la péninsule orientale de la baie Georgienne, entre la baie de Nottawassaga et les eaux de la Severn.

Durant l'été de 1880, on fit du dragage à la pointe occidentale, au sud du quai de l'école de réforme, et au nord des quais près du village, afin de donner au chenal une profondeur de 16 pieds.

En 1888-89, on construisit un ouvrage en pilotis, large de 12 pieds et long de 850 pieds, dans une profondeur d'eau moyenne de 12 pieds. En arrière de cette protection on a bâti un terrassement composé de fascines, pierre et terre, donnant ainsi une largeur totale de 42 pieds, au quai. En outre de ce quai, on a construit une structure analogue de 350 pieds de longueur, au pied de la rue Barrie.

Penetanguishine est le terminus d'une des branches du chemin de fer le Grand-Tronc, sur la baie Georgienne. Il y arrive de grandes quantités de bois des rives orientale et méridionale de la baie Georgienne, qui se distribuent dans Ontario.

#### PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

En 1885-86-87, le département a reconstruit le pont interprovincial sur l'Ottawa, au Portage-du-Fort, 60 milles en amont d'Ottawa. Ce pont mesure 1,000 pieds de longueur; il est composé de 6 piles et de deux culées, avec une approche en pierre, longue de 335 pieds. Il renferme, 1 travé de 42 pieds, 4 de 60, 1 de 27 et 1 de 47; elles sont en bois ainsi que la superstructure.

Il y a un autre pont de 315 pieds de longueur, sur une branche de l'Ottawa, à partir de l'île susmentionnée jusqu'à la rive de la province de Québec, au village du Portage-du-Fort, et l'on en a reconstruit entièrement la superstructure pendant l'année fiscale.

#### PORT-ALBERT.

Port-Albert, à l'embouchure de la crique de Neuf-Milles, est situé sur la rive orientale du lac Huron, environ neuf milles au nord de Goderich.

Les autorités locales ont construit une petite jetée, que le département, en 1875, prolongea de 50 pieds; il y construisit de plus, en cette année, un petit brise-lames sur encaissements, long de 75 pieds, sur la rive sud de la crique. En 1881 et 1882, il planta une file de pieux jointifs sur un parcours de 300 pieds, à partir du coin oriental de la jetée, vers l'est, et il creusa le bassin formé par cette protection, à une profondeur de 10 pieds.

Pendant l'année fiscale 1882-83, on continua les améliorations de ce port en déposant de la terre et de l'argile en arrière des constructions sur le côté nord du havre, et en plantant des pieux jointifs sur un parcours de 90 pieds, à l'extrémité est, à part d'autres travaux.

En 1884, 1885, 1886, 1888, 1889, d'autres réparations ont été faites et 300 pieds de palplanches jointives ont été enfoncés sur le côté est de la jetée nord, pour empêcher la descente des matières du terrassement dans le havre.

#### PORT ARTHUR.

Antérieurement à 1870, Port Arthur était connu sous le nom de Prince Arthur's Landing, appelé ainsi par le général Wolsely lors du débarquement des troupes impériales et canadiennes, s'en allant réprimer le premier soulèvement du Nord-Ouest; et pendant plusieurs années ce fut le commencement de la route par terre et par eau qui servait au transport des immigrants et autres se dirigeant vers le Nord-

Ouest pour arriver à leur destination respective ; mais avec l'organisation de la Province du Manitoba, la construction de lignes de chemin de fer se raccordant aux lignes américaines, et le parachevement du Chemin de fer Canadien du Pacifique, cette route fut abondonnée après avoir rendu de bons et d'utiles services.

Port Arthur, à la tête de baie du Tonnerre, situé comme il l'est à la tête de la navigation canadienne sur le lac Supérieur, est devenu un centre très important, et le point—car la rivière Kaministiquia et les facilités qu'elle offre à la navigation sont maintenant comprises comme partie du Port Arthur sous l'empire des réglemens de douane—par lequel tous les produits du Nord-Ouest doivent passer soit par terre ou par eau ; et dans le but de protéger les quais et le port proprement dit, on a commencé en 1884 la construction de 2,000 pieds du brise-lames en projet, et les travaux ont été heureusement terminés en 1886.

En février 1887, on commença à construire une autre longueur de 1,600 pieds, en sus de celle qui avait été terminée l'année précédente, et en novembre 1888 les travaux étaient achevés ; et un talus en pierre fut placé contre l'extérieur des ouvrages, ce qui a augmenté la force de la construction, ainsi qu'on en a eu la preuve pendant les nombreuses tempêtes qui ont passé depuis que le talus a été mis en place. En octobre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'une autre longueur de 1500 pieds de brise-lames, avec des piles à chaque extrémité, du côté ouest des travaux déjà terminés et une ouverture de 350 pieds de largeur a été ménagée entre l'ancienne construction et la nouvelle afin de permettre aux batimens d'entrer dans le port.

Au mois de mai 1889, ces nouveaux travaux commençaient et à l'expiration de l'exercice, 300 pieds du brise-lames avaient été construits.

Dans le cours de l'exercice on a commencé à prolonger, le talus en pierre le long de la façade extérieure du brise-lames construit en vertu du premier contrat, et vu que l'on a constaté que le fond était miné par la mer pendant les gros temps.

On peut dire ici que ce brise-lames a résisté aux vagues poussées par des vents dont la rapidité était de 54 milles à l'heure et aussi à la débâcle de la glace venue de de la baie extérieure, alors que la glace s'était empilée sur le brise-lames, et qu'elle y était restée mesurant une épaisseur de 19 pieds. La profondeur de l'eau, à l'ouverture du centre est de 18 pieds : à l'ouverture du nord-est, dont la largeur est de 250 pieds entre l'extrémité du brise-lames et le quai de l'élevateur du chemin de fer Canadien du Pacifique, la profondeur est de 17 pieds, et une fois la longueur (1500 pieds), maintenant en voie de construction, terminée, il y aura une profondeur de 17 pieds à l'extrémité occidentale, donnant un passage facile aux bateaux à vapeur et autres.

La partie déjà construite, a très bien résisté, et la présence de ces constructions a fait de ce qui était autrefois une rade dangereuse et très exposée, un port sûr et commode, et lorsque les travaux maintenant en voie de d'exécution auront été terminés, le hâvre de Port Arthur ne sera dépassé par aucun autre port du lac Supérieur.

#### PORT-ELGIN.

Situé dans le comté de Bruce, sur la côte orientale du lac Huron, à 4 milles de Southampton et 24 mille de Kincardine.

En 1857 le gouvernement vota la somme \$4,000 pour venir en aide a une compagnie privée, pour la constructions d'une jetée de 380 pieds de longueur, jusqu'à une profondeur de 13 pieds d'eau.

Pendant l'été de 1882, on commença la construction d'un brise-lames long de 600 pieds, et de deux éperons de pieux jointifs avec talus en pierres et en facines, afin d'empêcher l'accumulation du sable dans le havre.

En novembre 1884, on passa un contrat pour la construction de 930 pieds d'en caissements, pour relier l'extrémité nord des brise-lames au rivage. Les travaux furent terminés en 1886. Un des dragueurs du gouvernement y enleva une quantité considérable de sable. En 1887-88, on construisit un prolongement de 300 pieds de longueur sur une largeur de 20 pieds, à angles droits avec le brise-lames primitif, et l'on y dragua considérablement afin d'en rendre l'accès plus facile. En 1888-89, on continua ce dragage sur la barre qui en fermait l'entrée, pour permettre aux

vaisseaux tirant 12 pieds d'eau, d'y arriver. On y a dragué un chenal de 760 x 75 avec 13 pieds d'eau en ligne avec le quai public, jusqu'à l'eau profonde.

#### PORT-HOPE.

Port-Hope est situé sur la rive nord du lac Ontario, sept milles en amont de Cobourg et 103 milles en amont de Kingston.

Les travaux primitifs du havre étaient composés de deux jetées dont celle du côté est se prolongeait à 600 pieds dans le lac, et celle de l'ouest, à 480 pieds, séparées l'une de l'autre, à l'entrée du havre, par une largeur de 104 pieds; à leurs extrémités l'eau basse était profonde de 13 pieds, tandis qu'elle n'atteignait qu'une profondeur de 9 pieds à l'entrée du havre, dont la superficie était d'environ 3 acres.

En 1875-76, on prolongea la jetée occidentale de 150 pieds sur une largeur de 30 pieds, et l'orientale, de 120 pieds, sur une largeur de 40 pieds; on creusa aussi l'entrée à 13 pieds de profondeur. Durant l'été de 1882, on commença le prolongement de 100 pieds à la jetée orientale et l'on enleva une quantité considérable de déblai au moyens des dragueurs.

En 1882, le département donna à l'entreprise la construction d'un éperon large de 20 pieds, long de 300 pieds, que l'entrepreneur termina en 1884. Cet éperon a pour objet d'empêcher la formation d'une barre de sable à l'entrée du havre. En 1884 et 1885 on le prolongea de 200 pieds.

Durant l'année 1888-89, on a commencé la reconstruction de la superstructure cariées du quai du chemin de fer, sur une longueur de 700 pieds, et les travaux ne sont pas encore terminés; on a aussi dragué 45,010 verges cubes dans l'ancien et le nouvel havre à une profondeur de 10, 12 et 14 pieds, et à l'entrée du havre en dehors des quais jusqu'à 16 pieds de profondeur.

#### PORTSMOUTH.

Portsmouth se trouve sur le lac Ontario à 2 milles à l'ouest de Kingston.

Au commencement de l'année fiscale près de 300 pieds de la nouvelle superstructure avaient été reliés à l'ancien ouvrage et environ 200 pieds étaient prêts à recevoir les solives du tablier. A la fin du dernier exercice fiscal 500 pieds de la superstructure environ étaient terminés, près de 400 pieds étaient couronnés d'un tablier et 100 pieds étaient prêts à le recevoir. Les coins extérieurs et l'extrémité ont été protégés par un bordage et des moises en orme. Des defenses en orme ont aussi été placées sur une étendue considérable des faces de l'ouvrage du côté du lac et du côté du port.

#### LA RIVIÈRE RIDEAU-BRANCHE NORD.

Deux dragueurs le "Saint-Louis" et le "Queen" avec une dérocheuse, furent occupés durant l'année fiscale à approfondir le chenal de la branche nord de la rivière Rideau, à partir du canal Rideau, jusqu'à Kemptville. La partie d'aval du chenal fut creusée dans un fond peu résistant et le "Saint-Louis" enleva 8,160 verges cubes de sable, mais à mesure que l'on remonta la rivière la nature de son fond changea; on rencontra de gros cailloux et des bancs de petits cailloux solidement entassés. Vu l'inefficacité du "Saint-Louis" à ce genre d'opération, on lui substitua le "Queen" et avec l'aide de la dynamite les travaux progressèrent au point d'obtenir une profondeur de 7 pieds à l'eau basse dans le chenal.

#### RIVIÈRE AUX PUCES.

La rivière aux Pucés arrose le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire, 20 milles environ à l'est de Windsor.

En septembre 1888, adjugea une entreprise pour la construction d'ouvrages en palplanches jointives, d'une longueur totale de 350 pieds, à l'embouchure de cette rivière, c'est-à-dire une longueur de 200 pieds sur la rive est et une autre de 150 pieds sur la rive ouest, formant ainsi un chenal de 40 pieds de largeur entre elles. A la fin de l'année fiscale, ces travaux progressaient activement.

#### RIVIÈRE KAMINISTIQUA.

Cette rivière se jette dans la Baie du Tonnerre, à l'ouest du Port Arthur, lac Supérieur.

En 1884, on commença à draguer un chenal de 3,700 pieds de longueur, en ligne avec les phares, à travers la batture qui obstruait le passage des grands vaisseaux.

En 1886, le dragage a été commencé et ensuite continué d'année en année, et les plus grands vapeurs ont maintenant un accès facile aux Élévateurs du Fort William.

#### RIVIÈRE OTTAWA.

##### Amélioration du chenal entre Pembroke et Petewawa.

Entre Pembroke et l'embouchure de la rivière Petewawa, il existait plusieurs battures nuisibles à la navigation.

A l'automne de 1883, on commença l'enlèvement de la batture du Petit Détroit, à  $5\frac{1}{2}$  milles en amont de Pembroke, et on l'achèva durant l'été de 1885. Il ya actuellement 8 pieds d'eau dans le chenal qui est large de 150 pieds. En 1886, on fit disparaître l'île de Crab, qui nuisait sérieusement à la navigation, jusqu'à un pied au-dessous de l'eau basse.

Le 1er août 1887, on commença le dragage des battures en aval de l'embouchure de la Petewawa et on le termina le 28 oct. après avoir enlevé 1,560 verges cubes de roches, cailloux, et gravier, et placé 29 bouées dans le chenal.

En 1888, le dragueur se mit en opération sur une batture de sable qui obstruait le chenal entre le lac des Allumettes et l'écluse de la Culbute. Les travaux, commencés le 28 juillet, se terminèrent le 1er octobre 1888; on enleva pendant cette période, 2,044 verges cubes de sable et de gravier. Ce chenal a aujourd'hui une profondeur de 8 pieds d'eau et une largeur de 75 pieds.

#### RONDEAU.

Rondeau est situé sur la Pointe-aux-Pins, rive nord du lac Erié, 104 milles en amont de Port-Colborne.

La Pointe-aux-Pins s'avance dans le lac et contient un bassin naturel de 6,000 acres d'étendue. La communication du bassin avec le lac se fait au travers d'un banc de sable, large de 120 pieds, dont quelques parties sont au-dessus de l'eau. En 1844, le gouvernement construisit un brise-lames à Rondeau; en 1851, la compagnie du havre de Rondeau acheta le havre au prix de \$8,000, à condition de l'entretenir en bon ordre; la compagnie ayant négligé ce devoir, le gouvernement reprit la possession le 20 juillet, 1856, et répara les constructions.

En janvier 1871, un contrat fut passé pour la construction de jetées, l'agrandissement du chenal, l'approfondissement du bassin et autres travaux pour y créer un havre de refuge; ces travaux durèrent quatre années. Ils consistaient en deux jetées parallèles, à 250 pieds de distance, longues de 783 pieds, placées nord et sud, l'eau entre elles étant profonde de 15 pieds; en un brise-lames de 225 pieds de longueur; ils comprenaient de plus, le creusement d'une surface de 10 acres dans le bassin intérieur, à une profondeur de 15 pieds.

En 1877, on découvrit à l'examen, des brèches causées par les fortes tempêtes dans les bancs de sable qui protègent le havre, que le chenal n'avait pas diminué de profondeur, mais que le bassin intérieur était en parti rempli par le sable qui y était arrivé par les brèches.

En 1881, un contrat fut signé pour la construction de travaux de protection en pilotis sur une longueur de 2,000 pieds, sur la grève, à l'ouest de l'entrée. Ces travaux furent complétés en 1883 et ont démontré depuis leur utilité.

En 1883-84, on fit encore du dragage pour l'agrandissement et l'approfondissement du bassin immédiatement à l'intérieur de l'entrée du côté du lac; on répara aussi la jetée de l'est et le brise-lames en avant de la maison du gardien du phare. de temps à autre, on a fait des réparations aux jetées de l'est et de l'ouest.

En 1888-89, les bouts des jetées de l'entrée ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau, et l'on a fait un nouveau tablier sur une partie de la jetée ouest.

## SAUT SAINTE-MARIE.

Saut Sainte-Marie, dans le comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie qui relie le lac Supérieur au lac Huron.

En 1871, on dragua le lit de la rivière, près du quai, afin de permettre son accès aux vaisseaux tirant 10 pieds d'eau. En 1884-85, on commença le dragage d'une batture de grès, au large du quai susdit, afin d'y obtenir une profondeur de 16 pieds d'eau, mais on décida d'obvier à ce dragage dans le roc solide par le prolongement du quai sur une longueur de 150 pieds dans la rivière, et en 1887, on adjugea un contrat à cet effet. Cette construction fut exécutée avec succès et complétée en juin 1889. La profondeur de l'eau, le long de la face extérieure du quai, varie de 14 pieds 6 pouces à 18 pieds.

## SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se déverse dans le lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia.

Le havre est formé par le brise-lames oriental du havre de refuge de l'île Chantry et par un débarcadère de 850 pieds de longueur et large de 30, dont l'extrémité extérieure baigne dans une profondeur de 14 pieds d'eau. Le dernier prolongement a été construit en 1884-85, mais par suite des dommages considérables que le feu y produisit on l'a reconstruit d'une façon satisfaisante, à partir du niveau de l'eau, en 1888-89. En 1886-87, on creusa à l'extrémité du débarcadère ainsi que le long de sa face extérieure, de façon à obtenir une profondeur de 15 pieds d'eau ; on creusa aussi le long de la face intérieure à une profondeur de 10 pieds à eau basse.

## SUMMERSTOWN.

Summerstown, comté de Glengarry, est sur la rive nord du lac Saint-François, 10 milles en aval de Cornwall.

En 1886-87, on y construisit un quai de 130 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, relié à la rive par un raccordement de 85 pieds de longueur.

Ce quai à une hauteur de 11 pieds, à son côté extérieur et depuis que l'on a creusé les chenaux partant du chenal principal du Saint-Laurent, les vaisseaux à voiles et à vapeur tirant 7 pieds d'eau, peuvent y arriver.

À l'automne de 1888, on y a construit un abri de 24 x 30 pieds pour l'accommodation du public.

## PORT DE TORONTO.

Le port de Toronto est formé à l'intérieure de l'île, et son entrée principale est du côté de l'ouest.

En 1788, on disait que le port avait près de 2 milles de longueur à partir de l'entrée, à l'ouest, jusqu'à l'isthme située entre le port et un grand marais du côté de l'est. La largeur de l'entrée était d'environ un demi mille, mais le chenal navigable pour les vaisseaux n'était que de 1500 pieds, ayant une profondeur de 18 à 21 pieds d'eau.

En 1832 Bruchette dit que la péninsule maintenant l'île de Toronto, avait une forme extraordinaire, étant une langue de terre étroite, dont la largeur a plusieurs endroits n'était pas plus de 180 pieds, mais qui s'élargissait, vers son extrémité occidentale, de près d'un mille.

En 1833, il était apparent que le port subissait des changements, et la nécessité de sa conservation occupa l'attention de ceux qui étaient intéressés à son maintien et à son amélioration, et qui constataient avec alarme les changements qui s'opéraient dans la péninsule, les empiètements de la batture à partir de la pointe Gibraltar dans une direction nord et le retrécissement de l'entrée du port. Rien ne se fit cependant, et en 1847 on fit rapport au département des travaux publics que l'entrée s'était retrécie à 250 pieds, la batture s'étant développée vers le nord de 280 pieds en 7 ans.

En 1850 le port fut mis sous le contrôle d'une commission, et au commencement de 1852 on fit rapport que d'après les observations et les sondages qu'on avait faits pendant 20 ans, on avait constaté que la batture s'était avancée dans une direction nord à travers l'entrée, à raison de 19 pieds par an et que la largeur du chenal proprement dit n'était guère plus de 200 pieds.

En 1853, une ouverture se fit pendant une tempête à travers la langue étroite à l'extrémité est du port, et bien qu'elle se referma de nouveau en peu de temps dans la suite, et qu'on tenta de rendre la grève permanente le tout fut emporté et l'entrée est fut formée, et dans la même année on suggéra de l'améliorer, dans le but d'économiser du temps aux vaisseaux qui arrivaient du côté est ou en partaient; et que par suite du courant qui serait créé le port resterait ouvert plus tard à l'automne, et que la navigation s'ouvrirait plus vite le printemps.

En 1859, le capitaine du port fit rapport que le havre était borné au sud par une île ayant un chenal navigable à l'est et à l'ouest; que dans le chenal de l'est il y avait une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, et que s'il était convenablement balisé, on pourrait y naviguer la nuit. En 1860 le chenal ouest fut creusé sur une largeur de 400 pieds à une profondeur moyenne de 12 pieds.

En 1862, l'entrée est s'était élargie à un demi mille et un banage qui s'était formé avait baissé le niveau de l'eau.

De 1874 à 1880, la somme de \$49,220.90 a été employée, particulièrement à augmenter la largeur et la profondeur de l'entrée occidentale, et on a du faire sauter une certaine quantité de roc solide.

En 1881, un relevé du port fut fait par feu Jas. B. Eads, Ing. C., qui présenta un rapport fait avec soin, dans lequel il recommandait de fermer l'entrée est, et d'exécuter certains travaux à l'entrée ouest dans le but d'obtenir et de conserver une profondeur de 18 pieds à l'eau basse; mais avant qu'on ait pu faire aucune démarche basée sur ces conseils démonstratifs, les marais bornant le côté est du port et toute la rive sud de l'île furent avariés à un tel point qu'on du abandonner complètement les plans préparés par M. Eads, et il fallut porter attention à la protection du côté est du port, et à la conservation de la partie orientale de l'île, là où elle était la plus étroite, et où plusieurs ouvertures s'étaient faites. En 1882, on commença les travaux pour la protection du port, s'étendant à partir de la *Don* dans une direction sud jusqu'à l'île du Pêcheur, (*Fisherman's Island*) et pour la protection de l'île sur une longueur de 6500 pieds; et les travaux se terminèrent en 1885. Au mois de mai 1889, un contrat fut passé pour l'amélioration de l'entrée est, les travaux comprenant le dragage d'un chenal de 300 pieds de largeur à une profondeur de 12 pieds au-dessous de l'eau basse; l'exécution de travaux de protection, chaque côté du nouveau chenal, et la continuation et l'achèvement des travaux de protection du côté est de l'entrée, s'étendant à partir de *Fisherman's Island* dans une direction ouest jusqu'à leur raccordement avec les travaux du chenal, et à l'expiration de l'exercice, le dragage était assez avancé.

## MANITOBA.

### RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge se jette dans le lac Winnipeg, à 45 milles en aval de la ville de Winnipeg et à 21 milles en aval de la ville de Selkirk-Ouest, lieu de transbordement en rapport avec le commerce du lac Winnipeg, et qu'on appelle tête de la navigation, bien que des embarcations puissent remonter la rivière jusqu'au pied des rapides de Saint-André, lesquels s'étendent sur une distance de 10 milles, sont au nombre de 5, et ont une chute totale de 15 pieds. Dans certains rapides l'eau ne dépasse pas une profondeur d'un pied à l'extrême eau basse, et la navigation se trouve en réalité fermée entre Selkirk et Winnipeg, sauf à l'époque de la crue, et même alors l'eau doit être à un niveau plus élevé qu'à l'ordinaire. A un endroit, à 18 milles en aval de Selkirk, la rivière se partage en trois branches, connues sous les noms de branche de l'est, branche du centre et branche de l'ouest, cette dernière ayant été, dans l'intérêt de la navigation, adoptée pour en faire le chenal, et le dragage qu'y a fait le département dans le cours du dernier exercice s'est continué; on a pratiqué un passage à travers la barre située à l'embouchure de la rivière en question et aussi à travers la batture de la Fourche ou à l'endroit où la rivière se partage en trois chenaux.

Dans le cours de l'été dernier, l'eau a été très basse dans le lac et dans la rivière, et bien que les bateaux eussent libre accès au lac, cependant on constata que le manque d'une largeur suffisante dans le chenal, était une cause de difficultés, pendant les tempêtes, pour les vapeurs ayant des barges à leur remorque ; il faut une largeur d'au moins 300 pieds. Présentement les industries relatives au poisson et au bois, sont celle qu'on exploite, et leurs progrès dans le cours des deux dernières années ont été considérables ; cinq scieries sont en opération à différents endroits sur le lac, et leur rendement annuel est d'environ 10,000,000 de pieds de bois, particulièrement d'épinette ; tandis que trois compagnies ayant des établissements bien montés avec "Réfrigérants," s'occupent de pêche à Selkirk et sur le lac Winnipeg, et on dit que leur commerce est tout aussi important que celui des exploitations forestières, et qu'il est poussé avec beaucoup de vigueur.

Douze vapeurs avec des barges dont le tonnage brute s'élève à 1,470 tonnes, font le commerce sur le lac en transportant le bois, le poissons, les vivres, etc.

Le dragage fait par le département dans la rivière, en aval de Selkirk et à son embouchure dans le lac a été un grand facteur dans le développement du commerce car sans cela la navigation aurait été fautive.

#### RIVIÈRE DE LA VASE-BLANCHE.

La Vase-Blanche se jette dans le lac Manitoba, a son extrémité sud, a environ 9 milles au nord de Westbourne dans le Comté de Marquette, Manitoba. Westbourne est le point de transbordement pour le lac Manitoba sur le chemin de fer *Manitoba* et *North Western*, lequel se raccorde avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Portage la Prairie, distance de 17 milles. De Westbourne à Winnipeg, la distance est de 73 milles.

Dans le cours de l'exercice, le chenal a été amélioré entre Totogan et Mac Arthur's, Landing, et les barres qui obstruaient la navigation de la rivière ont été enlevées, à une largeur et à une profondeur suffisantes pour permettre aux bateaux de passer librement, après quoi les travaux recommencèrent sur la batture à l'embouchure de la rivière.

Dans le cours de l'hiver l'outillage subit des réparations nécessaires ; et le dragueur, à l'ouverture de la navigation, se mit à élargir le chenal entre Totogan et MacArthurs Landing, ces travaux terminés, le dragueur reprit le creusage du chenal à travers la batture de l'embouchure de la rivière, et les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice. Le commerce sur le lac Manitoba, comprend principalement le transport du bois de construction, des traverses de chemin de fer et du bois de chauffage, et il y a qu'un seul bateau à vapeur qui fasse ce trafic ; le commerce avec les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson et les autres postes se faisant par des voiliers.

Sans le dragage qui a été fait à l'embouchure et à la rivière même, la navigation aurait cessée, par suite de l'extrême eau basse qu'on a eu dans le cours des deux dernières années.

### COLOMBIE-BRITANNIQUE.

#### BIGGS PORTAGE

Une petite langue de terre, connue dans le pays sous le nom de Biggs Portage, est située franc-ouest de Nanaïmo, et sépare le plateau de Nanaïmo du chenal de Northumberland. Dans le but de faciliter le transport des produits etc, a Nanaïmo, aux colons vivant le long de la côte et sur les îles du voisinage, un petit chenal a été pratiqué en 1887, à travers le Portage. Dans le cours de l'exercice 1888-1889 ce chenal a été élargi et creusé, ce qui a augmenté son utilité.

#### RIVIÈRE COLUMBIA.

La partie de Columbia-Supérieur où l'on a travaillé dans le cours du dernier exercice se trouve au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre la petite ville de Golden près de l'embouchure du Cheval-qui-Rue et est la tête de la navigation à vapeur sur le lac de la Columbia, inférieur, distance d'environ 100 milles en suivant

les sinuosités de la rivière, qui est navigable pour les bateaux à hélice d'un faible tonnage depuis la mi-mai jusqu'à la mi-septembre, mais cette période de la navigation, n'est cependant pas continue, sur tout le parcours en question, vu qu'il en dépend beaucoup de l'abondance de neige, laquelle lorsqu'elle est légère, oblige les bateaux à s'arrêter plus loin en aval de la rivière à mesure que la saison avance. La largeur de la rivière varie de 60 à 150 pieds; aux endroits les plus étroits l'eau est plus profonde que là où la rivière est plus large, et où se forment des chenaux latéraux.

Présentement il n'y a qu'un seul bateau à vapeur, propriété de la *Kootenay Mail Line Company*, qui navigue sur la rivière, transportant les passagers, la malle et les vivres destinés aux nombreux campements de mineurs et aux établissements des vallées de la Columbia et de la Kootenay, prenant trois jours pour arriver au Lac.

On a employé le crédit accordé à creuser un chenal à travers les bancs aux saumons immédiatement en aval du lac inférieur; des barrages en pierre et en fascines ont été construits aux extrémités de tous les chenaux latéraux qui suivent le cours de la rivière; des bacrages à ailes ont été construits aux endroits les plus larges et les moins profonds et là où la rivière fait coude dans le but de contrôler toute l'eau et de créer un affouillement. La longueur totale des barrages en fascines avec pierre et pilotis, est de 415 pieds. De nombreux chicots et autres obstacles ont été enlevés.

#### LA COQUITLAM.

La source de la Coquitlam se trouve dans le lac du même nom d'où elle coule dans une direction sud et se jette dans la Fraser du côté nord à environ 5 milles en amont de New-Westminster. La rivière n'est pas navigable de son embouchure, sauf pour les canots, son cours étant très rapide. Par suite de l'amoncellement et l'accumulation d'arbres, la rivière débordait et submergeait les terres des environs, et grâce au crédit accordé on a fait disparaître ces accumulations avec des résultats satisfaisants.

#### BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Dans le cours de l'exercice ce bassin a été occupé tout le temps, deux fregates de Sa Majesté le *Cormorant* et l'*Icarus*; l'allège Américaine *Margarita*; un navire; trois barques, une goëlette et dix vapeurs y sont entrés pour être réparés.

L'appareil de la lumière électrique y a été terminé; on a constaté que c'était une addition nécessaire et utile faite au bassin. Un tour et un foret pour les réparations ont été installés, et une petite pompe centrifuge a été substituée à la pompe auxiliaire fournie avec le mécanisme des pompes; parce que l'on a constaté que cette pompe était incertaine et ne fonctionnait pas bien.

De nouvelles latrines ont été construites pour l'usage des officiers et des équipages des vaisseaux dans le bassin et des postes convenables pour les pompes à incendies ont été érigés de chaque côté du bassin.

Par suite de l'action de l'eau salée les extrémités inférieures des tiges de pompes ont été presque entièrement rongées, et de nouvelles tiges complètement recouvertes de cuivre et munies d'érous en laiton, ont été substituées.

Le bassin et toute la propriété sont en bon état.

#### LA FRASER.

Les bancs de sable à l'embouchure de la Fraser s'étendent à environ 5 milles dans le détroit de Georgia. D'après les anciennes cartes de l'Amirauté deux chenaux existaient autrefois à travers ces bancs, l'un ayant un cours presque Ouest et l'autre laissant le premier à 2 milles environ de l'embouchure de la rivière, passant au sud et puis à l'ouest jusqu'au détroit. Avec le temps le chenal nord se remplit, laissant le chenal tortueux du sud la seule entrée dans la rivière; un certain nombre d'années s'étant écoulées on constata que le chenal du nord se creusait, et en 1886 on commença des travaux dans le but de l'améliorer, et ces travaux ont été poursuivis sans interruption. Le haussement de la marée sur les bancs de sable est en moyenne de 12½ pieds tandis que dans la rivière à 2 milles de son embouchure il est d'environ 9 pieds.

Le courant sur les bancs au reflux, est de 2½ à 3 milles à l'heure, tandis, que à la période de la crue, il est de 5 milles à l'heure.

Dans l'automne de 1886 on commença à établir un barrage submergé de 2000 pieds de longueur à travers l'extrémité nord du chenal sud dans le but de le fermer complètement; et à mesure que les travaux avançaient on constata les effets de ces travaux dans l'approfondissement du chenal du nord. Dans le cours de 1887 on prolongea le barrage de 1900 pieds, espérant que toute la masse du courant serait détournée et qu'elle passerait par le chenal du nord, mais on n'atteignit ceci que partiellement vu que le courant sembla enclin à s'écarter au nord de la course mitoyenne.

En 1887 on décida de mettre un barrage sur le côté nord du chenal nord, dans le but de faire face au courant allant dans cette direction; de mettre quatre barrages en échelon du côté sud pour amener le courant dans le chenal principal, et de prolonger le barrage du sud dans une direction ouest.

Ces travaux ont réussis à faire atteindre le but désiré, et le chenal du nord a été redressé et creusé, et est devenu la seule entrée de la rivière; on s'attend à ce qu'il y ait bientôt une profondeur continue de 19 pieds à mer basse, eau vive, à travers les bancs. Cette amélioration du chenal s'est fait sentir à New-Westminster ainsi que le prouvent les rapports de la Douane pour l'exercice expiré le 30 juin 1889, lesquels font voir que 274 steamers et voiliers qui font le commerce de Cabotage, représentant un total de 128,458 tonneaux sont entrés et que 371 vapeurs et voiliers représentant 128,308 tonneaux sont partis dans le cours de l'année; tandis que sur les bâtiments qui vont en haute mer, 10 sont arrivés, accusant un total de 5,798 tonneaux et 12 sont partis avec un total de 6,974 tonneaux pendant la même période. Dans le cours de l'exercice précédent il n'était entré que 4 bâtiments de la haute mer.

#### RIVIÈRE HARRISON.

La rivière Harrison est le débouché d'un grand lac du même nom, qui se jette dans la Fraser, du côté nord, à environ 50 milles en amont de New-Westminster. Sur la rive sud du lac se trouve des sources d'eau chaude sulfureuse, auprès desquelles un grand hôtel a été érigée et une ville a été tracée; un bateau à vapeur navigue entre cet établissement et New-Westminster.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique traverse la rivière sur un pont de bois de 971 pieds de longueur, avec un pont levis pour laisser passer les bâtiments qui entrent ou sortent du lac, mais aucune disposition n'a été prise pour guider les bâtiments dans ce passage, et dans ce but des pilotis ont été plantés en groupes de trois, ce qui a eu l'effet désiré.

#### ROCHER NICOL.

Le port de Nanaimo est situé sur la côte Est de l'île de Vancouver, à 73 milles de Victoria, ville avec laquelle il est relié par chemin de fer; et c'est un point important parce que c'est le centre de l'industrie houillère de la province.

Trois compagnies sont présentement en pleine exploitation, expédiant le charbon de ce port, savoir:—la *Vancouver Coal Company*, de leurs quais dans le port proprement dit de Nanaimo; MM. Dunsmuir & fils, de la houillère de Wellington, de la baie du Départ, à 5 milles de Nanaimo, et la *East Wellington Colliery*, à mi-chemin entre Nanaimo et la baie du Départ.

Le rocher Nicol, situé à environ 450 pieds au Nord-Ouest des quais de la *Vancouver Coal Company*, et à environ 120 pieds à l'est de son quai de lest, était une source de danger pour la navigation, et un obstacle considérable dans le port, lorsque l'on tient compte du nombre et du tonnage des bâtiments qui le fréquentent. Dans le cours du dernier exercice 419 vapeurs et 63 voiliers ont pris du chargement aux quais de la *Vancouver Coal Company*, les chargements s'élevant à 248,070 tonneaux.

Le rocher se compose de grès gris qui recouvre le charbon et sa surface est considérablement brisée; on a constaté qu'il s'y trouvait alternativement des couches dures et molles, augmentant ainsi beaucoup la difficulté des opérations de forage et empêchant de briser le rocher en morceaux suffisamment petits pour être dragués. Le point le plus élevé était, au début, d'environ 3 pieds au dessous du niveau des eaux à mer basse, et de 19 pieds au dessous de la mer haute, des grandes mers qui montent de 16 pieds. Les opérations pour l'enlèvement du couronnement de ce rocher commencèrent en novembre 1887 et le premier coup de mine éclata le 20 février

suivant, date depuis laquelle les travaux se sont activement poursuivis. A venir jusqu'au 30 juin dernier environ 4,110 livres de dynamite 75 pour 100, ont été employées, et plus des deux tiers de l'étendu du rocher y compris 16 pieds de contours, ont été brisés, et 1800 tonnes de pierre ont été draguées et déposées à terre.

Ces travaux ne peuvent se terminer avant 1891.

#### RIVIÈRE NICOMEKEL.

La Nicomekel se trouve au sud de la Serpentine, et prend sa source dans le township 11; c'est un cours d'eau sujet à la marée et qui offre un débouché commode aux produits des cultivateurs établis le long de ses rives.

Depuis plusieurs années les différentes sommes qui ont été votées ont été employées à enlever les chicots et les autres obstacles qui gênaient la navigation jusqu'au chemin de l'endroit appelé *Clover Valley*, et à ouvrir un canal ou "raccourci," à travers le grand coude de la section 36, township 1. Ces améliorations ont amené de grands avantages pour les colons en permettant aux petits bateaux à vapeur de venir par la rivière jusqu'au chemin sus-mentionné.

Dans le cours du dernier exercice une faible somme a été employée à enlever des chicots et à couper des broussailles le long des rives, à l'est du chemin de *Clover Valley*, donnant ainsi libre passage aux petits bateaux et aux chalands jusqu'à la prairie de *Langley*; pour terminer ces travaux on aurait besoin d'une somme supplémentaire.

#### LA RIVIÈRE SERPENTINE.

La source de la serpentine se trouve à l'angle nord-ouest du township 8, district de New-Westminster à environ 3 milles de la Fraser; delà suivant une direction sud et sud-ouest elle se jette dans *Mud Bay*, dans le township 1.

Elle subit les effets de la marée sur une certaine distance à l'est du chemin méridional de la côte où elle n'a pas plus de 20 pieds de largeur. Par suite de son cours extrêmement tortueux l'eau n'a pas le temps de se retirer avec la marée baissante avant l'arrivée de la marée montante et les terres du voisinage, particulièrement celles des townships 2 et 8, sont, la plus grande partie de chaque année, submergées et par conséquent impropres à la culture. Dans le but de remédier à cet état de chose, un fossé de 9 pieds de largeur au sommet, et de 3 pieds à la base, ayant une profondeur moyenne de trois pieds a été ouvert pendant l'exercice 1887, 1888, à partir d'un point de la rive gauche de la rivière, situé sur le  $\frac{1}{2}$  N.-E. de la section 13, township, 2 jusqu'au  $\frac{1}{4}$  S.-O. de la section 12 du même township, distance d'environ  $1\frac{1}{2}$  mille. Dans le cours de 1888, 1889 le fossé a été agrandi du double et à donné de bons résultats.

#### RIVIÈRE SOMAS.

La rivière Somas, sur la côte occidentale de l'île Vancouver origine dans la partie nord de ce qu'on appelle la Vallée d'Alberni, et de là, coulant vers le sud, sur un parcours de près de 20 milles, elle se jette dans le canal Alberni, anse du détroit de Barclay, qui est un bras de l'Océan Pacifique.

L'établissement d'Alberni est accessible par eau, de Victoria, en passant par le détroit et le Cap Beale, et par chemin de voiture, à partir de Nanaimo, qui, laissant la côte orientale près de la rivière de l'Anglais, court directement à travers l'île par la hauteur des terres, à une altitude de 1,100 pieds au-dessus de l'onde marée.

La distance par mer entre Alberni et Victoria, est d'environ 140 milles, et par terre 130 milles; de ceux-ci 78 milles peuvent être parcourus par le chemin de fer Esquimalt et Nanaimo.

Durant l'année dernière, on a enlevé 47 chicots du chenal, et coupé un certain nombre d'arbres qui recouvraient de leurs branches, la rivière, entre son embouchure et le débarcadère, améliorant ainsi de beaucoup sa navigation. On a aussi enlevé les restes d'une ancienne chaussée de moulin près du lac Sproats qui causait l'inondation des terres voisines.

#### PORT DE VICTORIA

L'entrée du port de Victoria est très étroite, obligeant de faire un angle aigu après avoir dépassé le phare. Ce détour créait beaucoup de difficulté aux batiments, particulièrement aux vapeurs d'un fort tonnage, qui entraient dans le port pendant les grands vents du sud-ouest; ce détour était dû à la présence d'une batture s'éten-

dant de *Shoal Point*, qu'on a cru, pendant longtemps, formée d'un roc solide, mais elle se composait en réalité d'une masse compacte de cailloux. Les autorités ayant décidé de travailler cette batture, des tuyaux en fer munis de sabots en fonte furent enfoncés à travers et entre les cailloux, au moyen d'une petite sonnette à la profondeur voulue, et à environ trois pieds les uns des autres. On chargea ces tubes de dynamite et on leur fit faire explosion, après quoi on fit passer un grand râteau, pesant environs deux tonneaux, au fond, et le dragueur *Pacific* put travailler à l'aise à travers la batture.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice ont eu pour résultat le creusage et l'élargissement du chenal, et bientôt la bouée rouge qui marque le côté droit du chenal d'entrée sera déplacée, et on aura alors un chenal de 300 pieds de largeur, offrant un détour facile et une ligne presque droite du phare jusqu'aux quais vis-à-vis la ville, ayant une profondeur de pas moins de 14 pieds à mer basse, des grandes mers qui montent de 10 pieds; et il y a à l'entrée du port une profondeur de 21 pieds à mer haute, des petites mers, de 23 pieds aux grandes mers ordinaires; et de 24 pieds aux marées extraordinaires du mois de décembre, à mer haute.

### ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Naufrage,	Comté de King,	I. P.-E.	Oyster Ground,	Comté de Gloucester,	N.-B.
Tignish,	Comté de Prince	do	Rivière Nerepis,	Comté de King	do
Belle Creek,	Comté de Queen	do	Washademoak,	Comté de Queen	do
Lac Dunn,	Comté d'Antigonish,	N.-E.	Pointe Coles,	Comté de Westmorland	do
Georgeville,	do	do	Pointe du Chêne,	do	do
Ile Monk,	do	do	Pré d'en haut,	do	do
Rivière Belfry,	Comté du Cap-Breton	do	Longueuil,	Comté de Chambly	P.-Q.
Grande Lorraine,	do	do	Cap à l'Aigle,	Comté de Charlevoix	do
Baie-des-Vaches,	do	do	Malbaie,	do	do
Baie-Est,	do	do	Saint-Fidèle,	do	do
Sydney, C.-B.,	do	do	Roberval et Métabetchouan,	Co. de Chicout.	do
Port au Renard,	Comté de Cumberland	do	Amherst, Iles de la Madeleine,	Co. de Gaspé	do
Joggin,	do	do	Anse du Cap,	do	do
Minudie,	do	do	Saint-Maxime de Mont-Louis,	do	do
Port Greville,	do	do	Sainte-Anne des Monts,	do	do
Rivière du Sable,	do	do	Rivière l'Assomption,	Co. de l'Assomption	do
Tignish,	do	do	St-Laurent, Ile d'Orléans,	Co. de Montmorcy	do
Deux-Rivières,	do	do	Rivière des Beaudettes,	Comté de Nicolet	do
Barton,	Comté de Digby	do	Gatineau,	Comté d'Ottawa	do
Petite Rivière,	do	do	Hull,	do	do
Rivière Sissiboo,	do	do	Pond Creek	do	do
Rossway,	do	do	Lac Kippewa,	Comté de Pontiac	do
Anse à la Truite,	do	do	Cap Santé,	Comté de Portneuf	do
Musquodoboit,	Comté d'Halifax	do	Jetée de Rimouski,	Comté de Rimouski	do
Port des Trois Brasses,	do	do	Longue Pointe et Bouch'ville,	Fleuve St-Laur.	do
Summerville,	Comté de Hants	do	Coteau Landing,	Comté de Soulanges	do
Canada Creek,	Comté de King	do	Pointe du Lac,	Comté de St-Maurice	do
Port de Hall,	do	do	Rivière Meckinac,	do	do
Kingsport,	do	do	do Saint-Maurice,	do	do
Morden,	do	do	do du Nord,	Co. des Deux-Montagnes	do
Ogilvie,	do	do	Pointe à Valois,	Comté de Vaudreuil	do
Jetée de Pickett,	do	do	Pointe Sauvage,	Comté d'Algoma	Ont.
Victoria,	do	do	Thessalon,	do	do
Lunenburg,	Comté de Lunenburg	do	Kingsville,	Comté d'Essex	do
Port-Medway,	Comté de Queen	do	Texas Landing	do	do
Barrington,	Comté de Shelburne	do	Port de Kingston,	Comté de Frontenac	do
Passage de Barrington,	do	do	Meaford,	Comté de Grey	do
Port de Jones,	do	do	Thornbury,	do	do
Baie Jordan,	do	do	Picton,	Comté de Prince-Edouard	do
Port de Green,	do	do	Lac Scugog,	Comté de Victoria	do
Little Harbour,	do	do	Pont Des Chênes,	Rivière Ottawa.	do
Tête-Louis,	do	do	Rivière Ottawa,	do	do
Ile du Nègre,	do	do	West Selkirk, Lisgar,	Man.	do
Port la Tour,	do	do	Pont Kipp,	T.N.-O.	do
Rivage de Roseway,	do	do	Pont de la Rivière du Vieillard.	do	do
Baie Ronde,	do	do	Rivière Colombie, Kootenay,	C.-B.	do
Grand Bras-d'Or, côté nord,	Co. Victoria	do	Batture Burnaby, New-Westminister	do	do
Coverdale,	Comté d'Albert,	N.-B.	New-Westminister	do	do
Deux-Rivières,	do	do	Courtney, etc., Rivières, Vancouver	do	do

## DRAGAGE.

## LE " ST-LAWRENCE."

Ce dragueur a commencé les travaux de l'année, le 3 juillet 1888, à la Petite-Baie-Glacée, C. B. Cette baie située entre la pointe de Sable et la pointe McPherson, était autrefois une anse dans laquelle se jetait un petit cours d'eau, et, par suite de sa position, fut utilisée comme point de chargement pour les produits des houillères des compagnies de la Petite-Baie-Glacée et de Caledonia. Des battures de sable s'étendent du rivage sur une distance de  $\frac{3}{4}$  de mille, et un étroit chenal a été ouvert à travers ces battures pour permettre aux vapeurs et aux voiliers d'atteindre la jetée de chargement. Ce chenal se remplit de sable et de cailloux et à ce point que l'entrée en a été fermée aux batiments. Dans le but d'enlever ces obstacles, le dragage commença à 18 pieds à mer basse, à environ 180 brasses de l'extrémité de la jetée, et se continua vers la mer sur une longueur de 100 brasses, ayant une largeur de 62 pieds, et une profondeur moyenne de 21 pieds; et sur une autre longueur de 75 brasses ayant une largeur de 85 pieds et une profondeur de 21 pieds à mer basse, et le 28 septembre, 15,213 verges cubes de sable, de boue, d'argile, de pierre, de cailloux, de pièce de bois et d'épaves avaient été enlevées.

Comme ce chenal est simplement une tranchée pratiquée dans le fond sans aucune protection contre les tempêtes, etc., ce n'est qu'une question de temps pour qu'il se remplisse et qu'il faille le draguer de nouveau.

Les petites mers montent de  $2\frac{1}{2}$  pieds et les grandes mers de  $3\frac{3}{4}$  pieds.

Le 13 octobre, les travaux commencèrent dans la rivière Ristigouche, à la Traverse, entre Dalhousie et Campbelltown, N.-B., et se continuèrent jusqu'au 8 novembre, date à laquelle une tranchée de 75 brasses de longueur sur 60 pieds de largeur avait été pratiquée à une profondeur de 15 pieds à mer basse, et 4,900 verges cubes de sable dur avaient été enlevés.

Pour creuser le chenal dont on a besoin à cet endroit, à une profondeur de 15 pieds à mer basse, il faudra que ce dragueur y travaille plusieurs étés.

Les petites mers montent de 6 pieds et les grandes à 9 pieds. Une faible somme de travail a été exécutée en creusant entre les quais, à Dalhousie pour permettre au steamer *Admiral* d'y mouiller pendant l'hiver.

Le 18 novembre, on recommença de nouveau à creuser les abords du quai du marché, port de Pictou, et les travaux se continuèrent jusqu'au 6 décembre, date à laquelle le dragueur fut expédié à ses quartiers d'hiver, ayant pratiqué une tranchée de 180 brasses de longueur, 60 de largeur et 15 pieds de profondeur à mer basse, et enlevé 3,850 verges cubes de boue.

Dans le cours de l'hiver le dragueur a été mis à sec et les réparations nécessaires ont été faites à la coque et à la machine, et le 27 avril 1887 les travaux commencèrent dans la "*Middle River*" de Pictou, vis-à-vis Granton, pour enlever la pointe d'une batture qui gênait la navigation. Une tranchée de 50 brasses de longueur et de 60 pieds de largeur fut faite à une profondeur de 22 pieds à mer basse, et une seconde tranchée de 60 brasses de longueur et 40 pieds de largeur, à une profondeur de 21 pieds; ces travaux d'élargissement ont considérablement redressé le chenal. Les matières enlevées se composaient de boue et de tuf, et au 11 mai, 3,675 verges cubes avaient été enlevés.

Le 16 mai, les amarres furent assujéties et les travaux furent repris dans le bassin destiné à l'*Admiral*, à Dalhousie, N.-B. Le but de ces travaux est de permettre à un vapeur de naviguer plus longtemps, de rester en sûreté, à Dalhousie, pendant l'hiver et de commencer ainsi ses voyages au printemps plus à bonne heure qu'avant.

Le 12 juin les travaux recommencèrent à la traverse, et à l'expiration de l'exercice un chenal de 60 brasses de longueur, sur 96 pieds de largeur avait été terminé à une profondeur de 13 pieds, et on avait commencé à pratiquer une seconde tranchée de 60 brasses de longueur) 6,150 verges cubes de sable ayant été enlevés.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevé à 40,026 verges cubes, à raison de  $39\frac{9}{10}$  centins, en moyenne, la verge cube.

La somme de \$39.41 a été réalisée par la vente du vieux matériel, et \$375 ont été obtenues du chemin de fer Intercolonial pour du dragage fait au quai du chemin de fer, port de Pictou, N.-E., lesquelles sommes ont été portées au crédit du receveur-général.

LE " CANADA."

Au commencement de l'exercice la *Canada* a été occupé, à Yarmouth, N.-E., à creuser le chenal du port près du Rocher-au-Homard, et à enlever plusieurs pointes faisant projection dans le chenal tortueux et étroit, et de nouvelles balises formées de pilotis groupés ont été enfoncées pour indiquer la position des rives. Les abords des quais vis-à-vis la ville ont été beaucoup améliorés. Du dragage a été fait à des quais particuliers pour lesquels on a été payé.

L'eau morte monte de 13 pieds et l'eau vive de 16 pieds.

La matière enlevée se composait en grande partie d'argile et de sable, et s'est élevée à 20,092 verges cubes.

Les travaux à Yarmouth se sont terminés vers la fin d'octobre, et le 31, le dragueur arriva à Barrington et commença à enlever deux pointes du chenal de Sherrow, et à ouvrir un bassin au large de l'extrémité du quai que le département est à construire; le 24 novembre 2,520 verges cubes de matières avaient été enlevées.

L'eau morte monte de 6½ pieds et l'eau vive de 8½ pieds.

Le *Canada* a passé l'hiver à St. Jean, N.-B., et avant l'ouverture de la navigation, au printemps, des réparations considérables et nécessaires ont été faites au bâtiment et aux machines. Le 26 avril 1889 les travaux recommencèrent dans le chenal, à Barrington, N.-E., et, le 30 juin, une nouvelle quantité de 9,225 verges cubes d'argile et de sable était enlevée.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur pendant l'exercice s'est élevée à 31,837 verges cubes, à raison de 37½ la verge cube.

On a reçu la somme de \$26.38 pour du dragage fait pour le compte de particuliers; cette somme a été mise au crédit du receveur-général.

LE " NEW DOMINION "

Dans le cours du dernier exercice ce dragueur a exécuté les travaux suivants : le 1 juillet 1888, il était occupé à améliorer le chenal de la Kennebecasis, en aval du village d'Hampton, et le 2 juillet, une profondeur de 10 pieds était atteinte; à cette date l'outillage fut amené en aval de la rivière et les abords du chenal auprès du pont-lévis de Perry's Point furent redressés et creusés à une profondeur de 10 pieds.

Le 13 juillet, on commença à draguer sur les battures d'Oromocto, rivière St-Jean, et les travaux se continuèrent jusqu'au 6 octobre, date à laquelle fut terminée une tranchée de 2,350 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur sur 14 pieds de profondeur, à mer basse—30,310 verges cubes de sable ayant été enlevés.

Le dragueur retourna au chenal du pont de Perry's Point, le 15 octobre et y resta jusqu'au 9 novembre, date à laquelle le chenal long de 480 pieds, large de 45 pieds et ayant 10 pieds de profondeur, fut terminé et 11,340 verges cubes de sable et de boue étaient enlevés.

Après avoir subi les réparations nécessaires, le dragueur travailla pour le compte de la municipalité de la ville de St-Jean, et creusa et améliora les bassins des bâtiments à l'endroit appelé *The Anchor Line Wharf*, dans le port de St-Jean. Le dragage commença le 8 mai et il était terminé le 26 juin, date à laquelle une tranchée de 200 pieds de longueur et de 88 pieds de largeur avait été faite le long du quai. A 50 pieds de l'extrémité intérieure on atteignit le roc à 16 pieds, à mer basse, et à 80 pieds du quai, au bord du large de la tranchée, et à 30 pieds de l'extrémité intérieure du quai, le roc fut atteint à 12 pieds. On a creusé, en moyenne, une épaisseur d'environ 6½ pieds, et 4,695 verges cubes de boue et de vase ont été enlevées.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur s'est élevée à 46,345 verges cubes, à raison de 21,½ cents la verge cube.

La vente de vieux matériel a réalisé la somme de \$15.00 qui a été portée au crédit du receveur général.

## LE "PRINCE EDWARD."

Tout l'été de 1888 s'est passé à réparer ce dragueur et ses chalands. On constata que la coque était en mauvais état et le plancher du fond et des parois étant pourri, fut enlevé, on vit que la carène, plusieurs pièces de bois, les poutres, etc étaient brisées et tellement pourries qu'il était nécessaire de les enlever. Deux nouvelles quilles et contre-quilles et plusieurs pièces de bois et des poutres neuves furent posées et la coque fut rhabillée à neuf, le fond en bois franc de 3½ pouces, les parois en pin dur-du-sud, de 6 pouces et le pont en épinette de 4 pouces. De nouvelles gatioles furent posées dans le pont et le poste du tillac a été lemprissé à neuf, le toit recouvert de toile, etc. La coque a été calfatée, recouverte de cuivre jusqu'à la ligne de flottaison et tous les ouvrages en bois peints. La machine, les chaudières l'outillage et le grément furent examinés et réparés. Trois chalands furent calfatés, bordés et réparés, et le dragueur fut lancé le 7, et les chalands le 22 et le 27 novembre.

Comme l'hiver était commencé l'outillage fut mis en hivernement, et le 17 avril 1889, il fut amené à Red Point, sur la rivière de l'Est, à sept milles en amont de Charlottetown, où il fut occupé pendant 14 jours à creuser vis-à-vis le quai de cet endroit à une profondeur de 12 pieds, à mer basse, et un bon bassin fut terminé dans lequel les bâtiments peuvent mouiller, et charger au quai; 4,719 verges cubes de boue ont été enlevées.

Du 1er au 21 mai le dragueur fut employé à creuser autour des quais de la *Steam Navigation Company*, dans le port de Charlottetown, enlevant 7,668 verges cubes de boue; autour du quai de la succession Connolly, 5,343 verges cubes de boue furent enlevées, à venir jusqu'au 10 juin. Au quai de Peake, frères & Cie, 5,355 verges cubes de boue furent draguées à venir jusqu'au 24 juin, et du 24 au 30 juin, fin de l'exercice, 1,155 verges cubes de boue ont été enlevées autour du quai du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, les travaux se continuant pendant le présent exercice.

Le dragage qui a été fait autour des quais sus-mentionnés, a été exécuté dans le but d'obtenir une profondeur de 20 pieds, là où c'était possible, afin de permettre aux bâtiments d'un tonnage plus fort que ceux du passé de mouiller et de charger ou de décharger leurs cargaisons.

La quantité totale de matières enlevées par ce dragueur pendant la partie de l'exercice qu'il a été employé, s'est élevée à 24,240 verges cubes, à raison de 63 $\frac{95}{100}$  cents la verge cube.

On a reçu \$1,525.00 pour le dragage fait aux quais du port de Charlottetown, somme qui a été mise au crédit du receveur général.

## LE "GEORGE MACKENZIE."

Le 3 juillet 1888, ce dragueur commença à travailler à McNab's Cove, comté d'Antigonish, Nouvelle-Écosse, et creusa une assise pour la construction d'une partie du quai de cet endroit. Au 12 juillet, 1,725 verges cubes de sable, de gravier, de pierre et de pièces de bois étaient enlevées; quand, pendant une forte tempête, les lieux étant bien exposés et ne pouvant avoir d'abri, le dragueur sombra là où il était amarré.

Après beaucoup de difficulté le dragueur fut renfloué et amené à Port Hawkesbury et mis sur le chemin de fer Maritime, où l'on constata qu'il fallait faire des réparations considérables pour remédier aux dommages.

Ces réparations ne furent complétées que le 15 octobre, date à laquelle l'outillage fut toué à Bayfield, comté d'Antigonish; il commença à draguer autour du quai de cet endroit pour permettre à l'entrepreneur de continuer à planter les pilotis jointifs. Un bassin pour les bâtiments fut creusé à l'extrémité et sur les côtés du quai à une profondeur de 12 pieds, à mer basse, aussi un bassin en dedans du L à l'extrémité du quai, les travaux se terminant le 31 octobre, date à laquelle 1,700 verges cubes de sable et de gravier avaient été enlevées.

Le 1er novembre 1888, le dragueur arriva au large d'Arisaig, comté d'Antigonish, pendant une tempête dans le but de creuser et de préparer les fondations des travaux en voie d'exécution pour prolonger et réparer le quai de cet endroit. Par suite de

la nature de la tempête, le voisinage dangereux de la côte, et l'absence d'abris, l'outillage dû être ramené à Port Hawkerburry, lieu sûr le plus rapproché, où il fut mis en hivernement.

Du 10 au 30 juin le dragueur travailla à préparer l'assise, du quai d'Arisaig, 900 verges cubes de sable, de roches et de bois ayant été enlevées à venir jusqu'à cette date.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice s'est élevée à 4,335 verges cubes, à raison de \$2.57 la verge cube.

La vente de vieux matériel a réalisé la somme de \$4.00 qui a été mise, au crédit du receveur général.

#### LE " CHALLENGE. "

Au commencement de l'exercice, le *Challenge* a été occupé à Kincardine, Ontario, à enlever le sable qui, amené du lac Huron pendant les vents de l'ouest, s'était accumulé entre les jetées qui forment l'entrée du port, et à creuser le bassin à une profondeur de 15 pieds au-dessous de zéro ou niveau moyen de l'eau basse du lac, enlevant 6,480 verges cubes de sable.

Le 21 juillet l'outillage fut amené à Southampton, et y resta jusqu'au 12 août, à creuser le long du quai de cet endroit, à une profondeur de 10 pieds, enlevant 6,330 verges cubes d'argile, de tuf et de cailloux.

On a commencé à draguer dans le havre de Port-Elgin vers le 26 août, et les travaux sont continués jusqu'au 27 octobre, pratiquant un chenal de 760 pieds de longueur sur 75 pieds de largeur, ayant en moyenne 13 pieds de profondeur, en ligne avec le quai public jusqu'à l'eau profonde; 19,260 verges cubes de sable et d'argile ont été enlevées.

L'outillage fut mis en hivernement à Windsor, et au printemps il subit un examen minutieux et des réparations générales, les chalands furent renforcés de manière à les rendre propres au service jusqu'à ce que les nouveaux chalands alors en voie de construction, aient été terminés.

Le 9 mai 1889, le dragueur se mit à creuser, à Goderich, un chenal de 18½ pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, à travers la batture au large de l'entrée du port. Du dragage a aussi été fait dans le port, au quai des marchands et le long de la jetée sud à une profondeur de 17 pieds, la quantité totale de matières enlevées s'élevant à 12,000 verges cubes de sable et de gravier.

Le 27 juin, les travaux commencèrent à Kincardine à l'extrémité du large des jetées, dans le but d'enlever les matières qui s'étaient accumulés depuis que le dragueur y avait travaillé au mois de juillet 1888, et à venir à la fin de l'exercice, 360 verges cubes de sable ordinaire avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice c'est élevée à 44,430 verges cubes, à raison de 19½ cents la verge cube.

Le dragueur et les machines sont en bon état. La coque du remorqueur est considérablement avariée, et il faudra pourvoir aux moyens de s'en procurer une nouvelle dans laquelle on pourra installer la chaudière et la machine du présent remorqueur.

#### LE " NIPISSING. "

Le 2 juillet, 1888, ce dragueur travaillait à la Presqu'Île vis-à-vis Papineauville, à ouvrir une tranchée à travers la péninsule à partir du chenal principal de l'Ottawa jusqu'à la baie de la Pentecôte. Cette tranchée à 1000 pieds de longueur et 50 pieds de largeur sauf à la partie intérieure ou du côté de la baie où la largeur est de 75 pieds. On a creusé à une profondeur de 7 pieds au niveau des eaux basses, jusque dans la baie. On a aussi dragué à une profondeur de 7 pieds vis-à-vis et autour du quai de Papineauville afin de donner accès aux bateaux à vapeur lorsque l'eau de l'Ottawa est basse.

Ces travaux durèrent jusqu'au 8 octobre, date à laquelle 42,880 verges cubes d'argile, de boue, de sable et de cailloux avaient été enlevées.

Les opérations commencèrent à la Pointe-aux-Anglais, le 12 octobre, sur la batture de cailloux vis-à-vis le quai du bateau à vapeur, et un chenal de 100 pieds de largeur sur une profondeur de 7 pieds, à eau basse a été ouvert dans une direction est à partir du quai jusqu'à l'eau profonde, 2,595 verges cubes de cailloux, ayant été

enlevées, dont le plus grand nombre furent levés par le bateau-chèvre après avoir été remués par le dragueur.

Dans le cours de l'hiver une nouvelle coque fut construite dans laquelle la chaudière et les machines qui avaient été complètement séparées furent transportées, et le 24 juin 1889, l'outillage fut remorqué à Saint-Placide, où les opérations commencèrent à l'ouest et vis-à-vis le quai de cet endroit pour agrandir le bassin et donner plus de place aux bâtiments. On a enlevé un vieux quai situé dans le grand chenal et qui gênait considérablement la navigation, et à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice 270 verges cubés d'argile avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur dans le cours de l'exercice s'est élevée à 45,745 verges cubés à raison de  $17\frac{1}{4}$  cents la verge cube.

LE "ONTARIO."

A l'expiration de l'exercice 1887-88, l'*Ontario* travaillait à Brighton, Ont., vis-à-vis et à l'est du quai de cet endroit, et avait enlevé plusieurs pièces de coffrages enfoncés dans le voisinage du quai, et qui étaient une source de difficultés et de danger pour les vaisseaux qui arrivaient au quai ou en partaient. Ces travaux se continuèrent jusqu'au 3 août, date à laquelle on avait atteint une profondeur de 14 pieds, et alors que 10,680 verges cubés de boue, de graviers et de cailloux avaient été enlevés.

L'outillage fut conduit à Port-Hope où on commença, le 6 août, à creuser l'ancien port jusqu'au quai servant au charbon à une profondeur de 10 pieds, après quoi une tranchée fut pratiquée dans le nouveau port à une profondeur de 14 pieds, 5,880 verges cubés de sable ordinaire ayant été enlevés.

Du 27 août au 13 septembre, du dragage a été fait entre les jetées de Newcastle, obtenant une profondeur de 14 pieds à l'eau basse du lac Ontario, à partir du bassin de l'entrepôt jusqu'à l'eau profonde du lac, ce qui nécessita l'enlèvement de 4,230 verges cubés de sable et de gravier.

Le 14 septembre, l'outillage fut amené à Port-Hope, où il resta jusqu'au 27 octobre, à creuser l'entrée du port, en dehors des jetées, à une profondeur de 16 pieds, et, dans le port, à une profondeur de 14 pieds, et 9,430 verges cubés de sable, de graviers et de boue furent enlevées. Par suite de la persistance de grands vents, on a perdu beaucoup de temps, vu qu'on ne pouvait conduire les chalands chargés pour les faire décharger en eau profonde dans le lac.

L'outillage a passé l'hiver à Port-Hope et a subi les réparations ordinaires. Le 6 mai les travaux recommencèrent à Port-Hope et se continuèrent jusqu'au 30 juin 1889. Les travaux ont compris le creusage de certaines parties de l'ancien port ou port intérieur à une profondeur de 10 pieds, une tranchée de 20 pieds de largeur sur 925 pieds de longueur s'étendant jusqu'à l'extrémité du large du quai à bois de Midland, et plusieurs autres petites tranchées pour terminer l'angle intérieur, où, par suite de la présence du roc, la profondeur a été astreinte à 10 pieds. L'angle vis-à-vis l'entrepôt du port a été creusé à une profondeur de 12 pieds, la tranchée extérieure étant de 300 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur. On a creusé un chenal de 450 pieds de longueur sur 14 pieds de profondeur dans le nouveau port, s'étendant, vers l'intérieur, de l'embouchure des jetées; les matières enlevées se composaient de sable, de boue et de gravier et la quantité s'est élevée à 14,390 verges cubés, soit un total de 29,700 verges cubés.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevée à 44,610 verges cubés, à raison de  $13\frac{1}{2}$  cents la verge cube.

Ce dragueur est en assez bon état, mais comme il est à l'eau depuis cinq ans il est possible que dans le cours de l'hiver prochain il devienne nécessaire de lui faire subir de grandes réparations. Le remorqueur et les chalands sont en bon état.

LE "QUEEN."

Au commencement de l'exercice ce dragueur travaillait sur les battures de la rivière Richelieu, au large des quais de Gatién et de Gendron, à Saint-Antoine, et, à venir jusqu'au 12 septembre un chenal de 275 pieds de longueur sur 60 de largeur, et 7 pieds de profondeur à eau basse, a été creusé à travers la batture supérieure; et une tranchée de 300 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur a été pratiquée à

travers la batture inférieure, à une profondeur de 9 pieds. Au quai de Gatiens une tranchée de 545 pieds de longueur sur 44 pieds de largeur, et, au quai de Gendron, une tranchée de 100 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, ont été faites à une profondeur de 7 pieds à eau basse, et 9,920 verges cubes d'argile, de pierres et cailloux ont été enlevées.

Le 21 septembre, ce dragueur a commencé à creuser la branche nord de la rivière Rideau jusqu'à Kemptville, Ont., continuant les travaux jusqu'à l'hiver, n'ayant enlevé que 851 verges cubes de matières, particulièrement des cailloux; il s'est trouvé que le dragage était excessivement difficile à faire.

Les travaux recommencèrent à Kemptville le 6 juin 1889 et ils se poursuivaient à l'expiration de l'exercice, date à laquelle il n'avait été enlevé que 184 verges cubes de cailloux, et encore avec l'aide de la dynamite.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur pendant l'exercice s'est élevée à 10,555 verges cubes, à raison de 66 $\frac{1}{4}$  cents la verge cube.

#### LE " SAINT-LOUIS."

Au commencement de l'exercice, le *Saint-Louis* travaillait à Kemptville, à creuser le chenal de la branche nord de la rivière Rideau à une profondeur de 7 pieds, ayant enlevé, à venir jusqu'au 6 septembre, 8,160 verges cubes de sable.

Le 17 septembre, ce dragueur commença, à Lacolle, sur la rivière Richelieu, un bassin de chargement de 250 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, et à une profondeur de 8 pieds à l'extrémité du large, et 7 pieds à l'extrémité intérieure le long du quai de cet endroit, enlevant 1,365 verges cubes d'argile et de pierres, et 100 verges de tuf qu'on a du briser au moyen de la dynamite.

Dans le cours de l'hiver le dragueur subit de grandes réparations, car on constata que le dragage des matières dures, à Lacolle, avait affaibli l'outillage et ébranlé les attaches.

Le 22 mai, 1887, ce dragueur fut expédié à Charlemagne pour enlever une batture au confluent de la rivière L'Assomption et de la branche nord de l'Ottawa, et faire disparaître les obstacles qui s'étaient accumulés dans le chenal à cet endroit. On a creusé à une profondeur de 7 pieds au niveau des eaux basses du Saint-Laurent, et les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice, date à laquelle 1,350 verges cubes d'argile avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevée à 10,975 verges cubes à raison de 61 $\frac{3}{4}$  cents la verge cube.

#### L' " OCTOPUS."

Dans le but d'enlever avec diligence et économie les dépôts de sable, de vase, dont le département est tenu de s'occuper, un dragueur expérimental a été construit, dont la principale machine est une pompe centrifuge, au moyen de laquelle on pompe le sable et autres matières molles directement du fond, qui sont ensuite transmises par des tubes. A l'expiration de l'exercice, ce dragueur n'était pas suffisamment terminé pour permettre de s'en servir.

#### LES BATEAUX-CHÈVRES.

Le bateau-chèvre n° 1 a été complètement reconstruit pendant l'hiver dernier, et a été adjoint au dragueur *Queen* aux opérations duquel il a rendu de grands services.

Le bateau-chèvre n° 2 a été construit pendant l'hiver dernier et a été adjoint au dragueur *Nipissing*. C'est un bâtiment solide et puissant, et il a été très utile à enlever les cailloux que le dragueur ne pouvait prendre.

#### LE " WINNIPEG."

Ce dragueur a commencé à travailler le 2 juillet 1888, dans le chenal à l'embouchure de la rivière Rouge, Manitoba, et y est resté jusqu'au 21 septembre; pendant cette période le chenal a été élargi à certains endroits et redressé d'un côté. Par suite des grands vents qui interrompaient les travaux, l'outillage fut amené à la Fourche où une autre tranchée fut pratiquée à travers la batture, pour faciliter la

navigation et pour permettre à un volume d'eau plus considérable de passer dans la branche occidentale. Ces travaux furent terminés à la fin d'octobre, date à laquelle le dragueur fut mis en hivernement à Selkirk Ouest. Dans le cours de l'hiver on fit d'importantes réparations à l'outillage, particulièrement au remorqueur et aux chalands.

Dans les premiers jours de mai, on commença à draguer de nouveau vis-à-vis la ville de Selkirk ouest, au nord de la rue Morris, étant la continuation des travaux de l'année précédente; ces travaux furent terminés le 10 juin, date à laquelle les opérations recommencèrent à l'embouchure de la rivière, et elles se continuaient à l'expiration de l'exercice.

La quantité totale de dragage fait par le Winnipeg dans le cours de l'exercice s'est élevée à 67,720 verges cubes, à raison de  $19\frac{8}{100}$  cents la verge cube.

#### LE "PRIESTMAN."

Ce dragueur diffère de tous ceux que possède le département, se composant d'un des godets brevetés de Priestman, (d'où vient le nom) semblable à la cuillère, lequel godet est suspendu à l'extrémité d'un arbre mobile par une chaîne, et peut ainsi travaillé en eau profonde et en eau basse; ce dragueur fut choisi pour travailler sur la rivière de la Vase Blanche, tributaire du lac Manitoba dont le niveau est relativement bas.

Dans le cours de l'exercice ce dragueur a travaillé dans la rivière de la Vase Blanche, a enlevé les barrages entre Totogan et McArthur's Landing, après quoi le dragueur fut amené à l'embouchure de la rivière où le chenal fut élargi.

Après avoir subi des réparations pendant l'hiver, le dragueur commença aussitôt après le départ de la glace, à pratiquer une autre tranchée, élargissant ainsi le chenal à travers les barrages en aval de Totogan, et ces travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevée à 19,798 verges cubes, à raison de  $25\frac{48}{100}$  cents la verge cube.

#### LE "PACIFIQUE".

Dans le cours du dernier exercice le dragueur a été employé comme suit :

Du 1er au 11 juillet 1888, à nettoyer l'entrée du bassin de carenage d'Esquimalt. Le 12, le dragueur commença à creuser et à élargir le chenal au large de Shoal Point à l'entrée du port de Victoria, et continua les travaux sans interruption jusqu'au 28 février 1889. Du 1er mars au 1er avril le dragueur travailla sur la Batture de Cailloux, dans le port de Victoria. A cette date l'outillage fut amené à New-Westminster où il creusa pour obtenir un mouillage à eau profonde vis-à-vis le quai de la *Royal City Planing Mills Co.*, y restant jusqu'au 7 mai, date à laquelle le dragueur retourna à Victoria, et se remit à travailler sur la batture de cailloux, et il y demeura jusqu'au 15 juin; il cessa alors ses opérations pour subir des réparations nécessaires.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice s'est élevée à 28,759 verges cubes, ce qui est le double de la somme de travail fait l'année dernière; et l'on peut dire que c'est une bonne année de travail lorsqu'on tient compte de la nature difficile des matières à draguer.

#### LE "SAMSON."

Le bateau-chèvre *Samson* a été employé pendant l'exercice en rapport avec les travaux en voie d'exécution pour l'amélioration du chenal à travers les bancs de sable au large de l'embouchure de la Fraser, et à surveiller et à placer des bouées dans le chenal sous la direction des fonctionnaires du département de la marine et des pêcheries; il a enlevé 153 chicots et 3 énormes amonèlements de bois.

Dans le cours de l'exercice de bonnes réparations ont été faites à la coque, à la chaudière et à la machine, et le bâtiment a été mis en bon état.

## MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

*Dans les provinces maritimes.*

Le dragueur à vapeur, à godets *St. Lawrence.*

do do *Canada.*

Le dragueur, à cuiller *New Dominion* et 6 chalands.

do do *Prince Edward* et 6 chalands,

do do *George McKenzie* et 3 chalands; 1 chaland à eau, aussi 5 chalands qui appartenaient au dragueur naufragé le *Cap-Breton.*

*Dans la province de Québec.*

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalands, et le remorqueur *Sensation.*

do do *Nipissing*, 2 chalands et le remorqueur *Ottawa.*

do do *Saint-Louis* et 2 chalands, un chaland d'habitation et le

remorqueur *Davis.*

Le dragueur à sable *Octopus.*

Bateaux-chèvres, no 1-Baillairgé et no 2.

## CHENAL DES VAISSEAUX, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Six dragueurs élévateurs, les remorqueurs "John Pratt," "St James," "St Francis," "St Paul," "C. J. Brydges," "Minnie Parsons," "Deliste"; trois dérocheuses, deux bateaux à charbon, un bateau pour la pierre, douze chalands à déchargeoirs, d'une capacité de 81 verges, 5 chalands d'une capacité de 150 verges, un chaland pour les sondages et deux chalands à fond plat.

*Dans la province d'Ontario.*

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalands et le remorqueur *Trudeau.*

do do *Ontario*, 2 chalands et le remorqueur *Sir John.*

*Au Manitoba.*

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalands et le remorqueur *Sir Hector.*

Le dragueur à godets *Priestman*, et le remorqueur *Victoria.*

*A la Colombie-Britannique.*

Le dragueur à godets *Pacific*, et 6 chalands, et le remorqueur à vapeur *Princess.*

Le bateau-chèvre *Samson.*

ÉTAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités ; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

## QUÉBEC ET ONTARIO.

## "CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	—
	vgs. c.	Vgs. cub.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	\$
Kincardine.....	600	2,925		2,805		6,840			6,840
Southampton.....				11,430		7,830			6,330
Port-Elgin.....			5,460			6,540			19,260
Goderich.....									12,000
Total.....	600	2,925	5,460	14,235		21,210			44,430
Total de la dépense annuelle, \$8,830.42      Coût par verge cube, 19½ cents.									

## "NIPISSING."

Papineauville.....		435		20,580			7,620	14,245	42,880
Pointe-aux-Anglais.....		2,595		270					2,865
Saint-Placide.....									
Total.....		3,030		20,850			7,620	14,245	45,745
Total de la dépense annuelle, \$7,825.72.      Coût par verge cube, 17½ cents.									

## "ONTARIO."

Brighton.....		4,320	570					5,790	10,680
Port-Hope.....			3,530			18,230		7,940	29,700
Newcastle.....			1,545			2,685			4,230
Total.....		4,320	5,645			20,915		13,730	44,610
Total de la dépense annuelle, \$6,059.42.      Coût par verge cube, 13½ cents.									

## "QUEEN."

Saint-Antoine.....		256		6,016	3,648				9,920
Kemptville.....		805	230						1,035
Total.....		1,061	230	6,016	3,648				10,955
Total de la dépense annuelle, \$7,240.      Coût par verge cube, 66¼ cents.									

ÉTAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités, la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.—*Fin.*

## DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Kemptville.....	.....	.....	.....	.....	8,160	.....	.....	8,160
Lacolle.....	100	.....	.....	1,365	.....	.....	.....	1,465
Charlemagne.....	.....	.....	1,350	.....	.....	.....	.....	1,350
Total.....	100	.....	1,350	1,365	8,160	.....	.....	10,975

Total de la dépense annuelle, \$6,736.32. Coût par verge cube, 61 $\frac{3}{8}$  cents.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.
"New Dominion"	Rivière Kennebecasis	King	11,340	2,407 63	
	Battures d'Oromocto	Sunbury	30,310	6,435 24	
	Quai de la ligne Anchor	Saint-Jean	4,695	996 81	9,839 68
"Canada"	Yarmouth	Yarmouth			
	Barrington	Shelburne			
"Cape Breton"					
"Prince Edward"	Red Point	Queen			
	Quai de la Cie de Nav. à vapeur,	do			
	Charlottetown	do			
	Quai Connolly, Charlottetown	do			
	Peake, Frères et Cie	do			
	Quai du c. f. de l'I.P.-E.	do			
"St. Lawrence"	Petite Baie Glacée	Cap-Breton			
	Traverse	Restigouche	11,050	4,319 78	
	Dalhousie	do	6,238	2,438 62	6,758 40
	Pictou	Pictou			
	Granton	do			
"Geo. McKenzie"	Anse McNair	Antigonish			
	Bayfield	do			
	Arisaig	do			
			63,633		16,598 08

Dragueur.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.
"New Dominion"	46,345	9,839 68		
"Canada"			31,837	11,877 54
"Cape Breton"				762 98
"Prince Edward"				
"St. Lawrence"	17,288	6,758 40	22,738	8,888 95
"Geo. McKenzie"			4,335	11,167 53
	63,633	16,598 08	58,910	32,697 00

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

NOUVELLE-ÉCOSSE.			ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.
						46,345	9,839 68
20,092	7,495 79						
11,745	4,881 75	11,877 54				31,837	11,877 54
		762 98				Nil.	762 98
			4,719	3,018 09			
			7,668	4,904 15			
			5,343	3,417 17			
			5,355	3,424 85			
			1,155	738 69	15,502 95	24,240	15,502 95
15,213	5,947 20						
3,850	1,505 08						
3,675	1,436 67	8,888 95				40,026	15,647 35
1,725	4,443 82						
1,710	4,405 19						
900	2,318 52	11,167 53				4,335	11,167 53
58,910		32,697 00	24,240		15,502 95	146,783	64,798 03

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
		46,345	9,283 98	555 70	9,839 68	0 21 231
		31,837	11,206 75	670 79	11,877 54	0 37 305
		Nil.	719 91	43 07	762 98	
24,240	15,502 95	24,240	14,627 32	875 63	15,502 95	0 63 956
		40,026	14,763 66	883 69	15,647 35	0 39 093
		4,335	10,536 85	630 68	11,167 53	2 57 613
24,240	15,502 95	146,783	61,138 47	3,659 56	64,798 03	0 44 14



ANNEXE No. 6.

---

R A P P O R T

SUR LE

CREUSAGE DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC

PAR LES

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

---

---



## ANNEXE No 6.

## RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Réf. No. 100,885.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,  
BUREAU DU SECRÉTAIRE,  
MONTRÉAL, 13 août, 1889.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, formulée dans votre lettre du 25 juin, je suis chargé de vous transmettre une copie du rapport fait à la commission du havre de Montréal, par son ingénieur en chef, sur l'approfondissement du chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec, durant la première partie de la dernière année fiscale, ces travaux ayant été placés sous le contrôle du département des travaux publics, depuis le 31 décembre, 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,  
ALEXANDRE ROBERTSON,  
*Secrétaire.*

A. GOBEIL, Esq.,  
Secrétaire du département des travaux publics.  
Ottawa.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
MONTRÉAL, 31 juillet 1889.

MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire du département des travaux publics, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal des vaisseaux, entre Montréal et Québec, pour la première partie de la dernière année fiscale, ou du 1er juillet au 31 décembre 1888, période pendant laquelle ces travaux étaient sous le contrôle de la Commission du havre de Montréal

Les travaux que nous avons à faire consistaient à creuser le chenal des vaisseaux, profond de 25 pieds à l'eau basse, à 27½ pieds, lors des mêmes eaux. Notre but principal était d'obtenir cette profondeur avant la fermeture de la navigation, l'année dernière. Nous avons réussi, et le 7 novembre dernier, le chenal des vaisseaux était publiquement inauguré. A la fin des travaux de cette saison, le chenal offrait les conditions suivantes :—

De Montréal à la tête du chenal du Cap-à-la-Roche, partout, l'eau ne mesurait pas moins de 27½ pieds, à l'eau basse, avec 10½ pieds sur les bas-fonds du lac Saint-Pierre, ainsi qu'à l'eau basse des marées, excepté à la barre de la Pointe de Champlain où il s'était accumulé quelque peu de vase dans le chenal.

Dans les chenaux du Cap-à-la-Roche, du Pouillier Rayet et du Cap-Charles, la profondeur variait avec les marées, de 30 à 36 pieds, pendant la crue du printemps, et de 24 à 30 pieds, au niveau minimum du fleuve, à l'automne.

En aval du Cap-Charles on n'avait jamais fait de dragage. Il y a quelques points où l'on soupçonne une profondeur moindre que 27½ pieds à l'eau la plus basse et qui doivent être soigneusement examinés, mais en attendant, les vaisseaux peuvent obtenir cette profondeur en profitant de la marée.

La largeur du chenal dragué est uniformément de 300 pieds, excepté entre le phare flottant n° 1 et la bouée blanche, sur le lac Saint-Pierre, où elle mesure 325

pieds, à presque toutes les courbes où elle augmente plus ou moins, jusqu'à un maximum de 450 pieds, et dans le courant Sainte-Marie, où il reste quelques petites pointes à enlever pour donner au chenal sa largeur voulue.

Les principaux détails de nos opérations durant ces six mois, ainsi que leur coût, sont les suivants :

#### CAP-CHARLES.

Un dragueur et une dérocheuse furent en opération, parties de juillet et d'août, pour diminuer une batture et enlever les cailloux de la partie d'amont du chenal.

Quantité de déblais, 14,760 verges cubes, à 41½ centins la verge ; cailloux enlevés par la dérocheuse, 485 verges cubes, à 63 centins la verge.

#### POULLIER RAYER.

Une dérocheuse y travailla à l'automne pendant peu de temps, et enleva, ça et là, 452 verges cubes de cailloux, coûtant \$2.55 la verge.

#### CAP-À-LA-ROCHE.

Les travaux étaient en marche au commencement de l'année fiscale et se continuèrent avec un à trois dragueurs, et une à deux dérocheuses, jusqu'au 15 novembre ; ces appareils enlevèrent 4.650 verges cubes de tuf dur et de pierre dans des battures détachées, au coût de 86 centins la verge ; 77.520 verges cubes de roche schisteuse, à 37 centins la verge, et 810 verges cubes de gros cailloux, à \$1.36 centins la verge.

#### CAP-LEVRAUT.

Une dérocheuse y fonctionnait au commencement de l'année fiscale et continua ses opérations jusqu'à l'achèvement et l'épreuve du chenal à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse.

Cailloux enlevés, 1430 verges cubes, à \$1.14 la verge.

#### CHAMPLAIN.

On a dragué à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, une petite batture d'environ 200, pieds de diamètre qui réduisait de beaucoup l'espace de l'eau profonde, et qui était située immédiatement en amont de la courbe, et quelque peu au nord de l'alignement des phères de Champlain.

Les déblais, composés de sable, d'argile et de pierres, mesurèrent 1.005 verges cubes et coûtèrent 76½ centins la verge.

#### BÉCANCOUR.

Au commencement de l'exercice, on était à draguer une petite batture isolée, à la traverse d'en bas, et les travaux ne cessèrent que lorsqu'on eut obtenu 27½ pieds à l'eau basse, partout, après avoir enlevé 1485 verges cubes de déblais, composés de tuf dur et de pierres qui coûtèrent 18 centins la verge.

#### CAP-DE-LA-MADELEINE.

Dragage à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, de plusieurs petites battures séparées et des pointes de grandes battures, au coude du chenal et justement à son aval ; 1335 verges cubes de tuf dur, de sable et de pierres ont été extraites au coût de 81 centins la verge.

#### NICOLET.

Creusement à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, d'une barre se prolongeant vers le chenal à partir de la batture principale sur le côté sud.

Extraction de 6.825 verges cubes de tuf dur et de pierres coûtant 35 centins la verge.

#### LAC SAINT-PIERRE.

On termina l'approfondissement de quelques portions entre la bouée blanche et le phare flottant n<sup>o</sup> 3, qui était en progrès au commencement de l'année fiscale. Ces 128

travaux complèterent l'approfondissement total du lac Saint-Pierre à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse.

Pendant l'année fiscale on en a extrait 359,880 verges cubes d'argile friable, au coût de 2½ centins la verge, prix le moins élevé que l'on n'ait jamais payé.

#### ILE-DE-PIERRE ET ILE-DE-GRACE.

Plusieurs pointes de battures ont été draguées afin d'élargir et de redresser le chenal naturel et l'utiliser pour y passer le chenal de 27½ pieds.

Enlèvement de 73,365 verges cubes à 13 centins la verge.

#### CHENAL DE CONTRECŒUR.

Un dragueur y fut mis en opération au milieu de l'été, pendant peu de temps, ainsi qu'un autre dragueur, à l'automne, afin de diminuer quelques battures détachées et compléter le dragage de quelques parties en aval de l'île Saint-Ours. On nettoya aussi deux petites étendues que l'on a trouvées à l'examen du dragage précédent, dans la partie d'amont du chenal et entre cette partie et Verchères. Ces travaux donnèrent au chenal 27½ pieds de profondeur à l'eau basse.

Extraction de 15,065 verges cubes de matières coûtant 17 centins la verge.

#### VERCHÈRES À LA POINTE-MARIE.

Enlèvement d'environ douzes petites buttes et pointes de battures afin d'élargir et de redresser le chenal naturel pour y passer celui de 27½ pieds.

Matières extraites : 11,865 verges cubes, au prix de 24 centins la verge.

#### CAP SAINT-MICHEL.

On a complété les travaux qui progressaient à l'ouverture de l'année fiscale. Presque tout le chenal en face du cap Saint-Michel et de l'île de Laurier est courbe et fut élargi à 450 pieds.

On enleva 114,200 verges cubes de matières à 5½ centins la verge.

#### VARENNES.

La courbe vis-à-vis Varennes a toujours été comme on le sait, d'une navigation difficile pour les vaisseaux d'un tort tirant d'eau qui descendent le fleuve. Le rayon de cette courbe était plus réduit qu'à l'ordinaire, et le courant gagnant vers le nord, tire les vaisseaux, vers et quelquefois sur la levée du chenal. De nouvelles lignes donnant un plus grand rayon et une plus grande largeur, furent tracées en 1887, et pendant cette année, ainsi qu'en 1888, on dragua en suivant la nouvelle ligne du côté nord. Nous avons obtenu de cette façon un élargissement maximum de 150 pieds, de ce côté, et à l'endroit le plus dangereux ; depuis, les vaisseaux ont eu beaucoup plus de facilité à passer la courbe.

L'été dernier on dragua une petite étendue en aval de cette courbe, une étendue plus grande à son amont, ainsi qu'une autre dans le Pouillier Varennes, après quoi tout le chenal mesurait 27½ pieds à l'eau basse, à l'épreuve.

Quantité draguée pendant la dernière année fiscale : 144,720 verges cubes, composées d'argile et de pierres, à 4½ centins la verge.

#### ILE À L'AIGLE.

Vis-à-vis l'extrémité d'aval de l'île, on a coupé la pointe d'une batture afin d'élargir le chenal naturel.

On a enlevé 2160 verges cubes de déblais composés d'argile et de pierres, coûtant 18 cents la verge.

#### POINTE-AUX-TREMBLES ET VOISINAGE.

En examinant le chenal à la Pointe-aux-Trembles et à son aval, on a trouvé un certain nombre de cailloux détachés et de petites buttes, dans les parties déjà draguées, et qui n'en diminuaient que légèrement la profondeur recherchée. On les enleva. On a aussi dragué une petite étendue de roc en pierre calcaire à la Pointe-aux-

Trembles, et le chenal sur un parcours de près d'un mille, à sa partie d'amont, puis on s'assura de la profondeur du chenal.

Enlèvement de 76.053 verges cubes, composées de roche, d'argile durcie et de pierres, coûtant 24 centins la verge.

LONGUEUIL.

On a dragué, surtout entre le coude et la tête de la batture, une étendue irrégulière de près d'un demi mille ; lors de l'épreuve, le chenal contenait  $27\frac{1}{2}$  pieds d'eau, à l'eau basse. Les déblais se composaient d'argile et de tuf très durs, mélangés de cailloux, ensevelis dans le gravier, et de cailloux seuls, dont quelques uns, très-gros.

Quantité : 16.881 verges, à 76 centins la verge.

COURANT SAINTE-MARIE.

Le courant est si rapide que les sondages ordinaires fournissent peu de renseignements sur l'état exact du fond du fleuve, c'est pourquoi nous l'avons examiné soigneusement au moyen du chaland d'épreuve. Nous y avons rencontré une petite barre qui traversait le chenal, quelques buttes isolées et des pointes de battures, recouvertes par moins de  $27\frac{1}{2}$  pieds à l'eau basse. Ces obstacles consistaient en cailloux de toute grosseur dont quelques uns pesaient jusqu'à 10 tonnes ; au moyen d'une dérocheuse on a pu en enlever assez pour débarasser le chenal, mais non sur toute la largeur voulue. Il en reste quelques autres qu'il faudra enlever pour arriver au but recherché.

Quantité extraite : 1246 verges cubes, à \$1.95 la verge.

Le total des déblais exécutés durant la moitié de l'année, sujet de ce rapport, c'est-à-dire, du 1er juillet au 31 décembre 1888, atteint le chiffre de 926,292 verges cubes.

Notre flotte se composait de six dragueurs à godets, trois dérocheuses, neuf remorqueurs à hélice, cinq barges portant le charbon et les forges, dix-huit chalands à clapets et cinq chalands à ponts horizontaux.

Des six dragueurs, deux sont construits pour opérer dans la terre, avec des godets d'une capacité de 16 et 28 pieds cubes ; un, pour la roche ou la terre, a des godets d'une capacité de 16 pieds cubes ; un autre, pour la roche, a des godets d'une capacité de 4 pieds cubes, et les deux autres, aussi pour la roche, ont des godets d'une capacité de  $6\frac{1}{2}$  pieds cubes.

Conformément à l'acte passé à la dernière session du Parlement, 51 Vict., chap. 5, l'approfondissement du chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec, est devenu un des travaux publics de la Puissance, et fut virtuellement ainsi traité après le 22 mai dernier. La direction immédiate des travaux cependant, resta au pouvoir des commissaires du havre, jusqu'au 31 décembre dernier, lorsque le personnel, les appareils, les chantiers et les ateliers passèrent entre les mains du Gouvernement.

Alors cessèrent les rapports officiels entre les commissaires du havre et les travaux du chenal des vaisseaux, qui avaient duré plus de 38 ans, époque pendant laquelle, les commissaires ont exécuté les approfondissements successifs du chenal, depuis le commencement effectif des travaux jusqu'à la fin de 1888.

Votre respectueux serviteur,

JOHN KENNEDY,

*Ingénieur en chef.*

ALEXANDRE ROBERTSON, Ecr.,

Secrétaire de la commission du Havre de Montréal.

ANNEXE No. 7.

---

# AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC

---

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU TERRE-PLEIN ET DES BASSINS  
PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES

PAR LES

COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

---

---



---

 ANNEXE No 7.
 

---

 AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC—RIVIÈRE SAINT-CHARLES.
 

---

 BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,  
 QUÉBEC, 8 novembre 1889.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous me faites dans votre lettre du 25 juin dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux du port de Québec, pour le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET.  
*Secrétaire-trésorier.*

A. GOBELL, ECR.,  
 Secrétaire du département des travaux publics,  
 Ottawa.

---

OTTAWA, 4 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux de la commission, exécutés sous mon contrôle, à Québec dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1889.

## PORT.

A l'expiration de l'exercice toutes les fondations du "Mur-Transversal" étaient terminées et la maçonnerie supérieure était arrivée au niveau du chaperon, n'ayant à terminer qu'une partie du remplissage en terre, l'installation de l'outillage pour le fonctionnement des vanues, dans les conduits régulateurs, et le mécanisme du pont-levis.

Dans le cours de l'exercice le mur du sud a progressé sans interruption, malgré de nombreuses difficultés, et à l'expiration de l'exercice on avait tout lieu de croire que ces travaux importants seraient terminés avant l'arrivée de l'hiver, permettant ainsi de faire l'épreuve du bassin à flot, au printemps de 1890.

On a fait du dragage dans toute l'étendue du bassin pendant l'exercice, et on a atteint une profondeur de 15 pieds, à mer basse, eau vive, sauf à la tête du bassin, ce qu'on espère exécuter avant la fermeture de la navigation.

On a changé la voie du chemin de fer sur la Levée-Louise, et une nouvelle voie a été posée le long de la façade nord, et on a fait des modifications à l'extrémité est dans le but de faciliter le changement de voie des wagons et empêcher l'encombrement qui a parfois eu lieu. A l'expiration de l'exercice on était à construire les fondations et l'édifice d'une balance pour le pesage des wagons.

Les travaux sont en général en bon état.

Je suis, Monsieur,  
 Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,  
*Ingénieur en chef.*

A. M. A. H. VERRET,  
 Secrétaire-trésorier de la commission du port,  
 Québec.



ANNEXE No. 8.

---

R A P P O R T

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

---

---



## ANNEXE No 8.

## GLISSOIRE, ESTACADES, &amp;c.—RÉGION DU SAGUENAY.

Réf. n° 103,721.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

OTTAWA, 22 novembre, 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets, avec la présente, le rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur-assistant sur la glissoire de la rivière Saguenay pour l'année fiscale échue le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

*Ingénieur en chef.*

A. GOBEL, Ecr.,

Secrétaire du ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.

QUÉBEC, 5 novembre, 1889.

MONSIEUR,—Les travaux se rapportant aux barrages, estacades, piles et à la glissoire de la Petite Décharge du Lac St-Jean, ont été exécutés, comme suit :

Ces constructions commencées en 1856 et terminées en 1860, comprennent sept barrages, une pile de dérivation, une pile d'ancrage, des estacades et une glissoire de 5,026 pieds de longueur, et 5 pieds de largeur.

Le barrage n° 3 a été reconstruit et la grande pile d'ancrage qui fut construite en 1887-88, près de l'entrée de la glissoire, a été allongée de 91 pieds.

La maison où réside le chef de glissoire, et la maîtresse-estacade, sur une longueur de 103 pieds ont été réparées.

Le nombre de billots qui ont passé dans la glissoire, pendant l'année, est de 48,876.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,

*Ingénieur-surintendant.*

HENRY F. PERLEY, Ecr.,

Ingénieur en chef, ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.



ANNEXE No. 9.

---

R A P P O R T

SUR LES

Glissoires et Estacades--Région du Saint-Maurice

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

CHARLES LAJOIE, Surintendant.

---

---



## ANNEXE No. 9.

## GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DU ST-MAURICE.

(Ref. No. 102429.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 9 octobre 1889.

MONSIEUR.—Je vous transmets avec la présente, le rapport de M. C. Lajoie, surintendant des Glissoires et estacades du St-Maurice, sur les travaux qui ont été sous sa direction, pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

*Ingénieur en chef.*

A. GOBEIL, écr.,

Secrétaire, département des travaux publics,

Ottawa.

BUREAU DES TRAVAUX DU ST-MAURICE,

TROIS-RIVIÈRES, 18 juillet 1889.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente, mon rapport sur les travaux du St-Maurice, qui ont été sous ma direction, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

L'eau de la rivière s'étant maintenue à un niveau élevé, il a fallu employer un personnel nombreux afin de parer autant que possible aux accidents.

La quantité de billots, ne semble pas dépasser celle de l'année dernière.

L'appropriation de l'entretien était..... \$16,600 00

do des réparations..... 5,000 00

La dépense pour l'entretien a été..... \$17,956 47

do les réparations..... 4,966 57

Les réparations sont brièvement décrites sur les feuilles ci-annexées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

CHARLES LAJOIE,

*Surintendant.*

H. F. PERLEY, écr.,

Ingénieur en chef, département des travaux publics.

Ottawa.

Description succincte des susdites réparations :—

## ENTRÉE DU ST-MAURICE.

1. Reconstruction d'une pile bâtie en 1858, depuis le niveau de l'eau basse, 25 pieds de long, 25 pieds de large et 15 pieds de haut; la border en madriers de 3 pouces.

3. Remplacer 22 raccordements transversaux d'estacades par des chaînes transversales, 20 pieds de long, en fer de  $\frac{7}{8}$  de pouce; ajouter d'autres raccordements.

3. Planter deux poteaux d'amarrage sur la rive.

4. Border en madrier de 3 pouces, une pile d'amarrage, sur la côte, de 20×12×15 pieds.

5. Remblayer au moyen de 50 verges de pierre et de fascines, une partie affouillée d'une pile.

## CAP À-LA-CORNEILLE.

1. Doubler en madriers de 3 pouces, mille pieds d'estacades, de 6 pieds de largeur.

2. Démolir une pile jusqu'au niveau de l'eau basse.

3. Construire un plan incliné sur des chevalets, long de 200 pieds et large de 2 pieds.

4. Protéger la propriété du gouvernement en déposant aux endroits voulus, 75 verges de pierre et de fascines.

5. Pétarder 15 gros cailloux et en enlever de chacun près de 3 verges cubes.

SHAWENEGAN.

1. Construire une pile d'amarrage de 20×20 pieds carrés et haute de 9 pieds, avec un talus ; y placer deux gros poteaux en pin.

2. Construire une pile longue de 42 pieds, large de 16, et haute de 26 pour remplacer celle qui était endommagée sur le côté nord de la glissoire.

3. Replanchéier la glissoire en madriers de 3 pouces, sur une longueur de 20 pieds et une largeur de 13.

4. Réparer le tablier du barrage de la glissoire en madriers de 3 pouces, sur une longueur de 42 pieds et une largeur de 10.

5. Poser 18 pièces de bordage à la pile du Grand-Remou, au pied de la chute.

6. Renouveler 1,170 pieds d'estacades de rétention, de 5 pieds de largeur, en madriers de 3 pouces.

7. Remplacer un vieux bloc de 10 pieds de long par 18 pouces carrés, par un nouveau, sur une estacade de rétention.

8. Prolonger la jetée des édifices de la station, de 30 pieds sur une hauteur de 8 pieds ; la revêtir de madriers de 2 pouces.

9. Construire un hangar de 45 pieds de long, de 20 pieds de large et de 13 pieds de haut.

10. Transporter le petit hangar plus près de la côte, afin de faire place à celui sus-mencionné ; le couvrir en bardeaux ; le lambrisser de bois et y faire un plancher en madriers de 3 pouces.

11. Réparations faites à la maison ; doubler les planchers de haut en bas ; plafonner le plancher de haut ; faire deux chambres à coucher dans l'étage supérieur ; poser une lucarne ; deux contre-portes et 14 paires de chassis doubles ; tapisser les quatre chambres du 1er étage ; peindre et réparer toutes les ouvertures ; faire une grande armoire dans la cuisine ; peindre les murs du premier étage et ceux du deuxième.

12. Blanchir au lait de chaux les hangars et les toits des édifices aux deux stations.

13. Ramasser 15 toises de pierre qui pourront servir à charger la pile à la porte de l'estacade de rétention.

GRAND'MÈRE.

1. Construire un chaland long de 40 pieds et large de 10.

2. Réparations de la maison ; vitrer et peindre 8 doubles chassis ; faire un plancher de 30 × 24 ; un escalier.

3. Planchéier le hangar de 30 × 34 pieds, en madriers.

GRANDES PILES.

1. Poser 24 défenses, 12 pieds de long et de 10 pouces d'équarrissage, sur les piles ; 3 pièces de parements sur les piles, longues de 25 pieds et de 12×12 pouces ; 100 chevilles de fer de  $\frac{3}{4}$  de pouce, longues de 24 pouces.

2. Bâtir une étable en bois, de 12×12 pieds.

La dépense pour l'entretien et les réparations pendant l'exercice terminée le 31 juin, 1889, a été la suivante :

Crédit voté pour l'entretien.....	\$16,600 00	
Dépense pour . do .....	17,956 47	
	<u>\$1,356 47</u>	\$1,356 47

Crédit voté pour les réparations.....	\$5,000 00	
Dépense pour . do .....	4,966 57	
	<u>33 43</u>	33 43

Surplus de la dépense..... \$1,323 04

Datée à Trois-Rivières, ce 18 juillet, 1889.

ANNEXE No. 10.

---

R A P P O R T

SUR LES

# Glissoires et Estacades---Région de l'Ottawa

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

GEO. P. BROPHY, INGÉNIEUR-SURVEILLANT.

---

---



## ANNEXE No. 10.

## GLISSOIRES ET ESTACADES—RIVIÈRE DE L'OTTAWA.

N° de Renv. 102,431.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
OTTAWA, 7 octobre 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surintendant des travaux dont il a la direction et qui se trouvent sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,  
*Ingénieur en chef.*

A. M. A. GOBELL,  
Secrétaire du département des Travaux Publics,  
Ottawa.

TRAVAUX DE L'OTTAWA,  
OTTAWA, 19 juillet 1889.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions de votre département, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux, sous ma direction, sur l'Ottawa et ses tributaires pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Pendant les mois d'été de 1888 le niveau de l'eau de l'Ottawa et celui des eaux de ses tributaires ont été quelque peu bas, bien que l'inclinaison ait été assez forte pour la descente du bois; mais un peu plus tard, une certaine partie du bois carré et des billots s'est échouée et a été abandonnée pour le moment, l'eau étant trop basse; ainsi qu'on en a parlé dans des rapports antérieurs, la grande quantité de bois abattu par les bucherons dans les coupes de bois de la vallée d'Ottawa qu'on exploite depuis un grand nombre d'années et le défrichement d'immenses étendues de pays pour la colonisation ont amené une débacle hâtive au printemps, accompagnée de la fonte plus rapide des neiges, et comme conséquence la crue des eaux provoque le débordement des rivières vers l'époque de l'ouverture de la navigation, et bientôt après l'eau retombe à un niveau relativement bas, modifié seulement jusqu'à un certain point par les eaux tenues en réserve par les marchands de bois au moyen de digues sur les biefs supérieurs des tributaires. Le résultat de ceci est, qu'au printemps, les travaux sont exposés à une pression extraordinaire et qu'on ne peut profiter de l'énorme volume d'eau pour faire passer le bois; tandis que plus tard le niveau bas des cours d'eau rend la descente du bois lente et coûteuse, sinon impraticable.

A la clôture de la navigation de 1888, les fondations des travaux qui avaient besoin d'être renforcées ont été réparées et l'on a remédié aux côtés défectueux. Les travaux sous le titre de réparations, de reconstructions et de constructions ont été exécutés comme suit pendant la période que comprend ce rapport.

## RÉPARATIONS SUR L'OTTAWA.

*Station de l'Ottawa ou station du sud de la Chaudière.*

On a réparé les pièces de bois du fond, le plancher et les tabliers de cette glissoire et amélioré le poste et le magasin.

[1889]

145

Les ponts entre les villes d'Ottawa et de Hull ont été réparés; on a substitué du chêne au lambrissage usé; le pont tournant qui conduit à l'île Victoria a été élargi et son pilier d'appui a été renouvelé; un solide remblai en pierre ayant été posé au-dessous de l'approche; ceci aura pour effet de donner une nature permanente à ces travaux et de réduire à un chiffre nominal les frais d'entretien à l'avenir; la chaussée et les approches ont été nettoyées, nivelées au moyen de graviers et macadamisées; les planchers du pont des Sapeurs et du pont de la rue Maria, audessus du canal, ont été réparés et la maçonnerie du pont Dufferin a été jointoyée. Pour ce qui est de l'entretien de la chaussée entre la traverse de la glissoire de Hull et le pont suspendu Union "je ferai remarquer ici que par suite du trafic énorme, ce qui comprend le passage de charges très lourdes, qui se fait sur ce chemin où il y a tant d'activité, les matériaux tels que la pierre à macadame et le gravier posés ici, sont vite pulvérisés et de nature à former une couche de poussière et de boue. Ces renouvellements et ces nettoyages constants sont devenus très coûteux, à ce point que, lorsque le nouveau pont qui doit remplacer le pont suspendu aura été construit" je recommanderais le posage d'un pavé plus durable sur les approches, tels que les blocs en granite posés entre le pont suspendu, à son extrémité sud et le pont de fer sur le chenal de la glissoire de la Chaudière, pavé qui après une épreuve rigoureuse de deux ou trois ans semble avoir donné toute la satisfaction possible.

*Station nord de la Chaudière ou station de Hull.*

On a réparé le planchéage, les empellements et les estacades de direction de la glissoire de cet endroit, et on a aussi remédié aux côtés défectueux des travaux pendant la saison des opérations.

*Britannia, près de la tête des rapides des Chênes.*

Les appareils d'amarrage dont les radeaux et les trains de bois se servent pour se préparer à passer les rapides, ayant été endommagés par la débacle, on a installé un pilier d'amarrage à cet endroit avec un flotteur et une bouée pour répondre aux besoins des manœuvres de radeaux, et ce pilier a rendu de bons services.

*Station des Chats.*

Le pilier recourbé, situé près de la tête de la glissoire a été entièrement remis à neuf là où son bois était pourri; un pilier d'appui du bassin que la glace avait déplacé, a été reconstruit; il a fallu renouveler le pilier de protection dans le bassin et reconstruire les empellements; l'estacade de direction près de l'entrée de la glissoire a été réparée, au moyen de nouvelles pièces de bois et d'un nouveau plancher, et le plancher du fond de la glissoire en aval de l'entrée a été remplacé par un autre plancher en frêne, là où il avait été endommagé ou en partie enlevé.

*Station des Chenaux.*

Les grandes estacades de cet endroit ont été réparées et renforcées et on a prévu à leur plus grande sûreté et à un service plus efficace en plaçant de nouveaux piliers d'amarrage, de nouvelles plateformes et de nouvelles attaches.

*Station du Portage du Fort.*

Les travaux qu'il fallait faire ici comprenaient la réparation des pièces de bois et du plancher de deux barrages plats; le renouvellement de certaines parties de l'estacade de direction là où elles étaient endommagées; la réparation des empellements; la remise à neuf de la partie supérieure des piliers latéraux de la glissoire là où les pièces de protection avaient été emportées, et le calfatage du fond de la glissoire en posant des bandes étroites dans les ouvertures du plancher.

*Station de la Montagne.*

Le fond de la glissoire a été réparé en mettant un plancher en épinette rouge là où c'était nécessaire; les piliers latéraux ont été renforcés en posant de nouvelles pièces de bois et au moyen de poutrelles, et on a réparé le pavage et les attaches des estacades.

*Station de Calumet.*

Les réparations exécutées à cet endroit ont consisté à remédier aux défauts des piliers latéraux et des empellements, à réinstaller les poutrelles, à calfater les glissoires longues et courtes, à renforcer les estacades et à protéger au moyen d'un coffrage et de remblai une partie de la rive pour la protéger contre l'affouillement causé par les hautes eaux.

Les travaux exigent, ici, des réparations générales et c'est dans ce but qu'on s'est procuré une certaine quantité de bois qu'on emploiera après que les présentes opérations auront pris fin, jusqu'à concurrence des moyens à ma disposition.

*Station des Joachims.*

On a fait subir, ici, des réparations aux empellements, au pont, et au déversoir, du côté sud de la glissoire supérieure, au pilier de direction près de la porte du déversoir, à l'ancien déversoir du côté nord de la glissoire supérieure, connu sous le nom de barrage d'O'Connor et aux estacades de la glissoire inférieure. A la glissoire principale, les piliers latéraux ont été renforcés, et le plancher du fond en partie renouvelé et les sablières remises de niveau.

*Station de Rocher Capitaine.*

Les pièces de bois et le lambris de la glissoire ont été réparés et on a ajouté du remblai là où il s'était affaissé dans les piliers. Les pièces des barrages ont été renforcées, le lambris réparé, et on a placé des piliers d'amarrage en amont de l'entrée de la glissoire supérieure.

## TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

*Rivière Gatineau.*

On a renforcé les piliers et les attaches de l'estacade-mère à l'embouchure de cette rivière; les portières et les estacades de partage ont été agrandis et améliorés; les piliers de protection, au canal, ont été lambrissés et réparés; le petit cours d'eau et les chenaux qui conduisent aux portières inférieures de l'Ottawa, là où ils étaient remplis de déchets de scieries, ont été nettoyés de manière à permettre d'y passer. Les pièces de bois et le lambris du pont sur le canal qui conduit à l'étang de la réserve ont aussi été réparés.

*La Madawaska.*

Les barrages, les glissoires, les piliers et les estacades des rapides de la Chaîne, de Ragged Chute, de High Falls, de Bailey's Chute, des Rapides Plats, d'Arnprior et à l'embouchure de la rivière, et les barrages latéraux et en éperon, entre ces stations, là où les fondations et le lambrissage avaient été endommagés par les hautes eaux, la glace ou les amoncellements de billots, ont été réparés, et on a prolongé les estacades d'amarrage dans le lac des Chats. Dans ce tributaire de grandes quantités de billots passent par les travaux en sus du bois carré et du bois méplat, du bois de construction et des traverses de chemin de fer, et comme la descente des biefs supérieurs jusqu'à la tête du lac Calabogie, environ 30 milles de l'embouchure, se compose de bois mêlé, des retards arrivent à cet endroit pour permettre d'assortir ce qui appartient aux scieries des localités et prendre ce qui est destiné au transport par chemin de fer; et à l'époque des eaux basses on y trouve des amoncellements de billots échoués sur plusieurs milles de distance. Du moment que l'eau hausse tout à coup ces billots flottent de nouveau et, par un courant rapide, font subir, aux travaux de la rivière, une très grande pression avec les dégâts qui s'en suivent.

*La Coulonge.*

Les barrages et les estacades en amont de la principale chute de cette rivière ont été réparés; ces travaux avaient été considérablement endommagés par le passage de grands champs de glace solide au printemps de 1888. Le lambrissage de la grande glissoire a été renouvelé, là où il était usé, et les estacades et les piliers en aval des High Falls et ceux situés près de l'embouchure de la rivière ont subi de petites réparations.

*La Noire.*

A la station des High Falls, au printemps de 1888, les piliers latéraux de la glissoire et le barrage principal ont été endommagés par les hautes eaux, et on a pu faire des réparations temporaires uniquement pour permettre de passer au bois, etc., de l'année. Dans le cours de l'hiver on a beaucoup fait pour renforcer la glissoire dans sa partie supérieure et dans ses fondations et pour rendre efficace le barrage à la tête de la chute qui alimente la glissoire. Les estacades d'arrêt et de direction, en amont de la glissoire, avec leurs piliers et leurs attaches, ont été réparées.

*La Petewawa.*

Sur ce tributaire il y a une longue suite d'améliorations s'étendant de la sortie du lac des Cèdres jusqu'à l'embouchure, et se composant de barrages, de piliers, d'estacades et de glissoires. Nombre de ces constructions existent depuis vingt à trente ans, et bien qu'elles aient été réparées de temps à autre, la nécessité d'en reconstruire une très grande partie est devenue urgente. Pendant l'hiver et le printemps les fondations des barrages et des glissoires ont été renforcés; le lambrissage de la glissoire en partie renouvelé, les barrages mis en état étanche; et le déversoir du barrage de la 2e chute réparé, tandis qu'à l'embouchure de la rivière les estacades d'arrêt et les piliers d'appui ont été renforcés.

*Rivière du Moine.*

Les fondations de la grande glissoire ayant en partie cédé, il devint nécessaire de mettre du coffrage rempli de pierre pour supporter la glissoire proprement dite et aussi pour renforcer et niveler la partie supérieure. On a aussi réparé les pièces de bois et le lambrissage du barrage de la chute de Ryan et de quelques-uns des barrages à aîle qui avaient subi des dommages à l'époque de la crue des eaux et par le passage des billots.

*Reconstruction.*

Les travaux exécutés sous ce titre ont embrassé, la reconstruction de certaines parties des piliers de la glissoire de Calumet et la restauration du barrage à la Ragged Chute, sur la Coulonge, et les travaux de construction ont compris ceux du nouveau quai au pied du Long Saut, sur la ligne de trafic de la région du lac Témiscamingue, et aussi les estacades et les piliers d'appui placés près de la tête du lac Calabogie, prolongement de la Madawaska.

Ces dernières améliorations ont été faites pour faciliter le partage des billots et autres bois que les propriétaires pourraient désirer séparer du flottage général sur la rivière, leur permettant ainsi de les fabriquer, ou de disposer autrement, de la matière brute sur la rive du lac ou à la sortie près de la traverse du chemin de fer.

Le printemps de 1889 sur les tributaires sud, dans la vallée de l'Ottawa, a été hâtif et la neige disparut rapidement avant que les marchands de bois aient pu finir d'amener leur bois, etc. jusqu'aux rivières. Les cours d'eaux n'ont pas atteint un niveau élevé alors qu'ils auraient dû être remplis et on crut un moment que la masse du bois serait arrêtée; mais, plus tard, des pluies continues avec le secours des abondantes eaux du nord eurent l'effet de gonfler l'Ottawa et ses tributaires à un niveau si favorable pour le flottage des mois en mai et en juin, que le bois de toute sorte se

mit en marche facilement et on a tout lieu d'espérer que cette année à peu près tout le bois descendra.

L'état suivant fourni par le percepteur des péages des glissoires en cette ville indique le nombre des morceaux de bois et de billots qui ont passé dans ces ouvrages, et le revenu provenant de ces droits de péages pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport:—

	Morceaux.
Pin blanc.....	42,420
Pin rouge.....	14,809
Bois d'estacade et de construction .....	26,199
Cèdre.....	32,898
Epinette rouge.....	2,932
Orme.....	2
Frêne.....	140
Epinette blanche.....	226
Poteaux de télégraphe.....	1,468
Bouleau.....	41
Tilleul.....	8
Chêne.....	1
54,232 traverses de chemin de fer égales à 6,779 pièces de bois méplat .....	6,779
<b>Total .....</b>	<b>127,923</b>

Et 3,725,386 billots.

Les droits se sont élevés à \$84,709.39.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

*Ingénieur-contrôleur des travaux de l'Ottawa.*

M. H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef des Travaux Publics,  
Ottawa.



ANNEXE No. 11.

---

R A P P O R T

SUR LES

# Glissoires et Estacades--Région de Newcastle

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

R. B. ROGERS, INGÉNIEUR-SURVEILLANT.

---

---



## ANNEXE No. 11.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE NEW-CASTLE.  
N<sup>o</sup> de renv. 102,430.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
OTTAWA 9 octobre 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de R. B. Rogers ingénieur contrôleur des travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, sur les travaux exécutés sous son contrôle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,  
*Ingénieur en chef.*

A.M.-A. GOBEL,  
Secrétaire du Département des travaux publics.

BUREAU DES INGÉNIEURS,  
PETERBOROUGH 29 juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux, sous mon contrôle et sous la régie du département des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Les travaux de la rivière Trent et des eaux de la région connue autrefois sous le nom de "région de New castle," sont divisés en deux catégories, ceux érigés exclusivement pour l'amélioration de la navigation et ceux construits pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle des chemins de fer et canaux et les derniers sous le contrôle du département des travaux publics; ils embrassent des barrages, des glissoires, des estacades et toutes les constructions qui sont nécessaires pour faciliter la descente du bois.

L'eau s'est maintenue, dans le cours de l'année dernière au niveau ordinaire. Ce printemps l'eau était très basse et on a craint qu'elle serait très rare avant la fin de la saison. On a pris conséquemment soin, au mois de mai, d'économiser autant d'eau que possible dans les réservoirs, mais vers la fin de mai et au commencement de juin d'abondantes pluies remplirent les réservoirs et les portèrent au niveau des eaux hautes du printemps. Ce fut un véritable bienfait pour bon nombre de marchands de bois qui avaient résolu d'abandonner pour le moment le flottage de leur bois par suite du manque d'eau.

Voici les réparations qui ont été exécutées aux différentes stations :—

*Rivière Scugog.*

Les débris ont été enlevés du chenal de la rivière. On a entretenu les lumières dans les deux phares situés à l'embouchure de la rivière, ce qui a été d'un grand avantage pour la navigation.

*Bobcaygeon.*

Un pilier et une estacade ont été construits à l'entrée du chenal dit "Big Bob" pour empêcher les billots de s'en aller dans le chenal de la navigation.

[1889]

*Châte Fenelon.*

Par suite du fait que la partie tournante du pont du chemin de fer n'a pas été mise en place en amont de l'écluse, la navigation n'a pu s'ouvrir à cette station. Il n'y a pas eu conséquemment de nécessité immédiate d'avoir les piliers et les estacades qui devaient être construits pour protéger la navigation de la rivière. Une partie de ce crédit fut en conséquence employée à la construction de piliers et d'estacades à Buckhorn où on en avait un besoin urgent.

*Buckhorn.*

Quatre piliers ont été construits ici pour empêcher les billots, en approchant la glissoire, d'arrêter la navigation vers le canal.

*Young's Point.*

Un piliers a été construit en aval de la glissoire pour empêcher les billots de tomber dans le chenal de la navigation du coté ouest.

*Rivière Otonabee.*

On a travaillé à enlever les cailloux sur les battures connues sous le nom de "Yankee Bonnet."

*Rivière Trent.*

On a continué à enlever les cailloux du chenal de la navigation à Hinck's Bar.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,  
*Ingénieur surintendant.*

A. M. H. F. PERLEY,  
Ingénieur en chef des travaux publics.  
OTTAWA.

ÉTAT indiquant la quantité totale de billots, de bois à estacade, de cèdre, etc qui sont passés par les différentes glissoires de la Trent et de ceux de la région de Newcastle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Station.	Billots.	Bois à estacade.	Cèdre, 16 pds	Bois carré.	Traverses de ch. de fer.	Poteaux de télégraphe.
Chute Fenelon.....	250,700	3,975	.....	.....	.....	.....
Bobcaygeon.....	137,200	3,170	.....	.....	.....	.....
Buckhorn.....	137,200	3,170	.....	.....	.....	.....
Burleigh.....	177,200	3,970	.....	.....	.....	.....
Young's Point.....	275,945	4,721	53,223	.....	20,091	.....
Lakefield.....	157,218	2,813	53,223	.....	20,091	.....
Whitlaw's Rapids.....	121,006	1,933	.....	.....	20,091	.....
Hastings.....	121,006	1,933	53,223	.....	20,091	.....
Heely's Falls.....	168,449	2,808	53,223	.....	20,091	.....
Middle Falls.....	400,377	11,159	103,223	336	70,091	5,000
Chisholm's Rapids.....	400,377	11,159	103,223	336	70,091	5,000

RICHARD B. ROGERS,  
*Ingénieur surintendant.*

ANNEXE No. 12.

---

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU CANADA.

---

---

N° de renvoi, 103,120.

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades, etc., le 30 juin 1889.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaires.	Observations.
<i>District du Saguenay.</i>						
Arthur Boulanger.....	11 sept. 1854	Contrôleur.....	Saguenay.....	19 mai 1881	475 00 p. année	<i>Travaux du Saguenay.</i> Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signa-listes, à 70c. par jour chacun, pendant le pas-sage des billots dans la glissoire, lequel dure un mois ou deux.
Calixte Fortin.....		Aide-contrôleur.....	do	13 do 1881	30 00 p. mois.	
<i>District de Saint-Maurice</i>						
Charles Lajoie.....	28 déc. 1824	Contrôleur.....	Trois-Rivières.....	7 oct. 1878	1,200 00 p. année	<i>Travaux de la rivière Outaouais.</i> Tous les ans, pen-dant la saison du flottage, ceux qui sont pré-posés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes pendant 3 ou 4 mois, à raison de 80c. ou \$1.10 par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et six gardiens d'estacades; aussi, 3 commis et 1 contre-maî-tre à \$1 par jour, 2 gardiens de nuit et un garde-barrière.
J. B. Normand.....	1837	Aide-contrôleur.....	Emb. du St.-Maurice.....	12 avril 1858	3 00 par jour.	
N. Dagneau.....		Payeur.....	Trois-Rivières.....	1er août 1886	50 00 p. mois.	
Cyrac Lymburner.....	1833	Contre-maître.....	Cap aux Cornelles.....	25 avril 1881	565 00 p. année	
Jos. Pagé.....	7 juillet 1845	Gardien d'estacade.....	do	10 déc. 1879	469 50 do	
Arthur Rousseau.....	30 do 1831	Gardien de glissoire.....	Shawenegan.....	12 avril 1858	3 00 par jour.	
Louis St-Onge.....		Aide-gard. de gliss.....	do	24 juillet 1880	365 00 p. année	
Charles Langlois.....	1840	Contre-maître.....	do	13 janv. 1880	535 00 do	
Théophile Larue.....	3 sept. 1827	Gardien d'estacade.....	Grand-Mère.....	15 mars 1872	2 00 par jour.	
Evs. Lacroix.....	1833	Aide-gard d'estacade.....	do	1er avril 1866	469 50 p. année	
Arthur Pelletier.....		Gardien d'estacade.....	Les Gros.....	5 août 1885	363 00 do	
<i>District du Richelieu.</i>						
Azarie Bienvenue.....		Gardien d'estacade.....	Station de Belœil.....	1er juin 1882	100 00 do	
<i>District d'Ottawa.</i>						
G. P. Brophy.....	24 fév. 1846	Contrôleur.....	Ottawa.....	6 juillet 1873	2,500 00 do	<i>Travaux de la rivière Outaouais.</i> Indépendam-ment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, 1 contre-maître de glissoires à \$1.50 et 1 aide-contre-maître à \$1.25
D. Scott.....	15 do 1830	Comptable.....	do	1er oct. 1854	1,500 00 do	
J. C. Scott.....	8 juin 1863	Messur., etc.....	do	1er avril 1889	2 00 par jour.	
Wm. Kane.....	24 déc. 1820	Messager.....	do	1er août 1867	1 25 do	
<i>District de Newcastl.</i>						
Moses Aubry.....	15 juillet 1825	Contre-maît. charp.....	do		800 00 p. année	raison de \$1 à \$1.40 par jour d'ouvrage.
Pierre St-Pierre.....	19 mai 1853	Aide-gard. de gliss.....	Carillon.....	21 avril 1885	1 25 par jour.	
D. Noonan.....	17 juin 1840	Gardien d'estacade.....	Gatineau.....	21 mai 1878	500 00 p. année	Employé environ 7 mois durant la saison de navig., surveillance les réparations en hiver.
W. J. Macdonald.....	17 fév. 1835	Aide-gard. de gliss.....	Chaudière.....	25 avril 1876	635 00 do	
J. Soulière.....	8 nov. 1829	do	do	1er oct. 1858	2 00 par jour.	Employé environ 7 mois durant la saison de navig.
J. McDonald.....	1er do 1818	do	Hull.....	1er mars 1877	1 25 do	
D. McFarlane.....	25 fév. 1836	do	Chats.....	27 do 1860	480 00 p. année	Employé environ 6 mois durant la saison de navig., surveillance les réparations en hiver.
John Harvey.....	22 mai 1831	Gardien de glissoire.....	Arnprior.....	12 juillet 1882	2 50 par jour.	
Jas. McCrea.....	26 mars 1859	Gardien d'estacade.....	Springtown.....	15 mai 1880	300 00 p. année	Employé environ 3 mois durant la saison de navig.
Patrick Barry.....	27 do 1858	Gardien de glissoire.....	High Falls.....	10 mars 1888	300 00 do	
Duncan McLaren.....	7 janv. 1860	Aide-gard. de gliss.....	Portage du Fort.....	7 sept. 1881	456 25 do	Employé environ 5 mois durant la saison de navig.
J. G. Poupore.....	27 fév. 1857	do	Rivière Noire.....	15 oct. 1880	480 00 do	
Jas. Steen Rowan.....	27 août 1836	do	Petawawa (en bas).....	18 mars 1887	300 00 do	Employé environ 5 mois durant la saison de navig.
Wm. Thompson.....	3 mai 1843	do	Montagne.....	10 oct. 1879	1 25 par jour.	
D. Carmichael.....	26 sept. 1813	do	Calumet.....	Août 1848	40 00 p. mois.	Employé environ 7 mois durant la saison de navig.; surveille les réparations en hiver.
A. Proudfoot.....	17 juillet 1822	do	Coulongue.....	1er avril 1865	1 00 par jour.	
H. Corley.....	20 mars 1820	do	Petawawa (en haut).....	1870	1 75 do	Employé environ 4 mois durant la saison de navig.
J. Lafrance.....		do	do	15 avril 1886	2 00 do	
A. McDougall.....	20 juillet 1814	do	Joachims.....	6 nov. 1871	300 00 p. année	Employé environ 4 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
Jos. Dufault.....	15 janv. 1840	Gardien d'estacade.....	Dumoine.....	24 avril 1882	1 50 par jour.	
Hugh Grant.....	25 mars 1829	Aide-gard. de gliss.....	do	12 do 1872	300 00 p. année	Employé 3 mois durant la saison de navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen.....	20 août 1829	do	Rocher Capitaïne.....	1er mai 1874	480 00 do	
A. H. Johnson.....	28 nov. 1839	do	Cheneaux.....	1865	2 50 par jour.	Payé durant la saison de navig., env. 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
G. T. Johnson.....	10 sept. 1841	do	do	1872	1 75 do	
<i>District de Newcastle.</i>						
R. B. Rogers.....	17 janv. 1857	Contrôleur.....	Peterboro'.....	1er juillet 1884	600 00 p. année	Reçoit aussi \$600 par année du ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE N<sup>o</sup> 12.—ÉTAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différents glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination,	Salaire.	Observations.
<i>District de Newcastle—S.</i>						
G. H. Giroux.....	.....	Commis, bur. du cont.	Peterboro'.....	1er juillet 1882	\$ 300 00 p. année	Reçoit aussi \$300 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Robert Armstrong.....	.....	Gardien de glissoire.	Chisholm Rapids.....	1er avril 1883	200 00 do ..	
John Ingram.....	.....	do ..	Fenelon Falls.....	1er do 1883	200 00 do ..	
W. H. Hall.....	.....	do ..	Buckhorn.....	1er mai 1879	100 00 do ..	Reçoit aussi \$150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
H. Deacon.....	1825	do ..	Heeley's Falls.....	1er juillet 1878	200 00 do ..	
<i>Canal Burlington.</i>						
Thos. Campbell.....	1er avril 1882	Passeur.....	Burlington.....	12 avril 1887	400 00 do ..	
H. Cotter.....	.....	Aide-passeur ..	do ..	12 do 1887	30 00 p. mois.	
<i>Écluse d'Yamaska.</i>						
A. Labbé.....	.....	Gardien d'écluse....	Yamaska.....	1er sept. 1885	1 25 par jour.	
O. Mineau.....	.....	do ..	do ..	1er do 1885	1 25 do ..	
<i>Bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B.</i>						
John Devereux.....	.....	Capitaine de bassin.	Esquimalt.....	17 do 1887	166 66 p. mois.	
C. Muir.....	.....	Mécanicien.....	do ..	1er avril 1887	100 00 do ..	
A. D. Greeves.....	.....	Charpentier.....	do ..	1er déc. 1887	80 00 do ..	

ANNEXE No. 13.

---

R A P P O R T

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

F. N. GISBORNE, Contrôleur.

---

---



---

 ANNEXE No. 13.
 

---

 RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.
 

---

 N<sup>o</sup> de renv. 102,968.

OTTAWA, 1er septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les lignes télégraphiques, pour les 12 mois terminés le 30 juin 1889, avec les tableaux ordinaires des lignes, du personnel, etc., des divers districts.

Afin d'obvier à la disparité qui jusqu'aujourd'hui a existé entre le montant du revenu indiqué dans mes rapports annuels et les chiffres publiés dans les rapports du département et autres, parce que les miens embrassaient le trafic total pour la période écoulée entre juillet et juin, tandis que les autres états ne représentaient que les montants obtenus durant l'année fiscale, comme je le disais dans une note de mon rapport de l'année dernière, je me suis départi de la coutume ordinaire, et je n'ai inclus dans les tableaux qui suivent, que le montant du revenu réellement connu à la clôture de l'année fiscale. Je continuerai cette pratique à l'avenir, afin que les chiffres des divers rapports imprimés soient les mêmes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

*Surintendant du service des télégraphes.*

M. A. GOBEIL,

Secrétaire,

Département des travaux publics.

---

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1888-89.

## TERRENEUVE.

La ligne entre le Cap Ray et le Port-au-Basque a été entretenue et mise en opération, comme les années précédentes, en vertu du contrat de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américain, moyennant la somme ordinaire de \$250.

## PROVINCES MARITIMES.

Les systèmes ordinaires des Provinces Maritimes ont fonctionné d'une façon satisfaisante sous les mêmes conditions qu'antérieurement.

On a continué, l'automne dernier, le renouvellement des poteaux de la ligne de Meat Cove, commencé à l'automne de 1887; elle s'est conservée, depuis, en bon état; les poteaux que l'on n'a pas changés peuvent encore servir deux années.

Le câble entre Grand-Manan et Campobello s'est brisé le 2 mai de cette année (1889) et n'a pas été réparé, parce que le "Newfield" qui est notre seul vaisseau convenablement équipé pour ce travail, est engagé ailleurs.

En octobre dernier, une ligne de ceinture a été construite par un entrepreneur de l'endroit, entre la ligne de Mabou, Chéticamp et Margarie-Nord-Est, distance de 5 milles. Le mois suivant, un bureau a été ouvert à cet endroit.

[1889]

161

Les recettes et les dépenses sur les diverses lignes des Provinces Maritimes ont été les suivantes :

	Période.	Recettes.	Dépenses.
Ligne d'Escuminac.....	Avril 88 à avril 89, inclus....	\$ 132 31	\$ 242 59
“ Meat Cove.....	Mars 88 à mai 89 do ...	1,049 57	1,951 98
“ Cap de Sable.....	Mars 88 à mai 89 do ...	63 63	368 16
“ Baie de Fundy....	Juin 88 à juin 89 do ...	725 57	1,073 47
“ Chéticamp .....	Mars 88 à mai 89 do ...	275 46	778 22

#### FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble du Rocher-aux-Oiseaux s'est de nouveau rompu, le 26 avril. On découvrit peu après que cette rupture avait été déterminée par une masse de roche et de glace qui l'avait écrasé à la base du rocher.

L'opérateur en fonction le répara temporairement, et plus tard, le 21 juin, le capitaine Guilford, monté sur le “Newfield” posa un bout de nouveau câble.

L'extrémité riveraine du câble de l'Île d'Anticosti, a été endommagé par la glace, sur les rochers près de la pointe sud-ouest, au commencement du printemps; il n'a pas été avarié, cependant, au point de rompre le circuit électrique. Le “Newfield” le répara le 15 juin.

A part ces exceptions, les câbles du golfe n'ont pas souffert d'accident durant l'année et sont aujourd'hui en bon ordre.

Sur la côte nord du Saint-Laurent, la ligne que l'on avait construite pendant l'automne de 1886, jusqu'à la Rivière-aux-Mérisiers, a été prolongée jusqu'à Sheldrake. La coupe des poteaux et le nettoyage de la route ont été commencés en avril, au moyen de journaliers, sous la direction de l'inspecteur local.

En août, on commença la construction de la ligne, que l'on compléta jusqu'à Sheldrake, le 15 septembre, date de la cessation des travaux pour cette saison. Pendant cette année, cette ligne sera prolongée jusqu'à la Pointe-aux-Esquimaux.

Les câbles immergés l'année dernière pour les besoins de la quarantaine de la Grosse-Île, n'ont pas rendu de longs services, et l'on a décidé de les remplacer par d'autres câbles plus forts. Conséquemment, en janvier dernier l'on ordonna en Angleterre 4 nœuds de câble riverain, fort, dont je dirigeai moi-même, sur le “Newfield,” la pose en deux sections, en juin; le 9 de ce mois, le circuit a été rétabli, et depuis, il n'a pas été interrompu.

Les autres câbles et les lignes terrestres du golfe ont été entretenus en état de fonctionnement durant l'année.

Les recettes et les dépenses ont été les suivantes :

	Période.	Recettes.	Dépenses.
Ligne d'Anticosti. De janv. 1888 à juin 1889, inclus...		\$ 432 12	\$1,766 86
Iles de la Madeleine. D'oct. 1887 à fév. 1889 do ...		642 48	2,812 81
Côte nord Saint-Laurent, (B. O.) De juin 1888 1889 do ...		1,827 45	3,727 35
Côte nord Saint-Laurent, (B. E.) En bloc..... do ...		843 25	4,213 18
Quarantaine. .... De mars 1888 à avril 1889, inclus.		295 20	633 57

#### ONTARIO

La ligne entre Bath et l'Île Amherst, a été, par contrat passé le 8 février 1889, affirmée à la compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, pour une période de 21 ans, à partir du 1er janvier 1889. La compagnie paie un loyer annuel d'une piastre. Le contrat peut être annulé, en tout temps, après 3 mois d'avis.

Les recettes et les dépenses de cette ligne jusqu'à la date du transport, ont été les suivantes :—

	Recette.	Dépenses.
De juillet 1888 à décembre 1888 inclusivement.....	\$46.23.	\$44.69



## RÉCAPITULATION.

	Recettes.	Dépenses.	Remarques.	
<b>GOLFE SAINT-LAURENT ET PROVINCES MARITIMES :—</b>				
	\$ cts.	\$ cts.		
Lignes de l'Île d'Anticosti.....	432 12	4,166 86	Les signaux et les dépêches météorologiques du service, sont transmis gratis.	
“ des Îles de la Madeleine.....	642 48	4,912 81		
“ de Meat Cove.....	1,049 57	1,951 98		
“ de Cap de Sable.....	63 63	368 16		
“ d'Escuminac.....	132 31	242 59		
“ de Cheticamp.....	275 46	778 22		
“ de la Baie de Fundy.....	725 57	1,073 47		
“ de la Quarantaine.....	295 20	7,178 33		
Côte nord Saint-Laurent (B. O.).....	1,827 45	3,727 35		
“ “ (B. E.).....	843 25	4,213 18		
Cap Ray, Terre-neuve.....	nulle	250 00		
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au vote pour les lignes du Golfe.....		9,686 77		
<b>ONTARIO :—</b>				
Ligne de l'Île Amherst à Bath.....	\$ 6,287 04	38,549 72		
“ l'Île Pelée.....	46 23	44 69		
	70 55	70 23		
<b>NORD-OUEST :—</b>				
Lignes télégraphiques.....	\$ 6,403 82	\$38,664 64		
	6,413 56	25,137 41		
<b>Total.....</b>	<b>\$12,817 38</b>	<b>\$63,802 05</b>		

NOTE.—Le montant de la dépense sur la ligne d'Anticosti comprend \$2,000 d'indemnité à la compagnie d'Anticosti pour bois abattu, etc., et \$400 au vapeur *Newfield* pour réparations de câbles. La balance, \$1,766.76 a été employée à l'entretien ordinaire.

Les dépenses sur les lignes des Îles de la Madeleine, comprennent \$2,100 pour le vapeur *Newfield* pour réparations des câbles. La balance, \$2,812.81 a été dépensée pour l'entretien ordinaire.

Les dépenses sur la ligne de la Quarantaine, comprennent le coût des réparations du câble et 4 nœuds de nouveau câble acheté au printemps; le déboursé pour l'entretien ordinaire était de \$633.57.

F. N. GISBORNE,

*Surintendant du service télégraphique.*

OTTAWA, 1er septembre 1889.

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Port-au-Basque.....	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	.....	N.B.— La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare du Cap-Ray.....	14	.....	50 00 do ..	.....	
	Totaux.....	14	.....	100 00	.....	
Coût de la ligne aérienne, \$1,763.36; intérêt à 5 pour 100, soit..... \$ 90 00 Frais d'entretien et de réparations annuels..... 160 00 Total..... \$250 00 à porter au budget de 1889-90.						

N.B.— Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-au-Basque, avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de Télégraphe Anglo-Américain

**RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.**  
SERVICE INTÉRIEUR D'ANTICOSTI.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	*Baie-du-Renard.....	Milles. 0	J. Stubbert.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	1er nov. 1888	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath.....	23	T. Gagné.....	do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud.....	32½	A. Nadeau.....	do	1er oct. 1888	
4	*Shallop-Creek.....	17½	B. Bradley.....	do	7 juillet 1881	
5	Lac Salé.....	52½	F. Denault.....	do	19 oct. 1881	Réparateur général. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest.....	15	{ Mlle G. Pope..... E. Pope.....	do do	18 oct. 1880 1er août 1882	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter.....	7	.....	do	.....	
8	Rivière à la Loure.....	17½	.....	do	.....	
9	*Rivière Becsote.....	22	M. Duguay.....	do	1er oct. 1886	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis).....	10	.....	do	.....	
11	Phare de la Pointe-Ouest.....	14	A. Malouin.....	do	1er août 1881	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de \$50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
12	*Baie des Anglais.....	3	F. Cabot.....	do	1er juil. 1882	
	Total.....	214		1160 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

GASPÉ.

Número.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	L'Anse à Fougère.....	Milles. .....	.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé.....	28 ..... 28	J. J. Annett.....	150 00 ..... 200 00	16 oct. 1881....	

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DU REVENU ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations.....	\$3,000 00
Câbles—Réparations.....	1,000 00
Total.....	\$4,000 00 A porter au budget de 1889-90.
MOINS—Revenu probable.....	500 00
Balance, déficit.....	\$3,500 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

## SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Amherst.....	Milles, 0	Mlle J. Shea.....	\$ cts. 50 00 ou comm.	1er oct. 1882.	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm. Cormier.....	50 00	11 juin 1881.	Plus \$30 par année pour loyer. Réparations générales.
3	Village de l'Étang du Nord.....	15	P. Pelletier.....	400 00	1er déc. 1881.	Boucles de 2 milles.
4	Phare de do	1	T. O'Brien.....	50 00	do	
5	Cap aux Meules.....		W. Leslie.....	50 00	9 août 1883.	
	do.....		A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 do 1880.	Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Havre-aux-Maisons.....	8	P. L. Joncas.....	50 00	1er juin 1888.	L'agence du Havre-aux-Maisons a été fermée en juillet 1887, et ré-ouvert en juin 1888.
7	Ile-aux-Loups.....	28½	N. Clark.....	200 00	1er juin 1888.	
8	Grosse-Ile.....	11	T. Turbide.....	50 00 ou comm.	20 do 1881.	
9	Rocher-aux-Oiseaux.....	Câble.	Mlle McPhail.....	50 00	18 fév. 1882.	
10	Grande-Entrée.....					
	Totaux.....	88½		1,450 00		

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ÎLES DE LA MADELEINÉ.

## SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Meat Cove (station du Câble) ..	Milles. 0	A. B. McDonald.....	\$ cts. 420 00	7 nov. 1880	N.B.—La com. est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Baie d'Achépé.....	10½	R. G. Zwiaker.....	50 00 ou com'n.	1er août 1882	
3	Havre de Neil. { mi-chemin.....	15	M. McLeod.....	50 00 do	1er avril 1887	
4	Baie d'Iganiche Nord.....	9	J. M. Burke.....	800 00 do	1er do 1882	Réparateur général.
5	Iganiche Sud.....	10½	Mlle A. A. Baker.....	50 00 do	1er juillet 1889	
6	Rivière aux Français.....	23	John McDonald.....	50 00 do	1er avril 1889	
7	Baie Sud de Sainte-Anne.....	19	Mlle C. Morrison.....	50 00 do	1er do 1884	N.B.—Cette section est aujourd'hui expl. et entretenue par la Cie du télégraphe <i>Western Union</i> , mais aux frais du gouvern. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle).....	13	Mlle Dunlop.....	50 00 do	1er janv. 1882	
9	Englishtown.....	6	Mlle Bingham.....	50 00 do	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly (Campelton-N.)	2	Mlle M. C. Campbell.....	50 00 do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or.....	6	Mme E. Livingston.....	50 00 do	1er janv. 1889	
12	Sydney-Nord.....	12½				L'agence sauvage de Brook ouverte en avril 1883 a été discontinuée et le bur. ouv. à la riv. aux Français.
	Totaux.....	128¼		1,230 00		

## ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN DU RÉSEAU DES ÎLES DE LA MADELEINE.

Lignes locales. Appointements et réparations.....	\$4,100 00
Câble. Réparations, disons.....	1,000 00
Total.....	\$5,100 00 A porter au budget,
Moins, revenu probable.....	1,400 00
Balance déficif.....	\$3,700 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite*.  
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.  
 SECTION DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Barrington.....	Milles. 0	Ag. de la W. U. Tel. Co.	\$ cts. 50 00 ou com'n. 18 déc.	1883	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Newelltown (y compris $\frac{1}{2}$ mille de câble).....	11	Mlle E. A. Smith.....	50 00 do .. 1er avril 1889	1889	
3	Phare de l'île du Cap-de-Sable, (y comp. $\frac{1}{4}$ de mille de câble).....	6 $\frac{3}{4}$	I. K. Doane.....	50 00 do .. 18 déc.	1888	Le bureau de Newelltown a été fermé depuis le 30 juin 1888, jusqu'au 1er avril 1889.
	Totaux.....	17 $\frac{3}{4}$		150 00		

Estimation des frais d'entretien :—

A porter au budget, 1889-90.....	\$300 00
Estimation du revenu de 1889-90.....	150 00

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Lingan.....	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de Low-Point.....	5	S. Peters.....	do ..	1er août 1881	
	Totals.....	5		100 00		

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—  
Ligne aérienne—Appointements et réparations..... \$150 00 à porter dans le budget de 1889-90.

[1889]

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N. B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHEVICAMP, C.-B.

1	Mabou.....	0	Mlle M. Finn.....	50 00 ou commis.	1er avril 1887	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif de la ligne du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Broad Cove.....	20	J. J. Campbell.....	do	1er sept. 1887	
3	Havre de Margerie.....	17	Mme M. A. McLeellan.....	do	1er avril 1887	
4	Margerie, N.-E. (poucé, 5 milles) Fil de la ligne de ceinture.....	10	Mlle B. M. Ross.....	do	1er janv. 1889	
5	Chevicamp.....	16	Mme M. Fiset.....	do	1er avril 1887	
	Totaux.....	63				

Frais d'entretien annuels, évalués à ..... \$650 00 à porter dans le budget de 1889-90.  
Estimation du revenu..... 150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM À ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiataires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Chatham.....	Milles. 0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.	\$ cts. 185 00	.....	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook.....	5½	.....	50 00 ou commis.	.....	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. En conséquence de la démission de l'agent, le bureau de Black-Brook a été fermé depuis février 1887.
3	Baie-du-Vin.....	15	Mlle M. Williston.....	50 00 do	1er mars 1885	
4	Escuminac.....	9½	Mme A. Lewis.....	50 00 do	1er sept. 1885	
5	Phare de la Pointe Escuminac..	12	H. W. Phillips, jeune.	50 00 do	1er février 1885	
	Totaux.....	42		385 00		

Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués à..... \$800 00 à porter dans le budget de 1889-90.  
 Estimation du revenu..... 150 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.  
SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
	<i>Long Eddy Cable Hut, à</i>	Milles.		\$ cts.		
1	Flagg's Cove.....	3	Mme C. C. Seely (sous-sur.	420 00	18 nov. 1880.	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Woodward's Cove.....	6	Mlle T. E. Milligan.....	50 00	1er août 1887.	
3	Grand-Harbour.....	2	E. Cameron.....	50 00 or com'n.	1er avril 1885.	
4	Seal Cove.....	4½	F. A. Newton.....	50 00 do	1er do 1887.	
5	Phare de Southern-Head.....	5½	D. G. McLaughlin.....	50 00 do	1er janv. 1883.	
	Totaux.....	21	O. McLaughlin..... D. McKay, réparateur...	60 00 60 00	18 do 1881. 1er mai 1881.	

SECTION DE CAMPO-BELLO.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
	<i>Liberty Cove Cable Hut, à</i>	Milles.		\$ cts.		
1	Welchpool.....	7½	G. M. Mabee.....	100 00 or com'n.	1er déc. 1881.	
2	Eastport, Maine, E. U. A.....	½	J. Cushing.....	100 00	26 do 1881.	
	Totaux.....	8		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS ANNUELS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations.....	\$1,600 00
Câble—Réparations, disons.....	1,000 00
Total.....	\$2,600 00
Moins, revenu probable.....	700 00
Balance, déficit.....	\$1,900 00

A porter dans le budget de 1889-90.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*  
 RESEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.  
 SECTION DE CHICOUTIMI.

N <sup>o</sup>	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Baie Saint-Paul.....	Milles. 0	F. Boivin.....	\$ cts. 50 00 ou com'n* {	Antér au 1er avril 1885..}	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'État, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain.....	9	A. Boivin.....	50 00 do	do	
3	La Croche.....	37	A. Gauthier (réparateur). O. Pelletier.....	420 do	15 mai 1887. 1er janv. 1889.	
4	Saint-Alexis.....	31½	A. Simard.....	50 00 do	avril 1885.	
5	Saint-Alphonse de Bagotville.....	3	D. Boly.....	50 00 do	28 do 1886.	
6	Chicoutimi.....	11½				
	Total.....			720 00		

[1889]

ENTRETIEN.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.  
 SECTION DE LA RIVE NORD.

1	Murray Bay.....	0	Mme F. Vincent.....	50 00 ou com'n* {	Antér. au 1er avril 1885..}	Le bur. des mouls. de Portneuf a été fermé en juin 1889.
2	Cap à L'aigle.....	4	N. Duchesne.....	50 00 do	1er juin 1885.	
3	Saint-Fidèle.....	6	E. W. Tremblay.....	50 00 do	Antér. au 1er avril 1885.	
4	Port au Persil.....	7	A. Brassard.....	50 00 do	1er mai 1889.	
5	Saint-Siméon.....	4	D. Gaudin.....	50 00 do	1er déc. 1887.	
6	Baie des Rochers.....	12	G. Savard.....	50 00 do	juin 1887.	
7	Riv. aux Canards } Ligne	17	G. Bouillanne.....	50 00 do	Nov. 1886.	
8	Saint-Etienne..... } de ceinture		J. Savard.....	420 00.	1er déc. 1887.	
9	Tadoussac (¼ mille de câble)	13	G. E. Caron.....	50 00 do	Nov. 1886.	
10	Bergeronnes.....	15	M. Savard.....	50 00 do	1er nov. 1888.	
11	Escoumans.....	12	J. H. Topping.....	50 00 do	Avril 1885.	
12	Petit Romaine.....	8	R. C. Argall.....	50 00 do	1er juin 1889.	
13	Mille-Vaches.....	8	J. A. Puse.....	50 00 do	Avril 1885.	
14	Moulins de Portneuf.....	11½		50 00 do		

15	Ph. de Portneuf (boutele 3 milles).	9	L. Tremblay.....	50 00 ou com'n. {	Antér. au 1er avril 1885..}	La longueur totale de ligne aérienne et de câble entre la Baie Murray à la Pointe aux Esquimaux, est de 499 milles.
16	Saut au Cochon.....	7	E. Courbron (réparateur)	420 00	do 1885.	
17	Bésiamits.....	31	J. Forrest.....	50 00 ou com'n* {	1er déc. 1887.	
18	Pointe aux Outardes (câble).....	18	P. C. Dupuis.....	50 00 do	1er nov. 1887.	
19	Pointe Paradis, Mantouagan.....	26	P. O. Bonenfant.....	500 00 per année.	1er août 1883.	
20	Rivière Godbout (câble).....	18½	N. A. Comeau.....	50 00 ou com'n.	15 oct. 1883.	
21	Pointe des Monts.....	15½	L. F. Paffard.....	50 00 do	28 déc. 1883.	
22	Baie de la Trinité ouest.....	15½	Z. Poulin.....	50 00 do	16 mai 1884.	
23	Baie de la Trinité est.....	2½	A. Bilodeau.....	Commodité de.	1er do 1889.	
24	Haye de l'île aux Cluifs.....	15	P. S. Rodman (réparat' r.)	420 00.	1er oct. 1886.	
25	Rivière Pentecôte.....	9	Bur du surint. de district.	180 00	1er juillet 1888.	
26	Saint-Isidore.....	47½	A. Theriault.....	180 00	2 janvier 1884.	
27	Sept-Îles.....	22½	E. Vignault.....	50 00 ou com'n.	1er mai 1885.	
28	Rivière-Moise.....	72	D. Fortier.....	50 00 do	1er nov. 1888.	
29	Sheldrake.....	6½	P. Fouzel.....	50 00 do		
30	Rivière du Tonnerre.....	14		50 00 do		
31	Magpie.....	9		50 00 do		
32	Rivière Saint-Jean.....	10		50 00 do		
33	Longue Pointe.....	7		50 00 do		
34	Mingan.....	24		50 00 do		
35	Pointe aux Esquimaux.....	64		50 00 do		
36	Natashquan.....	60		50 00 do		
37	Wapitagan.....	83		50 00 do		
38	Shecatica.....	49		50 00 do		
39	Bonne-Espérance.....	24		50 00 do		
40	Arse au Blanc Sablon.....	12		50 00 do		
41	Baie Forteau.....	4½		50 00 do		
42	Phare de la Pointe Amour.....	820		50 00 do		

[1889]

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Moisie.....	\$7,500 00
Réparations au câble.....	500 00
A porter dans le budget de 1889-90.....	\$8,000 00
Évaluation du revenu.....	2,200 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ÎLE

Numér	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	\$ cts. 185 00	.....	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien,—soit \$35 par année.
2	L'Ange-Gardien.....	13	C. Turcotte.....	50 00 ou comm	1er mars 1885	La commission de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
3	Saint-Pierre (câble ½ mille).....	4	.....	.....	.....	.....
3	Sainte-Pétronille.....	4½	Mme Blais.....	50 00	1er oct. 1887	.....
4	Saint-Laurent.....	6½	M. Gobeil.....	50 00	15 sept. 1888	.....
5	Saint-Jean.....	7	P. Pouliot.....	50 00	1er juillet 1888	.....
6	Saint-François (y compris câble de 5½ milles).....	6½	M. Emond.....	50 00	1er mars 1885	.....
7	Bur. de la quarant., Grosse-Île.....	9	M. Langlois.....	50 00	1er sept. 1885	.....
8	Hôpital de do.....	14	(Téléphone).....	.....	.....	.....
	Total.....	52		485 00		

[1889]

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations.....	\$ 850 00
Réparations au câble.....	300 00
A porter au budget de, 1889-90.....	\$1,150 00
Revenu estimatif.....	\$ 200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—Suite.

ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÎLE PELÉE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Leamington.....	.....	G. McR. Selkirk.....	\$50	1er nov. 1888.	Comptable et agent général.
2	Pointe-Pelée.....	12	} W. A. Grubb.....	Comm. 25 p. c	do	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
	Câble jusqu'à l'île.....	8½			do	
3	Bassin-Nord.....	1½	C. B. Quick.....	do	do	
4	Bassin-Ouest.....	5	A. M. McCormick.....	do	do	
5	Bassin-Sud.....	4½	F. B. McCormick.....	do	do	
	Total.....	31¼				

[1889]

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

Cout estimatif de l'entretien annuel..... \$250

Le revenu couvrira environ la dépense d'entretien.

## SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.

## LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

## SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
		Milles.		\$ cts.		
1	Qu'Appelle.....	0	E. W. Warner.....	720 00	Janvier 1883	
2	Fort-Qu'Appelle.....	17	Mlle A. Johnston.....	600 00	1er mars 1885	
3	Buttes-du-Tondre.....	46	A. Von Lindeburg.....	600 00	1er nov. 1883	
4	Humbolt.....	78	J. M. Anderson.....	720 00	1er mai 1884	
5	Traverse-de-Clarke.....	55	R. J. Molloy, agent.....	720 00	do	
6	Henriette.....	38	J. Harrington, réparateur.....	600 00	1er janv. 1888	
7	Battleford.....	47	W. Salsbury, réparateur.....	720 00	1er oct. 1886	
8	Fort-Pitt.....	89	W. M. McDonald.....	720 00	1er mai 1889	
9	Moose.....	45½	H. Sikes, réparateur.....	600 00	do	
10	Lac à la Selle.....	45	A. Gilmont, réparateur.....	600 00	1er juin 1889	
11	Victoria.....	37	J. F. Lake, réparateur.....	600 00	8 mai 1889	
12	Fort-Saskatchewan.....	49	W. E. A. Lequesne.....	600 00	1er juillet 1888	
13	Edmonton.....	24	W. C. Gillis, réparateur.....	720 00	Janvier 1887	
			W. G. Ross, agent.....	Com. 25 p. c.	Décembre 1886	
			A. Taylor, agent.....	720 00	Antér. à 1882	
			W. McKay, réparateur.....	720 00	1er mai 1886	
	<i>Ligne d'embranchement—</i>					
14	Traverse-de-Clarke.....	0		720 00	10 avril 1889	
15	Batoche (Boucle 1 mille).....	42	L. P. O. Noel.....	720 00	1er août 1888	
16	Lac-aux-Canauds.....	9	H. McCleneghan.....	720 00	1er juin 1889	
17	Saint-Laurent.....	23	N. Petvin.....	720 00	Mars 1887	
18	Traverse-de-Clarke.....	0	E. J. Rankin.....			
19	Saskatoon.....	14				
	Edmonton.....	0				
	Saint-Albert.....	9				
	Total.....	676½	Voir note a.			a. Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert sont exploitées avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel—appointements, fournitures et réparations, y compris la section de la Montagne-de-Bois—à porter au budget de 1889-90, \$20,000.

## LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-ménaire.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
		Milles.		\$ cts.		
1	<i>Ligne du Fort-MacLeod—</i>	0				
2	Jonction de Galt.....	107				
3	Lethbridge.....	28½				
4	McLeod.....	½				
	Fort-MacLeod.....					
	<i>Ligne de la Montagne de Bois—</i>					
1	Mâchoire-d'Orignal.....	0	H. Rutherford.....	240 00		
2	Montagne-de-Bois.....	90½	J. S. Macdonald.....	720 00		
	Total.....	226½		960 00		

La ligne du Fort-MacLeod a été louée à la Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à 5 pour 100 du coût de construction, annuellement.

La ligne de la Montagne-de-Bois est exploitée directement, comme partie du service de télégraphe de l'Etat.

SERVICE DE TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances inter-médiaires.	Noms.	Charges.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
	Milles.					
Ashcroft-Station.....	0					Cetle ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek.....	4					
Clinton.....	26					
Bridge-Creek.....	53					
Soda-Creek.....	78					
Quesnelle.....	54½					
Stanley.....	48					
Barkerville.....	13					
	276½					
<i>Embranchement.</i>						
New-Westminster.....	18					
Ladner's-Landing (câble).....						
Total.....	294½					

Coût estimatif de l'entretien, y compris les réparations générales de la ligne, \$6,500, à porter au budget de 1889-90.

ANNEXE No. 14.

---

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE  
FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT ;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS À LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

---

---



ANNEXE No. 14.

Réf. n° 103,880.

TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1888, et celle de l'automne au printemps de 1889.

Nom du port.	Où situé.	Clôture en 1888.	Ouverture en 1889.	Observations.
Charlottetown, I.P.-E.	Golfe Saint-Laurent.	12 janvier 1889	30 mars	
Georgetown	do	25 février 1889	6 do	Marées du printemps, 9 à 10 pieds; petites marées, 6 à 8 pieds. Profondeur de l'eau à eau basse, à l'extrémité du quai, 22 pieds.
Pictou, N.-E.	do	14 janvier 1889	14 do	Les grandes marées montent environ 5½ pieds; les petites 4 pieds.
Sydney	do	8 février 1889	4 avril	Les petites marées montent environ 4½ pieds; les grandes de 6 à 7 pieds.
Shédiac, N.-B.	do	12 décembre	18 do	
Campbellton	Baie des Chaleurs.	18 novembre	25 do	Les grandes marées montent 4 pieds; les petites 2½ pieds.
Bathurst	do	Fermée le 21 nov., ouverte de nouveau et finalement fermée le 5 décembre	25 do	Les grandes marées montent 10 pieds; les petites 6 pieds.
P.-Q.	Golfe Saint-Laurent.	23 novembre	25 do	Les grandes marées montent 7 pieds; les petites 4 pieds.
do	do	27 décembre	1er mai	Les grandes marées montent environ 5 pieds.
do	Fleuve Saint-Laurent	5 do	15 mars	La différence du flux et du reflux est d'environ 6 pieds.
do	do	24 novembre	2 mai.	De la mer.
do	do	13 décembre	23 avril	Navigation intérieure. La différence du flux et du reflux est de 13 à 18 pieds.
do	Rivière Richelieu.	24 novembre	16 avril	
do	do	24 novembre	18 do	
do	Fleuve Saint-Laurent.	14 décembre	27 do	
do	do	28 novembre	20 do	
do	Lac Ontario.	19 janvier 1889	2 do	
do	do	25 novembre	13 do	
do	do	20 do	2 do	
do	Lac Érie.	15 mars	15 do	
do	do	12 décembre	23 avril	
do	Rivière Détroit.	17 décembre	15 avril	
do	Lac Huron.	24 novembre	8 do	
do	do	4 décembre	26 mars	
do	Baie Georgienne.	1er do	14 avril	
do	do	28 novembre	22 do	
do	Lac Supérieur.	4 décembre	17 do	
do	do	29 do	13 do	
do	Rivière Rouge.	15 novembre	25 do	

La navigation ne se ferme jamais ici.

## N° 2—ETAT indiquant les ports du Canada qui sont ouverts toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à l'eau basse.	Observations.
Annapolis .....	Annapolis .....	Nouvelle-Ecosse.	15 à 20	Dans les hivers rigoureux, il se forme une glace mince, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington .....	Shelburne .....	do .....	12 à 20	Au mouillage. Quais à sec à l'eau basse.
Digby .....	Digby .....	do .....	18	Environ 10 pieds d'eau au bout de la jetée.
Halifax .....	Halifax .....	do .....	20 à 30	Aux quais. 70 à 100 pieds dans le havre.
Liverpool .....	Queen's .....	do .....	7	Sur la barre. A Brooklyn 24 pieds.
Locksport .....	Shelburne .....	do .....	8	
Lunenburg .....	Lunenburg .....	do .....	12	
Parrsboro' .....	Cumberland .....	do .....	.....	A sec à l'eau basse.
Shelburne .....	Shelburne .....	do .....	40 à 60	
Yarmouth .....	Yarmouth .....	do .....	13	
Saint-André .....	Charlotte .....	N.-Brunswick .....	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean .....	Saint-Jean .....	do .....	20	A l'entrée du havre. 60 pieds dans le havre.
St-Stephens .....	Charlotte .....	do .....	6	30 pieds sur le banc, 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac .....	Saguenay .....	Québec .....	30 à 50	
Windsor .....	Essex .....	Ontario .....	.....	Les bateaux passeurs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

\* Voir observations touchant le havre de Tadoussac dans l'annexe n° 8 du rapport général de 1867-82.

Victoria, Nanaimo, Burrard-Inlet et tous les autres ports dans la Colombie-Britannique, jusqu'à la rivière Skeena, sont toujours ouverts. New-Westminster est sujet à être fermé pendant 7 à 15 jours. Voir télégramme n° 34,027 de l'hon. J. W. Trutch, 3 mai 1883.

*Marées dans la Colombie-Britannique* :—A Victoria les grandes marées ordinaires montent de 7 à 10 pieds; les petites, 5 à 8 pieds; à Nanaimo, les grandes marées ordinaires montent de 14 pieds; les petites, 11 pieds; à New-Westminster, les grandes mers ordinaires montent de 7 pieds; les petites, de 4 pieds; à Hastings, Burrard Inlet, les grandes mers ordinaires montent de 16 pieds; à Port-Moody, les grandes mers ordinaires montent de 10 à 12 pieds; les petites, 5 à 6 pieds. Voir télégramme de l'hon. J. W. Trutch, 25 octobre 1883, n° 39,810.

ANNEXE No. 15.  
  
—

## É T A T S.

- 1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE DÉPARTEMENT.
  - 2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES ET VENDUES PAR LE DÉPARTEMENT.
  - 3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU, ET PAR LE DÉPARTEMENT.
- DURANT L'ANNÉE FISCALE TERMINÉE LE 30 JUIN, 1889.
- 
-



## ANNEXE No. 15.

Réf. n° 101,411.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 2 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les tableaux suivants qui doivent faire partie du rapport annuel de 1888-89, savoir :—

N° 1.—Tableau des contrats adjudgés par le département durant l'année fiscale terminée le 30 juin dernier ;

N° 2.—Tableau des propriétés achetées et vendues par le département, durant la même période ;

N° 3.—Tableau des propriétés affermées au, et par le département, durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. R. SAUCIER.

A. GOBEIL, écr.,

Secrétaire, département des travaux publics,  
Ottawa.

N° 1.—CONTRATS adjudgés par le département des travaux publics du Canada depuis le 30 juin 1888 jusqu'au 30 juin 1889.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
			\$ cts.
EDIFICES PUBLICS.			
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.</i>			
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—Appareil de chauffage à circulation d'eau chaude . . . . .	Garth et Cie . . . . .	16 août 1888.	15,500 00
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—Escaliers en fer . . . . .	A. Charlebois . . . . .	7 sept. 1888	11,040 90
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—3 ascenseurs pour les personnes et un pour le fret . . . .	J. Fensom . . . . .	10 oct. 1888.	39,877 00
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—Tuyau de fumée des machines pour les ascenseurs . . . . .	do . . . . .	14 déc. 1888.	700 00
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—10 portes pour les voûtes. . . . .	J. et J. Taylor . . . . .	13 mars 1889	2,500 00
Edifices du parlement et des départements—Charbon . .	G. F. Thompson . . . . .	5 juill. 1889	12,858 53
do do Descente et pose des châssis doubles et des jalousies . . . . .	I. Hortie . . . . .	14 nov. 1888.	1,606 50
Edifices du parlement et des départements—Enlèvement de la neige . . . . .	P. McKenna . . . . .	23 do 1888.	539 00
Edifices du Parlement et des départements—Couverture des perrons, en bois, pour l'hiver . . . . .	W. Millions . . . . .	1er déc. 1888	185 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
<b>EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>			
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements—Fin.</i>			\$ cts.
Edifices du parlement et des départements—Glacé.....	C. A. Christin.....	2 mars 1889	le morc. 10
Edifice du parlement—Couverture en cuivre des terrassons entre la bibliothèque et l'édifice principal, et l'abat-jour.....	Douglas Frères.....	16 juill. 1888	1,396 00
Edifice de la bibliothèque—Couv. en cuivre des rampants	do.....	17 août 1888	5,100 00
Rideau-Hall—2 toits couverts en tôle galvanisée.....	I. Hortie.....	10 juill. 1888	le car. 13 00
do Enlèvement de la neige.....	J. Bruce.....	27 nov. 1888	595 00
do Glacé.....	D. N. Charlebois.....	2 mars 1889	le pied 04
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst, bur. de poste—Eclairage élect. à incandescence	Cie d'éclairage électr..	2 août 1888	la lampe, p. nuit 04
do édifice public—Fourniture du charbon.....	Cie de charb. d'Acadie	8 do 1888	254 04
Annapolis do Construction.....	Rhodes, Curry et Cie..	17 juin 1889	12,497 00
Antigonish do Fourniture du charbon.....	J. Kenna.....	8 août 1888	67 50
Baddeck do do.....	J. McDonald.....	8 do 1888	98 00
Halifax, édifices publics do do.....	Cie min. de la b. Glacé.	24 do 1888	598 40
do do Altérations au bureau de l'évaluateur.....	J. Mulroney.....	27 juill. 1888	125 00
Nappan, ferme expérimentale—Résidences du surintendant et des engagés, granges et étables.....	Rhodes, Curry et Cie..	15 août 1888	13,900 00
New-Glasgow, édifice public—Fourniture du charbon.....	J. Muir et Fils.....	8 do 1888	145 00
Sydney-Nord, bureau de poste do do.....	C. A. Robertson.....	8 do 1888	185 00
Pictou, douane et hôpital de la marine do do.....	Cie de charb. d'Acadie.	8 do 1888	207 05
Sydney-Sud, C.-B., édifice public—Construction.....	Connor et Donald.....	12 déc. 1888	13,977 75
Truro, édifice public—Fourniture du charbon.....	J. Kenna.....	8 août 1888	45 00
Windsor do do.....	Cie de charb. d'Acadie	8 do 1888	226 68
Yarmouth do do.....	do	8 do 1888	200 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottetown, édifice public—Fourniture de l'eau.....	Com. de l'Aqueduc.....	14 mars 1889	p. an. 225 00
do do do charbon.....	C. Lyons.....	8 août 1888	527 78
Montague, bureau de poste—Fourniture de charbon.....	J. McEvoy.....	8 do 1888	74 87
Summerside do do.....	J. Read.....	8 do 1888	297 91
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst, bureau de poste—Fourniture du charbon.....	Gillespie et Sadler.....	8 août 1888	383 01
Dalhousie, édifice public—Construction.....	A. G. McKenzie.....	31 juill. 1888	10,489 00
Frédéricton do Fourniture du charbon.....	R. P. et H. F. Starr..	27 août 1888	383 57
Moncton do do.....	Cie de charb. d'Acadie	8 do 1888	259 43
Newcastle do do.....	Gillespie et Sadler.....	8 do 1888	419 49
Portland do do.....	R. P. et W. F. Starr..	27 do 1888	30 44
St-Jean do do.....	do do.....	27 do 1888	3,183 61
St-Stephen do do.....	C. H. Clerke.....	8 do 1888	81 00
Sussex do do.....	R. P. et W. F. Starr..	27 do 1888	221 57
Woodstock do do.....	C. H. Clerke.....	8 do 1888	255 17
do do Horloge pour la tour.....	E. Chanteloup.....	14 juin 1889	1,900 00
<i>Québec.</i>			
Aylmer, bur. de p.—App. de chauff. à circul. d'eau chaude	E. B. Butterworth.....	30 janv. 1889	659 00
do do Garnitures, ameublement, hangar.....	D. B. McDonald.....	13 mars 1889	2,300 00
Coaticook do App. de chauff. à circul. d'eau chaude	W. Clendinning et Fils	23 fév. 1889	900 00
do do Garnitures.....	T. T. Shurtliff.....	7 mars 1889	1,100 00
Grosse-Ile, Quarantaine—Divers travaux.....	G. Beaucage.....	20 août 1888	1,500 00
Hull, bureau de poste—Fourniture du charbon.....	G. F. Thompson.....	8 do 1888	274 21
Joliette, édifice public—Egoût, appareil de chauffage et garnitures du bur. de poste..	G. Beaucage.....	23 nov. 1888	3,359 50
do do Travaux additionnel pour l'égoût do.....	do.....	11 janv. 1889	1,170 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
<b>EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>			
<i>Québec—Fin.</i>			
Montréal, bureau de poste—Dégradat. et jointoiment au ciment à l'huile des joints de l'élev. de derr.	L. Cousineau.....	3 juill. 1888	1,000 00
do édifices publics—Fourniture du charbon.....	W. F. Torrance.....	22 août 1888	4,339 21
do bureau de poste—Alimentation électrique de 237 lampes.....	La Cie d'imp., <i>Gazette</i> ..	29 nov. 1888	parlamp. p.an. 16 00
do do Enlèvement de la neige du toit durant l'hiver.....	L. Barré.....	14 déc. 1888	100 00
Québec, édifices publics—Fourniture du charbon.....	Madden et Ellis.....	4 sept. 1888	1,284 29
do hôpital de la marine—Bois de chauffage.....	Lawrence et Broomer..	6 do 1888	1,650 00
Sorel, bureau de poste—Fourniture du charbon.....	T. Bellefeuille.....	8 août 1888	287 50
Saint-Jérôme do Appareil de chauffage.....	E. Chanteloup.....	2 avril 1889	1,200 00
do do Travaux additionnels.....	J. Fitzpatrick.....	17 mai 1889	1,109 10
do do Garnitures.....	do	15 juin 1889	1,125 00
Saint-Jean, édifice public—Fourniture du charbon.....	Bisset et Donaghy....	8 août 1888	188 00
do do Eclairage élect. à incandesc.	C. F. Beauchemin et Cie	18 déc. 1888	p.an. 250 00
Saint-Vincent de Paul pénitencier—Bois de chauffage, épinette rouge, érable et merisier.....	Dufresne et Mongenais	3 janv. 1889	1,221 00
Trois-Rivières, édifices publics—Fourniture du charbon	Z. Marchand.....	8 août 1888	557 22
<i>Ontario.</i>			
Almonte, édifice public—Construction.....	R. Cameron.....	11 juin 1889	13,395 00
Amherstburg do Fourniture du charbon.....	J. G. Mullen.....	8 août 1888	243 25
Barrie do do	J. S. Johnston.....	8 do 1888	250 00
do do Eclairage élect. à incandesc.	Cie d'écl. élec. de Barrie	30 nov. 1888	p.an. 250 00
Belleville do Fourniture du charbon.....	La Cie Downey.....	8 août 1888	373 75
Berlin do do	Klopper et Cie.....	8 do 1888	91 96
Brampton do Construction.....	Perry, Mason et McCulloch.....	23 oct. 1888	16,350 00
do do Substit. de brique pressée à la brique ordinaire pour les parements des murs extér.	do do.....	23 nov. 1888	500 00
Brantford do Fourniture du charbon.....	Thos. T. Elliott.....	8 août 1888	286 64
Brockville do do	Hugh McCullough....	8 do 1888	261 00
Cayuga do Garnitures intérieures et portes de voûte.....	T. et R. Draper.....	3 déc. 1888	1,370 00
do do Appareil de chauffage à circulation d'eau chaude.....	A. Clark.....	13 do 1888	470 00
Chatham do Fourniture du charbon.....	T. Elliott.....	8 août 1888	235 65
Clifton do do	Coulson et Robinson..	8 do 1888	220 00
Cornwall do do	Grant et Conroy.....	8 do, 1888	256 00
Cobourg, bureau de la douane—Allonges et modificat.	Henderson et Hender'n	15 déc. 1888	8,825 00
Galt, édifices public—Fourniture du charbon.....	J. Malcolm.....	15 do 1888	179 33
Guananogue, douane—Fourniture du charbon.....	La Cie Rathbun.....	8 août 1888	192 00
do do et bureau de poste—Trottoir granolithique.....	R. Forsythe.....	30 do 1888	450 00
do bureau de poste—Nouvel égout.....	G. Wilson.....	21 do 1888	200 00
do édifices publics—Eclairage à incandescence	La Cie d'éclairage électrique de Guananoque	3 mai 1889	p. an. 235 00
Goderich, édifices publics—Construction.....	Tambling et Jones.....	12 nov. 1888	12,063 00
Guelph, bureau de poste—Appareil de chauffage à circulation d'eau chaude.....	J. Sim et Cie.....	24 do 1888	1,508 00
Hamilton, manège—App. de chauff. à circ. d'eau chaude.	Adam Clark.....	12 sept 1888	3,163 00
do édifice public—Fourniture de charbon.....	Fils de Æ. Mackay....	8 août 1888	954 00
do manège—Changer la position des serpents des arsenaux.....	A. Clark.....	22 déc. 1888	270 00
Lindsay, édifice public—Construction.....	P. Navin.....	5 juill. 1888	16,497 00
do bureau de poste—Garnitures.....	do	11 fév. 1889	1,600 00
do édifice public—Appareil de chauffage.....	E. Woods.....	13 avril 1889	1,549 00
London do Fourniture du charbon.....	Bowman et Cie.....	8 août 1888	441 60
Napanee do Travaux additionnels.....	G. Newlands.....	18 nov. 1888	1,309 00
do do Appareil de chauffage.....	do	21 janv. 1889	2,000 00
do do Garnitures intérieures.....	do	25 do 1889	2,000 00
Orangeville do Fourniture du charbon.....	J. Morrison.....	8 août 1888	135 45

N<sup>o</sup> 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Nom des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
TRAVAUX PUBLICS— <i>Fin.</i>			\$ cts.
Ontario— <i>Fin.</i>			
Ottawa, station agronomique—Cuisines, hangars et clôtures des maisonnettes n <sup>os</sup> 2 et 3. ....	Tobin et O'Keefe. ....	10 juill. 1888	460 00
do do Serres. ....	Beaudet et Desjardins. ....	30 do 1888	5,212 60
do do Lambrisser les pans et plafonner l'étable. ....	W. Stuart. ....	25 do 1888	297 00
do do Appareils de chauffage, musée, bureaux, serres et dépôts aux grains. ....	Garth et Cie. ....	15 oct. 1888	3,150 00
do do 1 maison. et 1 étable derrière la résid. du surint.	Tobin et O'Keefe. ....	23 do 1888	2,750 00
do do Laboratoire, garnitures et ameublement. ....	W. Stuart. ....	2 nov. 1888	1,009 72
do do Eclairage du musée, du laboratoire et des bur.—Mach. à gas de la Cie de gas de Springfield. ....	Garth et Cie. ....	24 déc. 1888	600 00
do do Plomberie des laborat. ....	W. Stuart. ....	18 fév. 1889	355 00
do nouvel édifice des départements, exhibition des pêcheries, Imprimerie nationale, parc de la côte du Major—Fourniture de l'eau. ....	Corporation de la cité d'Ottawa. ....	11 avril 1889	p. ann 2,500 00
do bureau de l'imprimerie (autrefois occupé par McLean et Roger)—Réparations. ....	Ls. Gratton. ....	24 juill. 1888	146 85
do Imprimerie nationale—Substitut. de briquettes de bois, couleur terra cotta, aux briques ordinaires dans les plafonds en arc. ....	J. E. Askwith. ....	21 nov. 1888	1,725 00
do Imprimerie nationale—Substitution de planchers granolithiques dans la salle des presses et dans le soubassement, aux planchers en bois. ....	do	30 janv. 1889	5,875 00
do Imprimerie nationale—Grand escalier. ....	do	24 avril 1889	2,000 00
do do Deux ascens. pour le fret. ....	do	10 do 1889	6,600 00
do do Garnitures pour la papeterie dans le rez-de-chaussée. ....	do	24 juin 1889	1,881 00
Pembroke, édifice public—Construction. ....	Munro, Beatty et Grieve	21 juill. 1888	16,700 00
Peterborough, bureau de poste—Fourniture de l'eau. ....	Cie d'eau, Peterborough	2 août 1888	p. an. 75 00
do édifice public—Fourniture du charbon. ....	Cie de gas do	8 do 1888	148 43
Port-Hope do do	Brown et Hemming. ....	8 do 1888	190 00
Prescott, édifice public—Construction. ....	Ward, Cairns et Steel. ....	7 nov. 1888	19,210 00
do do Exhaussement de l'appentis au niveau de l'édifice principal. ....	do do	28 juin 1889	3,682 00
Stratford do Fourniture de charbon. ....	T. Elliott. ....	8 août 1888	302 85
Ste-Catherine do do	Eli Gasby. ....	8 do 1888	151 88
do do do	H. O'Loughlin. ....	8 do 1888	151 60
Saint-Thomas do do	E. A. Lewis. ....	8 do 1888	364 00
Toronto, édifices publics do	S. Crane et Cie. ....	8 do 1888	2,448 08
Trenton, édifice public—Augmenter la hauteur de la tour. ....	W. Alford. ....	6 nov. 1888	750 00
do do Appareil de chauffage. ....	do	20 fév. 1889	1,950 00
do do Garnitures du bur. de poste—Changer les portes de la voûte. ....	do	19 mars 1889	975 00
Windsor do Fourniture de charbon. ....	J. et T. Hurley. ....	8 août 1888	420 25
<i>Manitoba.</i>			
Brandon, édifice public—Construction. ....	Jno. Hanbury. ....	18 juin 1889	31,500 00
Montagne-de-pierre, pénitencier—Machines pour nouvelle buanderie à vapeur. ....	Garth et Cie. ....	25 juill. 1888	7,125 00
Montagne-de-pierre, pénitencier—Résidences pour les chapelains et le chirurgien. ....	Tobin et O'Keefe. ....	24 janv. 1889	16,500 00
Saint-Paul, édifices de l'école industrielle—Construction. ....	Madden et Bruce. ....	13 mai 1889	18,955 00
Winnipeg, édifices publics—Fourniture de charbon. ....	Cie de charbon et de transp., N.-O. ....	8 août 1888	1,702 50
do do do	Cie de charbon et de transp. de la Puiss. ....	8 do 1888	2,165 80

N<sup>o</sup> 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant
<b>EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>			\$ cts.
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Battleford—Casernes de la police à chev.—Réparations.	J. N. Pomerleau.....	6 oct. 1888	1,843 00
do Edifices do Réparat. à la boiserie.	Oliver et Schieder....	9 do 1888	1,376 06
do do do Peinturage.....	D. Arcand.....	9 do 1888	402 00
Calgary—Casernes—4 fourneaux à air chaud.....	N. D. McDonald et Cie	26 sept. 1888	1,492 00
do Palais de justice—Construction.....	J. G. McCallum.....	8 nov. 1888	26,150 00
Fort Macleod—Etables pour la pol. à ch.—Construction.	Williams et Willoughby	2 do 1888	5,800 00
Indian Head—Edifices de a ferme expér. do	I. R. Reilly.....	5 do 1888	18,780 00
do do Nouveau fourneau de Harris par Gurney.	J. W. Smith.....	3 mai 1889	495 00
Régina—Manège—Construction.....	J. Stewart.....	3 nov. 1888	23,500 00
do Maison du commissaire de la police à cheval—Nouveau fourneau de Harris.....	J. W. Smith.....	6 do 1888	225 00
do Résidence du lieutenant-gouverneur—Construction.	W. Henderson.....	19 mars 1889	26,950 00
do Edifices de l'école industrielle de "White Farm"—Construction.....	Williams et Willoughby	14 mai 1889	35,100 00
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Kamloops—Edifices de l'école industrielle—Construction	J. D. Ross.....	4 juin 1889	8,450 00
Ile de Kuper—do do do	W. Rockett.....	27 mai 1889	7,950 00
New-Westminster—Pénitencier—Résidence du préfet—Construction.....	Ackerman Frères.....	23 avril 1889	9,938 00
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGE ET DRAGUEURS.</b>			
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Arisaig—Prolongement et réparation de la jetée.....	S. O'Donoghue.....	7 mai 1889	4,750 00
Chéticamp—Quai—Construction.....	A. McKimmon.....	10 juin 1889	2,700 00
Digby—Constr. d'une salle d'att. et bureau sur la jetée.	E. Bates.....	16 mai 1889	315 00
Est, rivière de, —Sheet Harbour—Quai de délestage—Construction.....	S. D. Oakes.....	9 janv. 1889	1,775 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Campbellton—Quai de délestage—Construction.....	Gibson et Odell.....	23 avril 1889	6,999 00
Edgett, débarcadère d' do do	Wallace et Derry.....	15 janv. 1889	4,386 00
Mizonette, pointe—Débarc. public do	P. et F. Therrieau.....	19 fév. 1889	1,700 00
Saint-Louis—Quai—Construction.....	G. et J. Robertson.....	6 nov. 1888	1,800 00
<i>Québec.</i>			
Baie Saint-Paul—Cap-aux-Corbeaux—Encaissement....	Cimon et Tremblay....	10 sept. 1888	4,994 00
New-Carlisle—Prolongement du quai.....	Heney et McDonald....	15 nov. 1888	6,499 00
Portage-du-Fort—Pont du village—2 couches de peint.	J. Coyne.....	6 avril 1889	0 14
			la vge carrée
<i>Ontario.</i>			
Chatham—Crique de McGregor—Protection en pilotes.	Flook et Babcock.....	27 déc. 1888	8,695 00
Kingston—Bassin de radoub—Construction.....	Bancroft, Connolly et Connolly.....	23 avril 1889	T. de la céd.
Ottawa, rivière—Reconstruction du pont suspendu....	Rousseau et Mather....	15 nov. 1888	28,875 00
Penetanguishene—Travaux du havre.....	Porter et Reed.....	28 do 1888	13,000 00
Port-Arthur—Prolongement du brise-lames.....	Kirby et Stewart.....	30 oct. 1888	124,000 00
Rivière aux Puces—Palplanches.....	Odette, Lyons et McHugh.....	18 sept. 1888	1,987 00
Saut Sainte-Marie—Encaissement.....	Lefebvre et Parker....	29 oct. 1888	9,985 00
Toronto—Amélioration de l'entrée orientale du havre.	Murray et Cleveland..	21 mai 1889	T. de la céd.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
DRAGAGE ET MATÉRIEL DE DRAGAGE.			\$ cts.
Provinces Maritimes—Construction de 3 chalans à déchargeoirs dans leurs part. centr. pr. les drag'rs des Provinces Maritimes—Construction de 2 chal. à décharg. dans leurs part. centr. pour le "New Dominion".	T. Robley .....	11 avril 1889	4,200 00
Montréal et Québec, chenal des vaisseaux entre—Fourniture de charbon pr. le matériel de dragage...	I. J. Olive.....	18 juin 1889	1,840 00
	H. Dobell et Cie et Carbray et Routh ...	18-27 avr. '88	Taux de céd.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET SERVICE DES SIGNAUX.			
Manicouagan et Godbout, rivières—Sentier pour aller à cheval et 3 huttes pour les réparations entre.....	N. A. Comeau.....	25 août 1888	900 00
Margaree—Ligne de ceint. vers le nord-est—Construction Nord-Ouest, territoires du—Fourniture de l'avoine pour les chevaux de 8 stations.....	J. M. Smith.....	25 juin 1888	236 00
	A. Macdonald, R. J. Molloy et J. M. Campbell .....	13 sep. 1888	Taux de céd.
Nord-Ouest, territoires du—Renouvellement des poteaux de la ligne d'Humboldt à Qu'Appelle.....	E. Grundy.....	31 juill. 1888	do
Peléé, Ile, et la terre ferme—Mise en opération de la ligne entre.....	Cie de Téléphone Bell..	31 jan. 1889	20% comm.
Victoria au Cap-Beale (via la Pointe Bonilla)—Construction de la ligne de.....	T. D. Conway.....	28 juin 1889	95 00 pr. mille stat.
Wolfe et Howe, câbles des files—Construction des sections terrestres de cette ligne.....	North American Tel. Co	21 jan. 1889	1,000 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 2 septembre 1889.

N° 2.—TABLEAU des propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						\$ cts.
16 juillet 1888.	La corporation archépiscopale C. R. de Québec.	Sa Majesté.	Site de l'ancien édifice du parlement, côte de la Montagne, Québec.	Décharge de la rente const.	170 tois d'un acre.	74,074 00
18 do 1888.	W. H. Plummer <i>et ux.</i>	do	Terrain et lot de grève, Saut Sainte-Marie.	Qual.		1 00
3 août 1888.	Sa Majesté	Ven. E. Gilpin.	Edifices et terrains de l'ancien pénitencier d'Halifax.	Inutile au département.		10,000 00
27 juillet 1888.	M <sup>de</sup> Elizabeth Smart.	Sa Majesté.	Partie du lot cadastral, n° 263, Lachine, Qué.	Site d'un édifice public.	100 pds. × 150 pds. 48' 8" × 80' × 38'	2,000 00
15 août 1888.	John Clarke.	do	Terrain à Brampton, Ont.	do	8" × 80' 6"	4,000 00
7 juillet 1888.	Rév. P. Gladu, O. M. I. et la Cie du C. f. de Col. du lac Temiscamungue.	do	Quai et partie du lot 20, 2e rang, canton Duhamel.	Trav. des havres et rivières.		3,000 00
20 août 1888.	Sa Majesté	Corporation de la ville de Goderich.	Lot à l'ouest de la rue Beach et au sud du quai du havre	Compensation de réclamat.	5,670 pds. carrés.	Don spécial.
27 sept. 1888.	Helen H. Coates	Sa Majesté.	Terrain dans Almonte, Ont.	Site d'un édifice public	72' × 81' × 108' 75'	6,250 00
5 oct. 1888.	Ann McLaurin.	do	Hypothèque sur le lot, coin des rues Metcalfe et Wellington, Ottawa.	Décharge d'hypothèque.		4,000 00
28 août 1888.	Ed. Caron.	do	Beauport, Québec, Qué.	Trav. des havres et rivières.		800 00
1er oct. 1888.	C. E. Dawson.	do	Remorqueur "M. F. Davis."	Dragage.		2,000 00
23 juillet 1888.	P. Holt et W. Proudfoot.	do	Parties des lots 21, 22 et 23, bloc 50, Brandon, Man.	Site d'un édifice public	75' × 63'	3,150 00
10 août 1888.	La Cie de terrain écos. d'Ont. et du Manitoba.	do	do et le lot 24	do		2,240 00
16 nov. 1888.	G. S. Brush.	do	Remorqueur "Sensation"	Dragage.		2,600 00
2 do 1888.	V.ve. Adelina McKellar.	do	Lots 1, 2 et 3, Strathroy, Ont.	Site d'un édifice public.	90' × 60'	2,400 00
30 do 1888.	J. Carruthers et corporation de la cité de Kingston.	do	Deux lopins de terrain, Kingston, Ont.	Bassin de rad. de Kingston	1er lopin, 127,661 pds carrés 2e lopin, 51,967 1/2 pds carrés	19,500 00
27 mars 1888.	L'hon. F. Clemon <i>et ux.</i> et J. Clarke <i>et ux.</i>	do	1/2 est du lot n° 12, côté sud de la rue Queen, Ottawa.	Edifice de l'exhib. des péch.	33' × 99'	1 00 1,500 00
27 oct. 1888.	L'hon. D. A. Smith et R. E. Angus.	do	Parties des lots 6, 7, 8, 9 et 10, bloc 32, Vancouver, C.-B.	Site d'un édifice public	9,750 pds. superf.	4,000 00
12 juillet 1888.	J. W. Peppett <i>et ux.</i>	do	Bande de terre, coin des rues Main et Peppett, à Sydney-Nord, C.-B., N.-E.	Pour agrandir le site de l'édifice public	675 pds. superf.	97 50

N<sup>o</sup> 2.—TABLEAU des propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.—*Suite.*

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description of Property.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						\$ cts.
10 sept. 1888.	La cour d'Echiquier.....	Sa Majesté	Partie N <sup>o</sup> 1/2 lot 8 et S <sup>o</sup> 1/2 lot 8, canton de Portland, comté d'Ottawa.....	Travaux de riv. du Lièvre.....		6,000 00
15 janv. 1889.	Kilbourn et Lymburner.	do	Parties du lot X du parc au N. de la rue Bury et A B C et parties de 1 et 2.....	Améliorations du havre d'Owen-Sound.....		1,806 00 561 00
15 do	C. Paynter, jun., <i>et ux</i> .....	do	Lot n <sup>o</sup> 3 et 1/2 N. du lot n <sup>o</sup> 2.....	do		7,500 00
15 do	J. C. Griffiths <i>et ux</i> .....	do	Lots 1, 2 et 3 et parties des lots 6 et 7 sub-divisions du lot VIII.....	do		900 00
18 do	Goldie et McCulloch <i>et al.</i> .....	do	Partie de la partie S-E du lot II, rue Ouest.....	do		928 00
19 do	C. Paynter, sen. <i>et ux</i> .....	do	Lot 1 et 1/2 sud lot 2, au nord de la rue Paynter.....	do		1 00
15 do	J. Corbet <i>et al.</i> .....	do	Morceau de terre, partie E. du lot XI.....	do		5,250 00
20 juin 1889.	J. Lemon.....	do	Lot 4, subdivision du lot VIII.....	do		100 00
20 janv. 1889.	Mde D. Earle.....	do	Parties des lots 3 et 4, sub-division du lot IX.....	do		600 00
15 do	Mde Creighton and Mde Earle.....	do	do 8 et 9 do VIII.....	do		6,500 00
19 mars 1889.	O. Chalifoux.....	do	Lot 525 et partie du lot 524, Saint-Hyacinthe, Qué.....	Site d'un édifice public.....		3,300 00
20 do	Pickels et Mills.....	do	Lot, coin des rues Main et du C. F., Annapolis, N.-S.....	do	482 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> x 47 <sup>5</sup> / <sub>16</sub> x 50 pieds.	700 00
20 do	J. Buckler <i>et ux</i> .....	do	Morceau de terre, voisin du précédent.....	Pour agr. le site du s. édifice 15 pds de largeur		3,500 00
26 do	Mde veuve G. Pelletier.....	do	Lots du cadastre 266 (un lopin) et 267 (deux lopins) à Fraserville, Québec.....	Site d'un édifice public.....	22,500 pds. sup.	
.....	La Cie du c. f. et de col. du lac Témiscamingue.	do	Quai du Long Saut et morceau de terre qui s'y rapporte.....	Trav. des havres et rivières. Morceau de terre 50' x 100'.....		800 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 2 septembre 1885.

N<sup>o</sup> 30—TABLEAU des propriétés affermées au, et par le département des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.

Date du bail.	Locataires.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Rente payable.
1er sept. 1888	J. M. Cairns	Sa Majesté.	Lot de ville n <sup>o</sup> 13, côté N. de la rue James, Prescott, Ont.	Contrat du bur. de poste.	1 an.	\$ cts. 1 00 par an.
8 février 1889	Sa Majesté.	La Cie de Tél. de l'Amér. du N.	Ligne téléphonique de Bath et Amherst.	Mise en opér. de la ligne.	21 ans.	1 00 do

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 2 septembre 1889.



ANNEXE No 16.

---

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES PASSÉS

À LA

TROISIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT DU CANADA,

PROROGÉ LE DEUXIÈME JOUR DE MAI 1889,

ET AYANT RAPPORT AU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OU AUX OUVRAGES SOUS SON CONTRÔLE.

---

---



## ANNEXE No 16.

Réf. n° 101,487.

LISTE de quelques-uns des actes passés à la troisième session du sixième parlement du Canada, prorogé le deuxième jour de mai 1889, et ayant rapport au département des travaux publics, ou aux ouvrages sous son contrôle.

Sujet.	Titre du Statut.	Chapitre.	Page du Statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1890, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Un acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes requises pour rencontrer certaines dépenses du service public, durant les années fiscales se terminant respectivement le 30 juin 1889, et le 30 juin 1890, et pour autres fins se rapportant au service public.	1	3
Décharge de la corporation de la ville de Cobourg (Route de Port-Hope et du lac au Riz).	Un acte pour la décharge de la corporation de la ville de Cobourg.	6	58
Expropriation des terrains. . . . .	Un acte touchant l'expropriation des terrains. . . . .	13	74
Collection des droits sur les glissoires et estacades.	Un acte se rapportant à la collection de certains droits qui y sont énumérés.	19	103

N.B.—Un ordre en conseil du 11 février 1889, définit ce que l'on doit entendre par le mot "jour" lorsqu'il s'agit de la conduite et du fonctionnement du bassin de radoub, à Esquimalt, C.-A.—page xvii.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 9 septembre 1889.



ANNEXE No. 17.

---

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

---

RAPPORT DU CURATEUR.

---

---



---

 ANNEXE No. 17.
 

---

 GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.—RAPPORT DU CURATEUR.
 

---

N° de renvoi, 103,873.

 GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,  
 OTTAWA, 27 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les œuvres ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889 :—

Aquarelle, par L. R. O'Brien, P.A.R.C., " Une forêt dans la Colombie-Britannique."

Aquarelle, par D. Fowler, A.R.C., " Un rôdeur dans les bois."

Peinture à l'huile, paysage, par Franklin Brownell.

Les peintures qui précèdent ont été achetées par le gouvernement.

Le livre des visiteurs démontre l'intérêt que porte le public à la Galerie des beaux-arts; on constate que 14,241 visiteurs y ont inscrit leurs noms pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,  
*Curateur.*

A. GOBEIL, écr.,  
 Secrétaire, ministère des Travaux publics,  
 Ottawa.



ANNEXE No. 18.

---

ADMINISTRATEURS

DU

DÉPARTEMENT.

---

---

## ANNEXE

Membres, commissaires et commissaires-adjoints du bureau des travaux, ainsi que  
ttement des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
<i>Sous l'autor. de l'acte 4-5 Vic., chap. 38, corporation du bureau des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président.....				
D. Daly.....	29 déc. 1841	3 oct. 1844	Membres.....	
S. B. Harrison.....				
J. Davidson.....				
<i>Nouveau bureau des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président.....	5 oct. 1844	8 juin 1846	Membres..	
D. Daly.....				
W. H. Draper.....				
W. Morris.....				
D. B. Papineau.....				
<i>Sous l'aut. de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.</i>				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.	4 juillet 1846	10 mars 1848		
E. P. Taché	do .. 11 mars 1848	26 nov. 1849	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commis- saire-adjoint.....	1er août 1846
J. Chabot	do .. 15 déc. 1849	31 mars 1850	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint..	11 mars 1848
W. H. Merritt	do .. 20 avril 1850	11 fév. 1851	Jno. Westenhall, com- missaire-adjoint..	2 fév. 1850
J. Bourret	do .. 15 fév. 1851	27 oct. 1851	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint..	20 avril 1850
John Young	do .. 28 oct. 1851	22 sept. 1852	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint..	15 fév. 1851
J. Chabot	do .. 23 sept. 1852	26 janv. 1855		
F. Lemieux	do .. 27 janv. 1855	25 nov. 1857		
C. Alley	do .. 28 nov. 1857	1er août 1858		
L. H. Holton	do .. 2 août 1858	6 do 1858		
L. V. Sicotte	do .. 6 do 1858	10 janv. 1859	Samuel Keefer, com- missaire-adjoint..	6 mai 1859
John Rose	do .. 15 janv. 1859	12 juin 1861		
Jos. Cauchon, Commissaire	do .. 15 juin 1861	23 mai 1862		
U. J. Tessier	do .. 24 mai 1862	27 do 1863		
L. T. Drummond	do .. 28 do 1863	23 juill. 1863		
M. Laframboise	do .. 23 juill. 1863	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint..	15 mars 1864
J. C. Chapais	do .. 30 mars 1864	30 juin 1867		
<i>Sous l'autor. de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juill. 1867	— oct. 1869	Toussaint Trudeau, sous-ministre.....	— mai 1868
L'hon. H. L. Langevin, C.B.	do ... 8 déc. 1869	5 nov. 1873		
L'hon. Alexander Mackenzie	do ... 7 nov. 1873	16 oct. 1878		
Sir Charles Tupper, C.B., C.C.M.G., ministre.....	17 oct. 1878	20 mai 1879		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre.....	20 mai 1879		G. F. Baillairgé, sous-ministre.....	4 oct. 1879

F. N. Gisborne, Surintendant Général du Service Télégraphique de l'Etat, nommé le 1er mai 1879.

[1889]

## No 18.

les ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef du départe-  
ments, de 1841 à 1889.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly.....	17 août 1841	Samuel Keefer.....	17 août 1841	F. P. Rubidge, architecte et sous- ingénieur.....	15 déc. 1841
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le départe- ment des Travaux publics.....	25 sept. 1847				
		John Page.....	31 oct. 1853		
		Toussaint Trudeau..	13 déc. 1859		
		Frederick Braun....	8 mars 1864		
				G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.....	5 juill. 1871
				Thos. S. Scott....	7 fév. 1872
{ S. Chapleau.....	4 oct. 1879	H. F. Perley.....	25 nov. 1880	Thos. Fuller.....	31 oct. 1881
{ F. H. Ennis.....	4 nov. 1880				
{ A. Gobeil.....	23 janv. 1885				

[1889]



ANNEXE No 19.

---

RECORD REVISÉ,  
INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS EMPLOYÉS  
SUR LES  
TRAVAUX PUBLICS  
DU  
CANADA,  
1779 à 1890.

---

---

N.B.—Ce record ne contient pas les noms des ingénieurs sur les chemins de fer de l'État.

On publiera dans un rapport ultérieur un record alphabétique des ouvrages les plus importants, et des ingénieurs qui en ont dressé les plans, devis, etc., ou présidé à leur construction.

G. F. BAILLAIRGÉ,  
*D.-M. T. P.*

OTTAWA, décembre 1889.



## ANNEXE No 19.

## INGÉNIEURS

Employés sur les travaux publics de 1779 à 1890, suivant les informations obtenues, à part les ingénieurs de chemins de fer.

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Allison, J. C.....	Ingénieur-asst., havres, Provinces Maritimes . . . . . Ing. résid. à Saint-Jean, N.-B.—Travaux et arpentages, comtés de Kings, Annapolis, Digby, Yarmouth, Shelburne, Queens, Lunenburg, Nouvelle-Ecosse.....	Octobre 1888-88. Juillet 1889-90.
Anderson, W. P.....	Ingénieur en chef, marine et pêcheries . . . . . Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	23 octobre 1874-89. 20 janvier 1887.
Armstrong, capitaine Charles Logie.....	Lac Saint-Pierre, dragage, etc.....	1857-67.
Arnoldi, John Roger....	Ingénieur mécanicien en chef . . . . . Surintendant des dragueurs et du dragage, Ontario et Québec..... Ingénieur mécanicien, édifices publics, Ottawa, etc..... Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	6 décembre 1859. 1880-89. 7 juillet 1883-89. 25 juin 1887.
Asterbrooks, capitaine..	Ingénieur de l'artillerie royale, première tentative pour la pose d'un câble à l'usage du pont suspendu, Ottawa...	1826.
Atherton, Charles.....	Dragage, lac Saint-Pierre, directeur des explorations et recherches . . . . . Devis pour les dragueurs, etc.....	1842-43. 9 septembre 1842.
Austin, G. F.....	Brise-lames, Ile Chantry, lac Huron, etc . . . . . Explorations des havres, Provinces Maritimes..... Exp. du site du pont sur la riv. Ottawa, au Port-du-Fort, etc.	1875-82. 1883-84. 1885-86.
Aylmer, J. A.....	Agrandissement du canal Lachine, corps des ingénieurs... Ecluse de Sainte-Anne agrandie de . . . . . Ingénieur résidant, construction des écluses et canaux nouveaux pour la navigation de la rivière Trent . . . . . Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	Juillet 1873-79. do 1880-81. Juin 1882-88. 20 janvier 1887.
Baddeley, capitaine, I.R.	Commissaire avec l'hon. John Macaulay, arpenteur général, et John S. Cartwright, suivant un acte du parlement du Haut-Canada, pour se renseigner au sujet d'une route navigable entre Ottawa et le lac Huron . . . . . Ils adressèrent leur rapport avec celui de David Taylor, David Thompson et William Hopkins, qu'ils employèrent pour l'examen de la route, à sir George Arthur. <i>Voir</i> rapports subséquents sur les tracés par Walter Shanly et James Stewart en 1857-58, et par Thomas C. Clarke, 1859-60. <i>Voir</i> annexe 30, pages 837 à 847, par G. F. Bailairgé, dans le rapport général des travaux publics, 1867-82.	4 mars 1837.
Baillairgé, Charles .....	Architecte et ingénieur, travaux publics, Québec et Ottawa. Rapport sur la nouvelle prison, Québec . . . . . Architecte conjoint, édifices du parlement, Ottawa . . . . . Ingénieur de la cité, Québec . . . . . Nouveau traité de stéréométrie. Première médaille de la Société des arts et manufactures de Paris, et treize autres médailles par la Russie, l'Espagne, l'Italie, etc., de 1874 à 1884. . . . .	1860-63. 11 février 1863. 1863-65. 6 octobre 1866-90. 15 mars 1874.

INGÉNIEURS SUR LES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Baillairgé, Charles .....	Bassins Princesse Louise, etc., Québec—Plans soumis, etc. Ingénieur inspect., ch. de fer de la Rive Nord entre Québec et Montréal, et embranch. des Piles, riv. St-Maurice. Agrégé, société royale du Canada Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. Ingénieur inspecteur, chemin de fer Québec et Saint-Jean, pour la corporation municipale de Québec. Membre de la Société des sciences, arts et manufactures de Londres, Angleterre. Membre de l'Académie des Palmiers, France.	1874-76. 1875-81. 7 mars 1882. 24 février 1887. 1883-89. Décembre 1886. 12 mai 1889.
Baillairgé, George Fred..	Canaux, havres et routes, provinces de Québec et Ontario. Rédaction, premier rapport général des travaux publics avec James Stewart, I.C. Tracé des premières glissoires construites sur la rivière Saint-Maurice, aux chutes de la Grand'-Mère et à Shawenagan. Explorat.—Jetées en bas de Québec, riv. L'Assomption, etc. Ing. résident, canaux de la Jonction et de Williamsburgh. Relèvements et plans des pouvoirs d'eau aux Cascades, Split-Rock, Cédres, et Côteau-du-Lac, avec estimations. Explorat. et réclamat., canaux Chambly et Beauharnois. Chemins du Saguenay, de la Métapédia, de Gaspé et de Temiscouata, etc. Rédaction du second rapport général des travaux publics. Déversoirs, etc., canaux de Cornwall et de Beauharnois. Sondage du chenal du Saint-Laurent, de Québec à Montréal. Canal de la Baie-Verte, route prop. et projet de construct. Tracé et devis, écluses des lacs Muskoka et Rousseau. Glissoires et barrages, riv. Saguenay, St-Maurice et Trent. Assistant-ingénieur en chef, travaux publics, Canada. Tracé et devis Can. projeté des Cédres et rel. du St-Laurent. Ecluse du Fort Frances, Lac-à-la-Pluie; étude préliminaire des nouveaux bassins du havre de Québec. Ing.-surintend. des canaux de la province de Québec. Député-ministre des travaux publics du Canada. Rédaction du troisième rapport général des travaux publics. Nouvelle carte du Canada, indiquant ses ressources, climat, etc., etc., et les découvertes dans la région polaire, jusqu'à Recueils classifiés des devis des travaux publics du Canada, principalement Membre du Conseil, Société Canadienne des Ing. Civils.	22 septembre 1844. Jusqu'à 1849. Sept., oct. 1852. 1846-1853. 1853-1856. 1857. 1849-1864. 1858 à 1866. 1er juillet 1867. 1856-1870. 1868-1869. Août 1870-73. Juin, juillet 1866. 1863-78. 5 juillet 1871-79. 1872-78, 1875-76. 1875-76. 22 juin 1877-79. 4 octobre 1879-90. 1867-82. 1890. De 1841 à 1890. 1889-90.
Baird, N. H. ....	Membre de l'Institut des ing.-méc. et civils d'Angleterre. Canal Murray projeté, lac Ontario. Rapport sur le canal Beauharnois projeté. do sur le projet de navigation de la rivière Trent. Ecluses 134 x 33 pieds; 5 pds, d'eau sur les buses. Travaux commencés en 1837; en grande partie terminés en 1844. do sur l'agrandissement du canal Welland. Travaux commencés le 30 nov. 1824. Canal ouvert le 30 nov. 1829. Ecluses originales en bois 110 x 22 pieds avec 7½ pds d'eau sur les buses. Rapports sur les ponts et chaussés, Cantons de l'Est, P.Q. Mort en août 1849, à Brattleboro, Vermont.	1831. 1833. 1835. 1833-36. 1837. 1846-47-48. 1875-81.
Barclay, E. J. ....	Corps des Ingénieurs, agrandissement du canal Saint-Pierre, Cap-Breton	1875-81.
Barrett, Alfred. ....	Rapport sur la navigat. intérieure entre les lacs St-François et Ontario, aussi sur le canal projeté de Rapide-Plat. Rapport sur la navigation de la Grande-Rivière, Ont. Premier agrandissement du canal Lachine; écluse et barrage de Saint-Ours, etc. Explorations, riv. St-Charles et ponts sur la riv. Ottawa à Vaudreuil, etc. Mort, 18 juillet 1849, à Montréal.	1830. 7 octobre 1843. 1841. 1843-48.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Barry, P. J. S. ....	Corps des ingénieurs royaux. Rapport et estimation, canal projeté de Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E. Canal commencé par le gouvernement de la Nouv.-Ecosse, do complété par le gouvernement fédéral. Ce canal est entre le "Lac du Grand Bras d'Or," et la baie de Saint-Pierre sur l'Atlantique. Il a 2,400 pieds de long et une écluse à marées, de 200 × 49½ × 18 pieds d'eau sur les seuils de l'écluse qui est munie de 4 portes. Il fut agrandi par le gouvernement fédéral, 1875 au Coût de construction ..... \$156,523 32, au Coût d'achèvement et d'agrandis.. 496,797 80, au Total ..... \$653,321 12 (Voir rapport général, trav. public, 1867-82.)	31 août 1853. 1854. 5 août 1869. 30 avril 1881. 30 juin 1867. 30 juin 1882.
Bayfield, Amiral Henry W., Mar. Royale.....	En charge de l'exploration du fleuve et du golfe Saint-Laurent, pour l'amirauté.....	1817-60.
	Rapports au sujet du creus. du chenal dans le lac St-Pierre	1831-35-46.
Beaudry, J. A. U. ....	Corps des ing., travaux publics, relevés de havres, P.Q. Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1883. 20 janv. 1887.
Bélanger, Ernest.....	Ing.-asst. Relevés de havres, P.Q.....	1884-87.
Belcher, A. J.....	do Nouveaux canaux de la rivière Trent.....	1882-88.
Belcher, Thos. Deaves...	Ing. surintend. des canaux, écluses, glissoires, barrages et estacades sur la rivière Trent, de Trenton, lac Ontario, au lac Scugog.....	Juillet 1873 à 1884.
Bell, Andrew.....	Nouveau canal de Carillon, sur la rive nord, et nouvelle glissoire sur la rive sud de la rivière Ottawa, et barrage de cette rivière, ingénieur résident..... Exerçant sa profession à Arnprior, etc.....	Juin 1870 à nov. 1885. 1885-1889.
Bell, capt.....	Surintendant du dragage du grand chenal du lac St-Pierre. Mort, automne de 1856.	1852-56.
Bellingham, A.....	Ass. ing. résidant, canal Lachine, 3ème agrandissement, division supérieure..... Quitta le service 1er octobre 1878.	1873 à 1878.
Bender, E. P.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, province de Québec, etc.....	1880 à 1887.
Bennett, William.....	Ing. résidant. Bassin de carénage d'Esquimalt, Ile Vancouver, Colombie-Britannique..... Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1er septembre 1883 à janv. 1888. 24 février 1887.
Berlinguet, Thos.....	Premier service pendant l'examen préliminaire du site des bassins de la Princesse Louise à Québec..... Relevé, havre des Trois-Rivières, etc., P.Q..... Assistant, relevé hydrographique de la Pointe-aux-Trembles au Cap Charles..... Ingénieur résidant, travaux du Saint-Maurice, et ingénieur de la commission du havre des Trois-Rivières, etc..... Ingénieur résidant, écluse et barrage, rivière Yamaska et divers travaux à Sorel, et sur les rivières Saint-François et Nicolet, etc..... Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1875-76. 1881-82. Juillet 1883. 1884-89. 1888-90. 24 février 1887.
Bertrand, Joseph Têtu..	Corps des ingénieurs, travaux publics à Ottawa et relevés de havres, etc..... Etudiant, Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1884-89. 20 janv. 1887.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Bertrand, L. N. ....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations, Québec et Ontario. ....	1884.
Boivin, Elzéar. ....	Relevé de havres, côté S.-O. du lac Saint-Jean, P.Q. ....	1889.
Bolton, Major D., I. R. .	Description du barrage à Long Island sur le canal Rideau, construit en 1836. ....	1839.
Boswell, St. G. ....	Corps des ingénieurs, bassin de radoub à Lévis, et bassins de la Princesse Louise à Québec. .... Membre du Conseil, Société Canadienne des Ing. Civils. .... Ingénieur résidant, travaux du havre de Québec. ....	1876-88. 1889. 1889.
Boulay, Philéas. ....	Corps des ingénieurs, canaux, etc. .... Assistant, tracé du canal des Cèdres. .... Agrandissement du canal Lachine. .... À Ottawa, département des chemins de fer et canaux, etc. ....	15 mars 1870-71. 1872-76. 1877-80. 1880-89.
Boyd, John Edward . . .	Ingénieur résidant, chemin de fer Européen et Nord-Américain, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick. . .	1856-60.
	Ingénieur en chef et surintendant général du chemin de fer E. et N.-A. ....	Déc. 1860-67.
	Ing. assistant. Département des travaux publics, Ottawa.	1er sept. 1867-71.
	Ingénieur en chef, chemin de fer du gouvernement de l'Île du Prince-Edouard. ....	10 mai 1871-75.
	Ingénieur résidant, chemin de fer du Nord, gouvernement de la province de Québec. ....	1876 et 1879.
	Ing. en charge, Travaux, Provinces Maritimes. ....	Mai 1880 à juin 1881.
	Corps des ingénieurs à Ottawa. ....	1881-83.
	Ing. rés. Bassin de la Princesse Louise à Québec et bassin de radoub à Lévis, pour le dép. des travaux publics. .... Décès à Québec et sépulture à Ottawa, nov. 1887.	Sept. 1883 à nov. 1887.
Breen, Thomas. ....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, havres, etc., province de Québec. .... Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	1882-89. 25 juin 1887.
Brophy, G. Patrick. ....	Corps des ingénieurs des travaux publics. .... Asst. du surintendant des glissoires et estacades, Ottawa. .... Surintendant do do do J. B. Brophy a été surintendant du 1er juillet 1879 à 1880. ....	Juillet 1867. 6 juillet 1873. 22 juillet 1875-89.
Brophy, John Byrne . . .	Assistant de l'ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa. .... Ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa. .... Ing. résidant. Division du chemin de fer C.A. et C.P.C. .... Ing. de division, chemin de fer Cap-Breton. ....	1er janv. 1876. 1er juillet 1879. 1er avril 1880. 28 juin 1886.
Brotherton, A. S. ....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, relevé des havres, etc., en bas de Québec. ....	1881-82.
Browne, Edward. ....	Rapport sur les eaux intérieures du district de Newcastle. .	18 février 1858.
Brown, Gustavus A. ....	Ing. assistant. Travaux publics, Provinces Maritimes. . . Ingénieur résidant, Saint-Jean, N.-B. Travaux publics et arpentages, Île du Prince-Edouard et les comtés de Cumberland, Colchester, Hauts, Halifax, Nouvelle-Ecosse. ....	1er juillet 1872-88. Juillet 1889-90.
Bruyères, capt., I.R. ....	Rapport sur la réclamation, relativement au canal du Saut-Ste-Marie, construit sur le territoire canadien, avant 1802, par McTavish, Frobisher et Cie pour la Compagnie de pelleterie du Nord-Ouest. ....	Antérieur au 23 déc. 1803.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Bruyères, capt., I.R. ....	<p>Cette réclamation fut faite par Forsyth, Richardson et Cie, et par Parker, Gerrard, Ogilvie et Cie, de Montreal, 15 avril 1802, et par John Mure, de Québec, 17 avril 1802.</p> <p>Rapport sur le progrès de la construction du nouveau canal des Cascades, pour remplacer les deux premiers canaux construits sur la même péninsule de 1779 à 1783. ....</p> <p><i>Voir</i> rapport de Douglas Brymner, archives du Canada, Ottawa .....</p> <p><i>Voir</i> By, Clarke, Donatti, Finlay, Mann, King et Twiss, dans ce qui suit.</p>	<p>16 janvier 1805.</p> <p>1886.</p>
Burnett, Thomas.....	<p>Ingénieur anglais; fit le tracé et les plans du canal Lachine</p> <p>Canal commencé le 17 juillet 1821.</p> <p>do ouvert en août 1824.</p> <p>Profondeur, 4½ pieds sur les buses.</p> <p>Ecluses en pierre, 100 x 20 pieds.</p>	<p>Printemps de 1820.</p>
Burwell.....	<p>Relevé du havre de Goderich .....</p>	<p>1827.</p>
By, lieutenant-col., I.R. ....	<p>Rap. s. l. can. des Cascades, des rap. du Moulin et Split-Rock</p> <p>Ingénieur du canal Rideau, Bytown (Ottawa) à Kingston lac Ontario .....</p> <p>Canal Rideau commencé .....</p> <p>Rapport sur les canaux et défenses du Canada .....</p> <p>do le canal Rideau .....</p> <p>Le premier vapeur le "Plumper" passa dans le canal Rideau .....</p> <p>Canal Rideau complété .....</p> <p>Canal 126¼ milles de long avec 47 écluses de 134 x 33 pieds, et 5 pieds d'eau sur les seuils des écluses</p> <p>Ascension totale de l'Ottawa au lac Rideau d'en haut, 292 pieds 3 pouces.</p> <p>Descente totale du lac Rideau d'en haut à Kingston, 165 pieds 4 pouces.</p> <p>Rivière Ottawa, au-dessous du lac Ontario, suivant les ingénieurs royaux, 126 pieds 11 pouces.</p> <p>Rivière Ottawa, au-dessus de l'Océan, 110 pieds.</p> <p>Coût total du canal Rideau, suivant les records des ingénieurs royaux comprenant l'achat du terrain et les salaires des fonctionn., \$3,911,701.47</p> <p>Le canal Rideau a été sous la régie des ingénieurs royaux jusqu'à ce qu'il a été transféré par le gouvernement impérial au gouvernement du Canada, savoir :—</p> <p>Major Bolton, lieutenant-col. Thompson, lieutenant-col. Ford, lieutenant-col. Chater et M. Harvey .....</p> <p>La régie des canaux de l'Ottawa et du Rideau, a été transférée au département des travaux publics par un ordre du conseil .....</p> <p>J. S. Killaly, 1er ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada .....</p> <p>J. D. Slater, deuxième ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada .....</p> <p>F. A. Wise, troisième ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada .....</p>	<p>24 avril 1805.</p> <p>Sept. 1826.</p> <p>21 sept. 1826.</p> <p>1826.</p> <p>6 juillet 1827.</p> <p>29 mai 1832.</p> <p>Août 1832.</p> <p>1832 à 1857.</p> <p>3 mars 1857.</p> <p>1857 à 1858.</p> <p>Oct. 1858 à oct. 1872.</p> <p>Oct. 1872-1890.</p>
Carroll, Cyrus.....	<p>Corps des ingénieurs des travaux publics, havres, Ontario..</p>	<p>1884-86.</p>
Cartwright, John S., I.R.	<p>Commissaire avec l'hon. John Macaulay, arpenteur général du Haut-Canada, et le capt. Baddeley, I.R., pour étudier le projet de navigation entre l'Ottawa et le lac Huron .....</p> <p><i>Voir</i> Baddeley, Hawkins, Macauley, Taylor, Thompson, suivant un acte du parlement du Haut-Canada du 4 mars 1837.</p> <p><i>Voir</i> app. 30, pp. 837 à 847, par G. F. B., rapport des travaux publics, 1867-82.</p>	<p>1837.</p>

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Casey, W. R. ....	Sous-ingénieur sur le chemin de fer Germantown et Philadelphie, et sur l'aqueduc Crofton et New-York ..... Assistant ingénieur sur le ch. de fer Long Island, N.-Y. .... do le canal Chambly ..... Ing. en chef du ch. de fer Laprairie à Saint-Jean, depuis son commencement jusqu'à son achèvement ..... Ce ch. à voie étroite, est le premier qui a été const. en Canada ; les lisses étaient en fer plat, et les chars à passagers étaient comme ceux que l'on voit aujourd'hui, mais moins longs et plus étroits Fit plusieurs explorations, en qualité d'assistant ingénieur et d'ingénieur en chef dans diverses parties du Haut et du Bas-Canada, et dans plusieurs des Etats Unis ..... Route proposée du canal des Cèdres, rive nord du Saint-Laurent. Plan, profil et estimation. ....	Avant 1834. do 1834. 1834-36.  Avant 1842. 1842.
Chaloner, Charles E. ....	Travaux publics, explorations, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest ..... Assistant de R. Steckel, nivellement géodésique du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, et de la rivière Richelieu, etc. .... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	1882-83. 1884-89. 24 février 1887.
Champion, A. J. ....	Corps des ingénieurs, travaux publics, provinces maritimes.	1873-74.
Charbonneau, Maxime ..	Corps des ingénieurs, Manitoba Territoires du Nord-Ouest, rivière Saskatchewan, branche nord. .... Mort février 1887.	1885-86.
Chater, lieut.-col. ....	Ingénieur royal, succéda au lieut.-col. Ford, I.R., en qualité d'ingénieur surintendant du canal Rideau sous le gouvernement impérial.	1873-74.
Cimon, Simon .....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, Québec. .... Résigné le 11 août 1887. . Elu député de Charlevoix pour la Chambre des Communes le 28 septembre 1887. Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	1881-87.  20 janvier 1887.
Clark, C. ....	Corps des ingénieurs, nouveaux canaux de la rivière Trent.	1882 à 1886.
Clarke, Isaac Winslow ..	Sous-commissaire général. Surintendant, canaux militaires des Cascades, "Split-Rock," et du Côteau-du-Lac. .... Décédé, 7 juillet 1822. Voir colonel Gother Mann et lieutenant-colonel John By, etc., et le rapport sur les travaux publics en général, en 1867, pour détails. Ces canaux n'ont pas été construits sous la domination Française comme la tradition le rapportait alors.	1809-22.
Clarke, Thomas C. ....	Navigation de la rivière Ottawa jusq. lac Huron, explorat. .... Rapport sur la canalisation projetée pour les vaisseaux ....	1859. 2 janvier 1860.
Cliff, John .....	Surintendant des travaux du havre de Montréal .....	1832 à 45.
Clowes, Samuel .....	Canal Rideau, travaux proposés. .... Canal Welland do Rapport général avec estimations des canaux des Galops, du Rapide Plat, de la Pointe à Farran et de Cornwall. ....	1823. 1824. 1826.
Cole, capt., I.R. ....	Ingénieur consultant, construction du canal Cornwall. .... Canal commencé en 1835, ouvert en décembre 1842, et terminé en juin 1843.	1833.
Cole, major P., I.R. ....	Rapport sur les causes des inondations à Montréal. ....	29 juin 1841.
Conway, John .....	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine .....	1871-83.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Conway, John.....	Asst.-ing., Bassin Saint-Gabriel, canal Lachine..... Ingénieur. Appareil d'éclairage électrique, canal Lachine, Montréal.....	1883-86. 1886-89.
Cornell, J.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, agrandissement du canal Lachine, Montréal.....	1843-47.
Coste, Louis.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc., prov. Ont. et Québec..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1884-89. 20 jan. 1887.
Coutlée, Chas. R. F.....	Gradué à l'école royale militaire, Kingston, Ontario..... Corps des ing. Chemin de fer Canadien du Pacifique..... do Ch. de fer International. Ligne courte du ch. de fer C. du P. entre Montréal et la frontière et de là en traversant l'Etat du Maine jusq. Nouv.-Brunsw..... Etudiant, Société Canadienne des Ingénieurs Civils..... Corps des ing. Canal projeté entre les lacs Saint-François et Saint-Louis.....	Juin 1886. Oct. 1886, à fév. 1887. Mai 1887; à oct. 1888. 22 mars 1888. 1er mai 1889-90.
Crawford, William.....	Tracé. Agrandissement projeté du canal Beauharnois..... Asst.-ing., approfondissement à 14 pieds, canal Welland..... Ing. rés., canal Saut-Sainte-Marie, Canada..... Première exploration en 1852, sous S. Keefer, in- génieur en chef des travaux publics. Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1872 à 1876. 1er juin 1886, au 1er août 1887. Août 1887-88. 20 jan. 1887.
Crawley, capt. H. O., I. R.	Rapports sur le canal projeté de la Baie-Verte, entre la Baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent.....	19 jan. 1843, et 14 et 19 mars 1843.
Cunningham, Granville C.	Ing. rés., chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; asst. ing. en charge des havres, etc., Ile du Prince-Edouard, pour les travaux publics..... Membre du conseil de la Société Can. des Ingénieurs Civils.....	Avril 1875 à 1878. 1889.
Curran, Veysie.....	Asst. ing. rés., division sud, agrandissement du canal Wel- land..... Asst. ing- résid., canal Saut-Sainte-Marie, Canada.....	Nov. 1873, au 1er jan. 1889. 1er mars 1889.
D'Amours, J. W.....	Corps des ing., travaux publics, Colombie-Britannique, Victoria, etc. Explorations à l'embouchure de la rivière Fraser, Colombie-Britannique.....	1885.
Dawson, Simon J.....	Glissoires et estacades, sur la rivière Saint-Maurice..... Commença l'explor. de la route du lac Supérieur à Fort-Garry Commencement des travaux..... Passage du col. Wolsley et des troupes..... Route praticable pour les immigrants.....	1852-57. 1857. 1867. 1870. 1871.
Déniel, Emile.....	Agrandissement du canal Grenville..... Canal de Panama, Amérique Centrale..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils..... Prem. asst. de Thos. Monro. Examen des projets de cana- lisation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis.....	Sept. '72, à oct. '80. Janv., févr., mars, 1888. 20 jan. 1887 1889.
Denison, lieut. W., I. R.	Description des barrages, écluses, etc., du canal Rideau et des ponts sur l'Ottawa.....	1839.
Dérome, J. B.....	Jetées, etc., prov. de Québec, dép. des travaux publics.....	10 juillet 1864.
Derbshire, Stewart.....	Corps des ingénieurs. Havres et routes.....	1873-77.
Desbarats, G. J.....	Nouveau canal de Carillon, glissoire et barrage, riv. Ottawa Au département des chemins de fer et canaux, Ottawa.....	Août 1879. Jan., 1885-89.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Des Brisay, L. P. W. ....	Corps des ing., travaux publics, pont sur la rivière de l'Arc à Calgary .....	18 mars 1887 au 30 avril 1888.
Desjardins, C. ....	Explor. chenal des vaisseaux, entre Saint-Roch et l'Île-aux-Coudres .....	1881.
Dickinson, John .....	Commissaire pour s'enquérir des causes des inondations entre Montréal et Québec .....	4 oct. 1873.
Dickinson, Jos. E., M.A., Trinity College, Dublin	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland .....	15 juillet 1874, au 30 déc. 1879.
Donatti, L. ....	Assistant sous-commissaire général. Surintendant. Canaux militaires des Cascades, Split-Rock et Côteau-du-Lac. Pour détails, voir Bruyères, By, Clarke, Mann, Twiss, etc.	Juillet 1820.
Doré, J. E. ....	Corps des ingénieurs, canaux, etc., P. Q. .... Chaussée de Saint-Zotique et mur d'endiguement sur la rive nord du lac Saint-François .....	1884-86. 1884-85. 1er jan. 1886.
Douglas, R. C. ....	Corps des ingénieurs, canaux, etc., Ottawa .....	Juillet 1872-89.
Drummond, —, I.R. ....	Ing. surint., premier pont suspendu, Ottawa .....	1826.
Duberger, C. C. ....	Asst. ing. Travaux publics, havres, rive nord Saint-Laurent en bas de Québec .....	1881.
Duchesneau, A. ....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine, etc., division de Montréal .....	Juillet 1872-81. Nov., 1881-89.
Dumais, Horace .....	Explorations de havres, lac Saint-Jean .....	1889.
Duvernet, lieut.-col. Henry .....	Ingénieur du "Royal Staff Corps," gouvernement impérial Ingénieur surintendant, construction du canal Grenville, sous le gouvernement impérial. Rapport sur le canal Grenville .....	1819-24. 20 nov. 1820. 26 déc. 1827. 1827-33.
	<p>Les canaux Grenville, Chute à Blondeau et Carillon sur la rive nord de l'Ottawa, furent tracés et construits pour le gouvernement impérial par les ingénieurs du "Royal Staff Corps." Les records concernant ces canaux étaient dans le bureau de l'Ordonnance à Montréal, où ils furent détruits par un incendie en 1852. Suivant les renseignements, le "Grenville" fut achevé en 1829, "Chute à Blondeau," en 1832, et "Carillon", en 1833; le vapeur "St. Andrews" fut le premier vaisseau qui y passa, lorsqu'ils furent ouverts, le 24 avril, 1834.</p> <p>Ces canaux avaient une longueur totale de 8 milles et 11 écluses de 107 à 130<math>\frac{3}{8}</math> x 32 à 33 et 6 pieds d'eau sur les seuils; leur coût de construction n'a pas été obtenu.</p> <p>Ils furent placés sous le contrôle du département des trav. publics du Canada, le 3 mars 1857.</p> <p>Ils ont été agrandis depuis et ont maintenant une longueur de 6<math>\frac{1}{2}</math> milles avec 7 écluses de 200 x 45 et 9 pieds d'eau sur les seuils.</p> <p>L'agrandissement fut commencé en 1871 et terminé le 27 mai 1882.</p>	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada.—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date du service, etc.
Duvernet, lieut.-col. H.	Le coût d'agrandissement, le 30 juin 1882, était de \$975,142.54. Rapport et estimations. Canal et écluse proposés à Sainte-Anne, rive nord de l'Ottawa, au lieu de l'ancienne écluse en bois entre l'Île Perrot et Vaudreuil, bâtie en 1816 par la Cie de transport à vapeur de Saint-André, pour les vaisseaux à vapeur de 20 chevaux.....	13 déc. 1831.
Eads, Jas. B., E-U.....	Rapport. Améliorations projetées. Havre de Toronto... Décédé le 8 mars 1887.	14 mars 1882.
Fafard, Eugène.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc., P.Q....	1888.
Fafard, F. X.....	do do do .....	1881.
Faga, J. M.....	do do do Ontario	Sept. 1874-80
Fairbanks, Charles.....	Tracé et rapport, etc., canal projeté de Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.....	1850.
Fanshaw, col., I.R.....	Commissaire. Canal Rideau.....	1828.
Farijana, F. C.....	Exploration. Canal des Cèdres projeté, rive nord du Saint-Laurent..... Havre des Maisons, Îles de la Madeleine, golfe Saint-Laurent Havres, Ontario, etc..... Décédé mai 1882.	1872-73. 1874-75. 1875-81.
Fellowes, Charles L.....	Employé pendant l'exploration de partie de la route Dawson. Corps des ingénieurs, explorations, etc., 2e agrandissement du canal Welland..... Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland.....	1869. 1870-76. 1er juillet 1876 au 30 mai 1882.
Finlay, John.....	Assistant sous-commissaire général. Surintendant en charge de la construction du canal Lachine. Donne la long. et le nomb., d'écl., etc., de chacun des canaux aux Casc., à "S. Rock." et à Côt. du Lac, dans une lettre dat. Voir dans les "Archives Canadiennes," sous les soins de D. Brymner, à Ottawa. Page 121, vol. 47.	1823 au 1829. 7 juin 1828.
Fleming, Peter.....	Recommande le dragage de la rivière Richelieu, au lieu de barrage et d'écluse à Saint-Ours..... Dragage de la rivière Richelieu commencé..... Ing. consultant, canaux Williamsburgh et Cornwall..... Ingénieur employé par les commissaires du canal Chambly. Ces commissaires furent nommés en vertu de l'Acte 3ème Geo. IV., chap. 41.—Samuel Hatt, W. Macrae, Gabriel Marchand, R. Boileau, Timothée Francœur, en 1829. Tracé, dessins et estimations soumis aux commissaires .... Coût probable évalué à £54,000 6 0 Cette évaluation soumise à des officiers du corps des ingénieurs royaux qui fit rapport, par ordre de Sir James Kemp et évalua le coût probable à £96,745. Cette dernière évaluation fut soumise à MM. Hanlon et Hopkins, ingénieurs civils, qui évaluèrent le coût probable à £60,300.	1829. 1830-31. 1834. 1830.
	Canal fut commencé, en..... Canal ouvert à la nav., sur tout son parcours, printemps de Longueur, 12 milles 9 écluses de 118 à 125, par 22 ½ à 23 ½, avec 7 pds. d'eau sur les seuils; largeur au fond, 36 pds., au sommet 60..... En 1840, le coût total fut évalué à \$404,000. Le coût total du canal, depuis le commencement, jusqu'au 30 juin 1867, les améliorations comprises, était de \$634,711.76.	Oct. 1831. 1843.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Engineers.	Travaux.	Date de service, etc.
Fleming, Peter.....	L'évaluation originale était basée sur des écluses de 100x20, avec 5 pds d'eau sur les seuils des écluses.	
Folsom, C. W.....	Ingénieur en charge de la construction du canal Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.....	1854.
Forbes, W. B.....	Sous-commissaire général. Surintendant. Canaux du Saint-Laurent.....	1830.
Ford, lieut.-col.....	Ingénieur royal. Succéda au lieut.-col. Thompson, I.R., en qualité d'ingénieur surintendant du canal Rideau, sous le gouvernement Impérial.	
Forsyth, Robert.....	Ingénieur surintendant, havre de Montréal et amélioration du chenal des vaisseaux, fleuve Saint-Laurent, de Montréal à Québec.....	1855 à 1864.
Foulis, Robert.....	Rapport sur la rivière Saint-Jean, de Frédéricton au Grand-Saut, N.-B.....	21 août 1826.
French, J. Barnard.....	Corps des ing. C. Welland, div. nord, 2e agrandissement...	1876.
Frome, lt. E. G., I.R.....	Description du canal Rideau et du pont des Chaudières...	28 février 1837.
Gallwey, W. B.....	Tracé préliminaire, dessins, profils du "Canal des Chats" projetée entre le "Lac Chaudière" et celui des Chats, rivière Ottawa, à 33 milles en amont de la cité d'Ottawa. <i>Voir</i> rapport de John Page, ingénieur en chef, travaux publics, daté à Québec, 30 mars 1854. Travaux commencés par A. P. McDonald et P. Schram, entrepreneurs.....	1852 à 1854. Août 1854.
	Inachevés depuis l'époque de la suspension.....	15 nov. 1856.
	Canal 2'83 milles de long, à 6 écluses projetées de 190x45 pds. chacune, avec 7 pds. d'eau sur les seuils et d'une ascension totale de 49'80 pieds. Dép. totale principalement sur l'exc. du roc et sur la pierre dressée pour les écl., \$482,950.81, jusqu'au <i>Voir</i> page 841, app. 30, par G. F. B., Rapport des travaux publics, 1867-82.	1er juillet 1867.
Gamble, F. C.....	Asst. ingénieur. Travaux publics, Colombie-Britannique... do en charge des travaux publics, Colombie-Britannique.....	1er mai 1881-86. 1er janvier 1886-88.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils... Ingénieur résident et agent du ministère des travaux publics, Colombie-Britannique.....	20 janvier 1887. 1er janvier 1888-89.
Gamble, S.....	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.....	1855-56.
Garon, L.....	Assistant ingénieur. Travaux publics, havres, Ontario....	1880-81.
Gaudet, J. F.....	Corps des ing. Exploration de la route Dawson, entre la Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry, 451 milles.	1857-59.
Gauvreau, Pierre.....	Corps des ingénieurs et architectes. Ministère des travaux publics, P. Q..... Ensuite au service du gouvernement provincial de Québec jusqu'à son décès le 16 mai 1884, à l'âge de 71 ans.	1850-67.
Geddes, —.....	Ing. consultant avec capt. Cole, I. R., et Fleming. Canaux Williamsburgh et Cornwall.....	1834.
Gisborne, F. N.....	Ingénieur mécanicien et électrographe, etc. Membre de la Société Royale du Canada.....	188

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Gisborne, F. N. ....	Surintendant, télégraphes du gouvern., Nouvelle-Ecosse... Câble de l'Île du Prince-Edouard posé par lui ..... Surintendant du service des télégraphes et signaux du Canada ..... Pose des câbles du golfe St-Laurent et de la Baie de Fundy Pose des câbles de la Colombie-Britannique ..... Membre du Conseil, Société Canad. des Ing. Civils.....	1848-51. 1852. 1er mai 1879-90. 1880. 1881-84. 1888-89.
Gisborne, Hartley .....	Ingénieur, construction des télégraphes de l'Etat, Colombie- Britannique, etc..... Surintendant de district, des télégraphes de l'Etat, terri- toires du Nord-Ouest..... Membre associé de la Société Canad. des Ingénieurs Civils. Stationné à Fort-Qu'Appelle, bureau de télégraphe.....	1880-82. 1er octobre 1882-89. 9 juin 1887. 1889.
Gouin, W. F. ....	Corps des ingénieurs, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.....	1884-89.
Gourlay, Robert.....	Ses projets au sujet des canaux projetés de Welland et Cornwall et des améliorations du Saint-Laurent..... "Statistiques du Canada," avec carte publiée à Londres, Angleterre.....	1819. 1822.
Gray, Henry A. ....	Assistant-ingénieur, chemin de fer Intercolonial..... do département des travaux publics ..... Examen et rapport. Chenal des rapides Neebish, lac Huron..... Ingénieur en charge des havres d'Ontario-Ouest..... Examen et rapport. Inondations de la rivière Rideau et projet de débouché par le canal..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils..... Sous-ingénieur en chef, travaux publics à Ottawa..... Examen et rapport. Obstructions par la sciure de bois dans la rivière Ottawa..... Ingénieur résidant surintendant des travaux publics, pro- vinces maritimes..... Ingénieur en charge. Havres, Ontario-Ouest.....	1867-74, 1878-80. 1880. 1881 à 1886. 1886. 20 janvier 1887. 1886 à 1888. 11 mai 1888. Août 1888-89. 1er juillet 1889.
Greene, D.M.—E.-U....	Rapport sur la sciure de bois dans les rivières navigables..	10 mars 1871.
Greenwood, H. ....	Corps des ingénieurs. Nouv. travaux de la riv. Trent.....	1883 à 1887.
Grondin, A. L. ....	Corps des ingénieurs. Travaux publics. Explorations de havres sur la rive nord du Saint-Laurent.....	1883.
Guay, J. F. ....	Ingénieur mécanicien aux ateliers d'Altoona et chemin de fer de la Pennsylvanie, E.-U..... Ingénieur-assistant, Chemin de fer du Nord, Québec et Montréal..... Ingénieur en charge du tracé et de la construction du che- min de fer de Québec au lac Saint-Jean..... Tracé de chemin de fer projeté entre Saint-Alphonse, baie des Ha! Ha!, riv. Saguenay et le lac Saint-Jean..... Arpentage et plans pour aqueduc à Fraserville, R. du Loup. do do do Chicoutimi, rivière Sa- guenay..... Membre agrégé, Société Canad. des Ingénieurs Civils..... Ingénieur en charge. Construction du ch. de fer Montmo- rency et Charlevoix, Québec à Ste-Anne de Beaupré..... Ingénieur en charge. Relèvement pour travaux projetés au lac Saint-Jean, etc.....	1873 à 1878. 1878-79. 1880-87. 1882. 1885. 1887. 25 juin 1887. 1887 à juillet 1889. 1889.
Guerin, Thomas.....	Corps des ingénieurs. Quartiers généraux. Trav. publics... Antérieurement professeur de génie civil à l'Uni- versité McGill, Montréal. Assistant de G. F. Baillairgé, exploration du canal de la Baie Verte.....	1er sept. 1864-69. 1870 à 1873.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Guerin, Thomas.....	Explorations hydrauliques, Montréal, Ottawa, chute des Chaudières de l'Ottawa, Manitoba, etc ..... Membre de la Société Canad. des Ingénieurs Civils..... Décédé subitement dans son bureau à Ottawa, le 7 mai 1887.	1873-87. 20 janvier 1887.
Gzowski, col. C. S. ....	Gradué de l'école militaire du génie, à Kozemiensk, Russie. Ingénieur sur les canaux de la Pennsylvanie, division du lac Érié, et sur la construction d'une partie du chemin de fer New-York et Érié, aboutissant à Dunkirk, lac Érié, E.-U ..... Ingénieur surintendant, chemins, havres, etc. Ontario-Ouest ..... Ingénieur en chef. Chem. de fer St-Laurent et Atlantique. Ingénieur consult. do do do ..... do Port et travaux, Montréal..... do Amélioration du chenal des vaisseaux Montréal et Québec..... Commission des canaux, agrandissement projeté, etc..... Pont International à travers le Niagara..... Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland... do le projet de canal de la Baie Verte..... Troisième président de la Société Can. des Ingén. Civils...	1837 à 1841. 1841 à 1847. 1848 à 1852. do do do ..... 1850 à 1853. 1850 à 1853. 16 nov. 1870 à 1871. 1871 à 1872. 14 février 1873. 18 do 1873. 1889.
Hale, W. D. ....	Devis pour le prolongement des jetées de Port Stanley, lac Érié.....	2 nov. 1849.
Hall, Francis Benj.....	Route du canal Welland avec MM. Clowes et Roberts..... Canal Shubénacadie. Commencé en 1827. Terminé en 1862. <i>Voir Ann. 30, p. 902, par G. F. B., Rapport des travaux publics, 1867-82.</i> Surintendant, construction, canal de la baie de Burlington. Rapport du canal projeté de la Baie Verte..... Rapport du canal proposé, St-Pierre, Cap-Breton, N.-E..... Routes, Ontario..... Canal Welland, commencé le 30 novembre 1824. Ouvret le 30 novembre 1829 pour les vaisseaux jaugeant 7½ pds d'eau, et de 21½ pds de larg. Écluses en bois, 110 par 22.	1824. 1825. 1825 à 1832. 1825. 1826. Juillet 1845.
Hamel, Amédée.....	Corps des ingénieurs, canal de la Culbute..... Assistant ingénieur, explorat. du ch. de fer du Pacifique... do améliorat. de la riv. Saint-Louis..... Quartiers-généraux. Chemins de fer et canaux.....	1874. 1879. 1880. 1880-90.
Hamel, Félix M.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc..... do Chemin de fer Intercolonial, jusqu'au... do Travaux publ., quartiers-gén. do do Ch. de fer du Pacifique Canad. do do Canal de la Culbute, R. Ottawa do Ing. en charge. Écluse, etc., R. aux Lièvres et pont en fer des chutes des Chaudières..... Membre, Société Can. des Ingénieurs Civils.....	1er mars 1867 au 1er sept. 1868. 1er sept. 1870. 10 juin 1871. Janvier 1874. Août 1874. 1887-90. 20 janvier 1887.
Hanlon, —.....	Cet ingénieur et W. R. Hopkins, "officiers d'un grand talent professionnel," furent consultés par les commissaires du canal Chambly, au sujet de l'estimation faite par Peter Fleming, £54,167 6s., qu'ils augmentèrent à £60,300, pour la construction de ce canal, avec écluses de 100 × 20 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils..... Canal commencé..... Canal avec écluses 118 à 125 × 23½ avec 7 pieds d'eau sur les seuils ou buscs, ouvert à la navigation.....	1830-31. Octobre 1831. 17 nov. 1843.
Harrington, Thos. W....	Corps des ingénieurs. Canaux du St-Laurent et de l'Ottawa Assistant ingénieur. Canaux de Lachine, Chambly, Culbute	19 juillet 1870. 1er octobre 1870.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Harrington, Thos. W...	Assistant ingénieur surintendant. Canaux, province de Québec..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.... Décédé, 26 octobre 1887.	1er mai 1875-87. 20 janvier 1887.
Harris, major—, I. R.....	Canal Rideau. Rapport et estimation conjointement avec col. J. C. Smith et sir G. Hoste. Ecluses proposées 108 × 20 × 5 pieds d'eau sur les buscs... (Construites—133 × 33 × 5 pieds d'eau sur les buscs.) Travaux commencés en 1825, terminés le 29 mai 1832, sous le lieutenant-col. By, ingénieur royal.	1825.
Harvey, —, I. R.....	Le dernier des ingénieurs surintendants du canal Rideau, sous le gouvernement impérial, jusqu'à ce que le canal fut transféré au département des travaux publics du Canada, par un ordre en conseil..... <i>Voir</i> "Lieut.-col. By" p. les noms de ses prédécesseurs.	3 mars 1857.
Hawkins, William.....	Explor. avec David Taylor et David Thompson d'une route de canalisation entre le lac Huron et l'Ottawa..... <i>Voir</i> Baddeley, Cartwright, Clarke, Walter Shanly, James Stewart, David Taylor, David Thompson et app. 30, p. 837 à 847, par G. F. B., Rapport général des travaux publics, 1867-82.	1837.
Haycock, Sam. H.....	Corps des ingén., agrandissement du canal des Galops.....	Août 1879.
Hayne, capit. R.....	Ingénieur du "Royal Staff Corps." Surintendant, construction des canaux de l'Ottawa.....	1833-34.
Hazlewood, Samuel.....	Ingénieur de district, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en charge de la construction du canal au Fort Frances, au pied du lac La Pluie..... <i>Voir</i> Baillargé, Mortimer, Sutherland, H. Thompson.	1875.
Heckman, J. W.....	Corps des ingén., travaux publics, améliorations des rivières Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	1886. 24 février 1887.
Hegan, J. B.....	Assistant ingénieur, chemin de fer Intercolonial..... do travaux publics, Provinces Maritimes. Ingénieur en charge, travaux publics, Provinces Maritimes. Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.... Ingénieur résidant à Saint-Jean, travaux publics, N.-B.....	1869 à 1873. 1873 à 1880. 1882 à sept. 1883. Sept. '83 à juillet '88. 17 mai 1888. Juillet 1889.
Henry, George W.....	Agrandissement du canal Lachine, division de Lachine... Quitta le service juill. 1885 pour ch. de fer C. du P.	Juillet 1880-85.
Henshaw, George H....	Ingénieur résidant. Nouvelle écluse et chenal de Sainte-Anne de Bellevue, rive nord de l'Ottawa..... Essai sur les inondations du Saint-Laurent..... Mémoire sur le fraizil de glace, sa nature, et les moyens d'empêcher sa form., lu dev. la Soc. Can. d. Ing. Civ., Can. Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	Octobre 1873-83. 1884. 1887. 22 mars 1888.
Heyland, A. R.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Col.-Britannique.	1er octobre 1885, au 19 nov. 1888.
Hill, A. E. B.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Col.-Britannique. Bachelier des Sciences appl. et Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1er oct. 1887-89. 25 juin 1887.
Hopkins, W. R.....	Ingénieur résidant. Canal Chambly..... Canal commencé..... Ecluses 118 à 125 × 23½ × 7 pieds d'eau sur les buscs. Canal Chambly ouvert à la navigation..... Ecluse et barrage proposés de Saint-Ours.....	1831-34. Oct., 1831. 17 nov. 1843. 1835.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Hoste, lieutenant-col. sir Geo., I.R. ....	Canal Rideau, rapp. et estimat. Ecluses devaient avoir 108 × 20 × 5 pds d'eau sur les buses (Changées à 133 × 33 × 5) Trav. commencés en 1826 et complétés 29 mai 1832, sous le lieutenant-col. By, des ingénieurs royaux.	1825.
Hounslow, T.; F. W., R.E.D. ....	Description de la méthode pour lever les bâtisses au moyen des vis, en Canada et aux Etats-Unis. ....	18 sept. 1841.
Irving, J. L. ....	Ingénieur assistant de H. A. Gray, Ontario Ouest. ....	26 mai 1884-88.
James, C. ....	Canal Welland, division sud, 2e agrandissement. ....	1875.
Jervis, J. B. ....	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, fleuve Saint-Laurent au lac Champlain ou de Caughnawaga à Saint-Jean; recommandant sa construction telle que proposée par J. B. Mills, 19 février 1848. ....	13 fév. 1855.
Jebb, capit., I. R. ....	Routes proposées du c. Rideau entre Ottawa et Kingston. ....	1815 à 1817.
Joslin, H. K. ....	Ing. réd., 2e agrandissement du c. Lachine, div. de Montréal. Quitta le service le 1er mai 1882. Décédé nov. 1887	Juillet 1872-82.
Keating, W. A. ....	Ingénieur de la cité, Halifax, N.-E. Ingénieur surintendant, bassin de radoub, Halifax. .... Construction par le "Halifax Dry Dock Co." incorporée en Angleterre. Convention avec le départ. des trav. publics, Canada, signée Long., 585 pds; larg. au sommet, 102 pds; larg. au fond, 72 pds; larg. à l'entrée, 95½ pds; prof. d'eau sur le seuil, durant les grandes mers ordinaires, 30 pieds. (Les grandes mers montent 6 et les petites mers 3 pds) Travaux commencés après signature de la convention du... Ouverture. Vaisseau de Sa Majesté, le "Canada" .... Subside par le gouvernement fédéral, \$10,000 par année pendant 20 ans. .... Subside par le gouvernement impérial et la cité d'Halifax, \$20,000 par année. Entrepreneur, Samuel Brookfield. Coût, environ \$1,000,000. Travaux approuvés par H. F. Perley, ingénieur en chef des travaux publics. ....	1886-89. 13 fév. 1886. 20 fév. 1889. 13 fév. 1886. 20 fév. 1889. 21 sept. 1889.
Keefe, George. ....	Ing. rés., première constr. de la div. d'aval du c. Cornwall. Ingénieur résidant en charge du canal Chambly, son achèvement et ses améliorations. .... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	1834-43. 1844-47. 1889.
Keefe, Samuel H. ....	Secrétaire et assistant ingén., trav. publics, Haut-Canada. .... Ingénieur en chef, travaux publics, Ontario et Québec. .... Tracé du canal projeté du Saut-Sainte-Marie, Canada. .... Ingén. surintendant en chef. Chemin de fer du Grand-Tronc Inspecteur des chemins de fer. .... Assistent commiss. du département des travaux publics. .... Commission des canaux. .... Rapport sur l'agrandissement du canal Welland. .... do sur la route proposée du canal de la Baie Verte, etc. .... 2nd président de la Société des Ingénieurs Civils du Canada. Né à Thorold le 22 janvier 1811. Décédé à Brockville le 7 jan. 1890.	1833-41. 17 août 1841-52. 1852. 1853 à 1859. 1857-64. 6 mai 1859-64. 16 nov. 1870-71 14 fév. 1873. 18 fév. 1873. 1888.
Keefe, Thos. C. ....	Assistant ingénieur sur le canal Welland. .... Glissoires et estacades de la rivière Ottawa. .... Améliorations du fleuve Saint-Laurent. .... Exploration et projet de construction du pont Victoria. .... Ingén. consultant, chenal des vaiss. et havre de Montréal. .... Aqueduc d'Hamilton. ....	1842-45. 1846 à 1849. 1849 à 1851. 1851-52. 1853 à 1855. 1857-59.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Keefer, Thos. C.....	Rapport du projet du canal de la Baie Géorgienne..... Chef du comité exécutif du Canada, exposition de Paris.... Aqueduc de Montréal, etc..... 1er président de la Société des Ingénieurs Civils du Canada Président de la Société Américaine des Ingénieurs Civils... Commission des inondations de Montréal.....	1863. 1878. 1878 à 1887. 24 juin 1887. 1888. 1886-88.
Keeley, D. H.....	Assistant surintendant des télégraphes du gouvernement du Canada..... Membre associé de la Société des Ingénieurs Civils du Can.	1er mars 1882-90. 25 juin 1887.
Keller, capt. L.....	Corps des ingénieurs, travaux publics—exploration hydro- graphique, Pointe aux Trembles au Cap Charles, fleuve Saint-Laurent, etc.....	1882-84.
Kelly, Athol D.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Welland. division nord.....	1875.
Kennedy, John.....	Ingénieur en chef. Havre de Montréal et dragage du Saint- Laurent de Montréal à Québec..... Vice-Président de la Société des Ingénieurs Civils du Can... Commission des inondations de Montréal..... Membre du Conseil Société des Ingénieurs Civils du Can..	20 avril 1875-89. 24 juin 1887. 1886-88. 1888-89.
Kierzkowski.....	Corps des ingénieurs, canal Beauharnois..... Décédé vers 1871.	1842 à 1845.
Killaly, John S.....	Fitson cours en Europe, aux écoles du génie civ. et des mines, pratiqua d'abord dans la partie nord des Etats-Unis. Fut employé ensuite dans le Canada sur le canal Cornwall pendant sa construction; ce canal fut commencé en 1834 et achevé en 1843. Agrandissement avec écluses de 270 × 45 × 14 pds. d'eau sur les seuils, commencé en 1876, non achevé en 1889. Ingénieur surintendant du canal Rideau..... Il fut le premier ingénieur surintendant nommé par le gou- vernement du Canada; tous ses prédécesseurs ayant été nommés par le gouvernement impérial. ( <i>Voir lieut.-</i> <i>col. By, I.R.</i> )..... Retourna aux Etats-Unis, où il a été employé sur divers travaux, et surtout, en dernier, sur les canaux de l'Etat de New-York..... Réside à Booneville, comté d'Oneida, N.-Y..... Frère de l'hon. H. H. Killaly, président du département des travaux publics, Can., du 29 déc. 1841 au 8 juin 1846.	Jan. 57 à avril 58. 1832 à 1857. 1858-89. Déc. 1889.
Killaly, hon. H. H. ....	Est entré à "Trinity College", Dublin en 1815; gradué en 1819, commença alors à pratiquer la profession d'ing. civil; fut chargé de la construction de la douane de cette ville. Pratiqua alors avec son père, jusqu'à la mort de celui-ci en 1832, et fut employé à la construction de chemins, ponts, canaux, et aux travaux d'améliora- tion de la rivière Shannon, etc., dans l'ouest de l'Irlande. Son père pendant plusieurs années était le principal in- génieur du bureau des trav. publics du gouvernement en Irlande, sous le général Sir Geo. Burgoyne, l'un des ingénieurs royaux. Abandonna son emploi en Irlande et vint s'établir près de New-London, Ont., dans le Canada..... Exploration avec N. H. Baird pour le premier agrandisse- ment du canal Welland..... Président du bureau des travaux, Ontario et Québec..... Devis des travaux du havre ds Windsor, lac Ontario..... Assistant commissaire des travaux publi s.....	1834. 1837. 29 déc. 1841 8 juin 1846 1er mai 1843. 15 février 1851.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Killaly, hon. H. H. ....	Rapports particuliers, Saut-Sainte-Marie, havre de Goderich, jetées en bas de Québec, lac Saint-Pierre, phare de la Pointe Pelée, etc. .... Décédé le 28 mars 1874, âgé de 72 ans.	1846 à 1862.
Killaly, H. H. jeune ....	Ingénieur résidant, division d'amont, canal Lachine, 2me agrandissement. .... Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure. .... do du canal Rapide Plat, etc. .... Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada. ....	Fév., 1876-85. 1er juillet 1885-88. Déc., 1884-88. 20 jan., 1887.
King, Chetwood Henry Waters.....	Corps des ingénieurs, division sud, agrandissement du canal Welland .....	Fév., '83 à nov., '88.
King, William.....	Assistant ingénieur mécanicien, Ottawa, etc. .... Édifices publics et dragueurs .....	26 déc., 1878-89.
King, capt. William....	Ingénieur du "Royal Staff Corps." Canal Grenville .... Ingénieur surintendant. Canaux militaires des Cascades, Split-Rock, Côteau-du-Lac. .... <i>Voir By, Mann, etc.</i>	1825. 1826.
Kingsford, William.....	Corps des ingénieurs. Arpentage du canal Lachine. .... Service particulier jusqu'à .....	1847. Juin 1873.
	Ingénieur en charge des travaux des havres d'Ontario. .... Transféré au département des chemins de fer et canaux .....	Juin 1873 à 1880. 1880.
	Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada .....	20 jan. 1887.
Kinipple et Morris.....	Ingénieurs mécan. de l'Institut des Ing. Civ. d'Angleterre. Ingénieurs—Bassins à l'entrée de la riv. St.-Charles, Québec Travaux autorisés par l'Acte 36 Vic., ch. 32, sec. 17. Terre-plein Princesse Louise et mur de parement sur le côté nord de la Ire série projetée de bassins, 3,960 pieds de long et 330 de large. Bassin extérieur de toute marée, 20 acres en superficie, avec profondeur de 25 pieds à l'eau basse des grandes mers ordinaires, sur une longueur de 1,250 pieds. Bassin intérieur, 36 acres en superficie, et 25 pieds de profondeur à l'eau haute des minimales petites mers, pour une longueur de 2,160 pieds; dragage, etc., inachevés .....	1875-82. 1873.
	Les grandes mers montent 18 et les petites 13 pds. Travaux commencés sous les commissaires du port de Québec .....	1889.
	Mur de terrassement et bassin extér. presque term. Mur transversal entre les bassins extérieurs et intér., commencé en 1883, sous H. F. Perley, ingén. en chef, trav. pub. et achevé excepté le caisson.	28 mai 1877. Déc. 1882.
	Entrepreneurs—Dragage, murs, etc., Simon Peters, Augustus B. Wright, Edward Moore .....	1889.
	Entrepreneurs—Dragage, mur transversal, etc., Larkin, Connolly et Cie .....	2 mai 1877 à '81.
	Entrepreneurs—Portes des pertuis, etc., F. X. Drolet .....	Sept. 1883-89.
	Dépense sur la construction, \$3,821,900 .....	1887.
	Ingénieurs—Bassin de radoub de Lévis, vis-à-vis de Québec Longueur, 495 pieds, de forme demi-circulaire au bout intérieur, d'un rayon de 31 pieds, avec retraits de 19 pieds chaque côté.	10 déc. 1889. 1875-82.
	Largeur au sommet 100 pieds et au fond 73 pieds. Largeur à l'entrée, 62 pieds.	
	Profondeur d'eau sur le seuil, à l'eau haute des grandes mers ordinaires, 25½ pieds.	
	Profondeur d'eau sur le seuil, à l'eau haute des petites mers ordinaires, 20½ pieds.	
	Travaux autorisés par l'Acte 38 Vic., chap. 56. ....	1875.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Kinipple & Morris .....	Site choisi par un ordre en conseil . . . . . Travaux commencés sous les commissaires du port de Québec . . . . . Travaux continués et achevés sous H. F. Perley, ingénieur en chef, travaux publics . . . . . Entrepren.—Maçon., etc., Larkin, Connolly et Cie. do do do do do . . . . . do Pompes, chaudières, Carrier, Lainé et Cie. . . . . do Caisson, etc., Wigham, Richardson et Cie Dépense sur la construction, \$910,000 jusqu'au . . .	Mai 1877. 1878. Septembre 1883-89. 17 août 1878-83. Sept. 1883-89. 30 mars 1880. 10 décembre 1889.
Lafleur, Eugène D . . . . .	Ingénieurs—Bassin de carénage d'Esquimalt, environ 3 milles en bas de Victoria, île Vancouver, C.-B. Dessins et devis dressés ;—exhibés à Victoria, etc., par le gou- vernement provincial de la Colombie-Britannique . . . . . Dessins du caisson fournis par eux . . . . . Act provincial de la Colombie-Britann., autorisant la construction du bassin, 43 Vic., chap. 8. . . . . Convention entre le gouvernement fédéral et le gouvern. de la Colombie-Britann., avec l'appro- bation du gouvern. impérial, au sujet de la cons- truction du bassin de carénage, signé après le . . . . . Contrat adjugé par la Colombie-Britannique à McNamee et Nish . . . . . Ce contrat annulé par le gouvernement de la Co- lombie-Britannique . . . . . Travaux continués à la journée . . . . . L'honorable J. W. Trutch nommé ingénieur en charge, et W. Bennett, ingénieur résident . . . . . Travaux sous le gouvernement fédéral, autorisés par l'acte 47 Vic., chap. 6 . . . . . Le bassin de carénage et le terrain y appartenant, doiv., en vertu de cet acte, être transf. au G.F. Travaux continués et achevés sous H. F. Perley, ingénieur en chef, travaux publics . . . . . Contrat pour l'achèvem. du bassin de carén., signé par Larkin, Murphy et Connolly, \$581,841.43. Contrat pour caisson, "Dominion Bridge Co.," Montréal, \$53,729.54, au . . . . . Bassin complété et le "Cormorant" vaisseau de S. M. y entre en radoub . . . . . Dépense par le gouvernement impérial. \$243,333 33 do do Col.-Brit. 384,512 66 do do fédéral . . . 529,214 42 Total . . . . . \$1,157,060 41 Dimensions du bass. de car. tel qu'achevé, jusqu'à Longueur au centre . . . . . 430 pds Largeur au foud. . . . . 41 " do au sommet . . . . . 90 " do à l'entrée . . . . . 65 " Profondeur d'eau sur le seuil, 26½ pds pendant les hautes eaux des gr. mers ordinaires. Gr. mers mont. 7 à 10 pds, suiv. le cap. Richards. Pet. m. mont. 5 à 8 " N.B.—La dernière dépense sur cette construction a été de \$7,150 pour 75 supports de quille en acier, suivant marché avec Wilson Bros., Victoria, C.-B. . . . . Ce dernier montant est compris dans la dépense totale indiquée précédemment.	18 novembre 1879. 1er décembre 1882. 1880. 12 juillet 1880. 1880. 1882. 1882-83. 24 novembre 1883. 1884. 1884-87. 8 novembre 1884 10 juillet 1885. Juillet 1887. 17 décembre 1889 1890. 27 sept. 1881. Juillet 1883-84. 1884-89. 20 janvier 1887.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Langevin, H. Laforce...	Bassin de la Princesse Louise, Québec, Pointe Lévis et bassin de carénage..... Assistant ingénieur. Travaux de havre, Québec..... Membre associé de la Société Can. des Ingénieurs Civils...	1884-88. 1889. 27 juin 1888.
Languédoc, G. de G.....	Agrandissement du canal Grenville..... Membre associé de la Société Can. des Ingénieurs Civils...	Mai 1879 à 1887. 24 février 1887.
Lantier, E. ....	Corps des ingénieurs. Pend. le tracé du can. proj., Cèdres.	1872-73.
Larue, Adolphe.....	Carte hydrographique du lac Saint-Louis.....	1836.
Laurie, James.....	Rapport et estimations, canal Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.....	Juillet 1858.
Lefebvre, Jean.. ....	Corps des ingénieurs. Chemin Métapédiac, division sud, assistant de G. F. Baillairgé.....	1857 à 1867.
Legge, Charles.....	Corps des ingénieurs, quartiers-généraux, Montréal, aussi déversoirs, etc., en bas de Prescott..... Ensuite au service des ch. de fer, etc. Décédé.	1846 à 1854.
Lepage, J. B.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations des havres et amélioration des rivières..... Antérieurement chargé des routes de colonisation depuis 1857.	1880-88.
Lepage, Samuel.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations des havres en bas de Québec.....	1883.
Leprohon, C. de B.....	Corps des ingénieurs, canal Lachine, division sud, agrandissement..... Quitta le service, juil. 1885, entra à la corp. Montréal.	Octobre 1875-85.
Leslie, William Lewis...	Corps des ingén., agrandiss., canal Welland, division sud... Transféré aux quartiers-généraux, Ottawa.....	Octobre 1872. Février 1889.
Lewis, Col., R.E.....	Commissaire du canal Rideau.....	Printemps 1828.
Light, Alex. L.....	Assistant ingénieur, routes de l'ouest, Ontario, sous le col. C. S. Gzowski.....	1842 à 1848.
Lightfoot, F. C.....	Corps des ing. Explorations des havres et rivières..... Employé au bureau de l'ingénieur en chef.....	Juillet 1874-77. 1877-90.
Lindsay, John.....	Ingénieur—Exploration, sources de la riv. Ottawa..... Décédé 28 sept. 1880, à Mattawa.	15 juin 1880.
Long, major Andrews...	Ingénieur du "Royal Staff Corps," gouv. impérial. Construction et réparations. Canaux militaires des Cascades, Split-Rock et Côteau du Lac..... <i>Voir</i> By, Mann, etc.	1817.
Lyons, James.....	Ingénieur surintend. Travaux sur la riv. Trent—Amélioration ; phares, fleuve Saint-Laurent.....	1843-55.
Macdonald, J. Frobisher	Canal Cornwall, etc..... Ingénieurs surintend., canaux Lachine, Chambly, Saint-Ours, etc..... Jetées en bas de Québec..... Rivière Saint-Maurice, glissoires et estacades..... Chemin de Témiscouata, commencé en 1856, ouvert en 1861 et terminé en 1866..... Décédé à Toronto, dans l'automne de 1857.	1842-43. 1848-52. 1849-50. 1851-52. 1853.
Macdougall, Alan.....	Corps des ing., travaux publics, havres, etc., Ontario..... Membre de la Société Can. des Ingénieurs Civils.....	Sept. 1873. 20 janvier 1887.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Maillefert .....	Ing. sous-marin. Examen des rapides du fleuve St-Laurent, entre le lac Ontario et le pied du lac St-Louis à Lachine.	1854.
Maine, Charles.....	Corps des ingénieurs, havre des Trois-Rivières, glissoires, barrages et estacades, du Saint-Maurice, riv. Yamaska, Nicolet, etc. Précéd. employé sur les trav. pub. en France, etc..	1886-89.
Mann, col. Cother.....	Corps des ingénieurs royaux, gouvernement impérial. Lettre à Messrs. Forsyth, Richardson et Cie. les opposants de McTavish, Frobisher et Cie, au sujet du canal au Saut-Ste-Marie, antérieurement à ..... Canal Saut-Ste-Marie sur le territoire Canadien, 3,000 pds de longueur, avec une écluse haussant l'eau de 9 pieds, entre les lacs Huron et Supérieur; tracé par ordre de McTavish, Frobisher et Cie, dans l'intérêt de la "Compagnie du Nord-Ouest" Canal construit par eux, antérieurement à ..... <i>Voir</i> Capitaine Bruyères, ingénieurs royaux.	18 avril 1803. 1797. Avril 1802.
	Rapport sur la condition des premiers canaux construits entre 1779 et 1783, aux Cascades et au radide du Moulin, à Split-Rock, au "Trou du Moulin" de Longueuil et au Côteau-du-Lac, recommandant leur agrandissement....	24 décembre 1880.
	Il proposait d'agrandir les écluses alors 7 pieds de large au Côteau-du-Lac et 6 pieds au "Split-Rock," à 9½ entre les portes; d'augmenter d'1½ pied la profondeur d'eau dans les canaux et sur les seuils des écluses, alors d'environ 2 pieds, à 3½ pieds, d'élargir les bassins des écluses de 4 et la largeur des canaux de 2 pieds.	
	Au rapide du Moulin et aux rapides des Cascades ou à la Pointe des Cascades, il proposait de const. un seul canal au lieu de deux, et le creuser à chaq entrée à 3 pds au-dessous de la plus basse eau, pour le pass. des grands bateaux. Le canal devait avoir une largeur de 10 pieds, trois écluses avec bassins de 20 pds et d'une longueur de 120 pds, capable de contenir 6 bateaux à la fois.	
	Frederick Haldimand, lieut.-gouvern. du Canada, 1778-85, écrivait à Lord Geo. Germain que le canal Côteau-du-Lac était en usage, et qu'il était très complet. <i>Voir</i> sa lettre dans les archives du Canada, sous la garde de D. Brynner, à Ottawa, datée .....	25 octobre 1780.
	Les écluses de "Split-Rock" et du Côteau-du-Lac furent en partie reconstruites, et un nouveau canal d'environ un ½ mille de longueur, avec 3 écluses d'une ascension totale de 13¾ pieds, fut construit aux Cascades. ....	1804.
	Toutes les écluses furent probablement élargies à 9½ pieds entre les portes, tel que recommandé.	
	Les écluses aux Cascades, à "Split-Rock" et au Coteau-du-Lac, furent élargies à 12 pieds entre les portes, et la profondeur d'eau sur les seuils fut augmentée à 3½ pieds pour le passage des bateaux "Durham boats" avec charg. chacun de 80 à 100 quarts de farine, au lieu des chaloupes comme antérieur., avec 30 à 40 quarts. ....	1817.
	De 1815 à 1834 inclusivement, les péages sur ces canaux formaient une somme de £31,580 13 4; les frais de réparations, etc., £10,102 15 2½, et le revenu net fut de £21,470 17 1½. ....	1815 à 1834.
	Rapport sur la navig. du St-Laurent au moulin Longueuil "Trou du Moulin" et de là en montant aux Cédres. ....	25 septembre 1818.
	Ingénieur en charge de la construction du canal Grenville, lequel fut commencé pendant l'été de la même année . G. F. Baillairgé, le député-ministre des trav. publics, actuellement, leva sur le terrain le plan de chacun des canaux aux Cascades, "Split-Rock" et	1819.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Mann, col. Cother.....	Côteau-du-Lac, dont les écluses avec leurs portes existaient alors en entier ; la largeur entre les portes était de 12 pieds, et la profondeur d'eau sur les seuils de 3 à 4 pieds. Il mesura aussi un des canaux construits entre 1779 et 1783 aux Cascades, lequel avait servi de coursier à un moulin alors en ruines ; la largeur entre les portes était de 6 pieds..... De 1857 à 1890 la maçonnerie des écluses, etc., aux Cascades, et à "Split-Rock" a été en partie démolie par des personnes en recherche de pierre de taille pour leurs bâtisses, etc. Au Côteau-du-Lac le canal pendant la plus grande partie du temps jusqu'à 1881, a servi de coursier au moulin qui y a été construit par George Beaudet le locataire..... Pour autres détails, voir le Rapport général des trav. publics en 1867, celui de Douglas Brymner, archiviste, 1886. Ces canaux ne furent pas construits par les Français, comme on le croyait en 1867.	1857.      1er juin 1871 au 1er février 1881.
Mann, cap. J. W.....	Un des ingénieurs du "Royal Staff Corps." Rapport sur la navigation du Saint-Laurent..... Ingénieur-surintendant. Construction du canal Grenville.	25 septembre 1818. 1819.
Marceau, Ernest.....	Agrandissement du canal Lachine..... Agrandissement du canal Grenville et de l'écluse Ste-Anne. Assistant-ingénieur. Canaux de la rivière Ottawa, etc..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	Juillet 1876. Août 1877-81. Novembre 1881-89. 12 mai 1887.
McAlpine, l'hon. W. J., Etats-Unis.....	Rapport sur la sciure de bois dans la rivière Ottawa, etc..... Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland...	1er mars 1871. 14 février 1873.
McCarthy, Charles.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa, etc..... Mis à la retraite 1er juillet 1884.	1857-84.
McCarthy, C. J.....	Corps des ing., travaux publics, routes, canaux, etc.....	Septembre 1872.
McCarthy, James M....	Corps des ing., travaux publics, sous Thos. Guerin..... Bachelier ès-sciences appliquées. Etudiant de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	1883-84. 20 janvier 1887.
McCarthy, William....	Corps des ing., travaux publics, travaux sur les rivières, etc. Antérieurement au service des chemins de fer..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	1884-86. 22 mars 1888.
McCordock, W. J.....	Corps des ingénieurs, surintendant du dragage des Provinces Maritimes.....	1870-89.
McGreevy, Charles.....	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres... Ingénieur-assistant. Travaux, port de Québec..... Membre associé de la Société Canadienne des Ing. Civils..	1881-83. 1883-89. 9 février 1888.
McGreevy, Robert.....	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres...	1881-86.
McKay, E. B.....	Assistant-ing. sur la rivière Cowichan, Col.-Britannique...	1er septembre 1887 au 2 février 1888.
McLaughlin, Geo. E....	Assistant-ingénieur, travaux publics, Provinces Maritimes. Ingénieur en charge, do do Décédé 6 octobre 1883.	1872-81. 1881 à 1883.
McNab, Alexander..	Ingénieur en charge. Construction du Canal Saint-Pierre par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse..... Transféré au département des travaux publics..... Nommé ing. du chemin de fer Intercolonial, en opération.. Canal commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse 1854. Canal terminé 5 août 1869 par l'Etat.	Juillet 1865-67. Juillet 1867-72. Novembre 1872.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
McNaughton, Chas. E. . . . .	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord. . . . . Ingénieur assistant de H. A. Gray, Ontario Ouest. . . . .	1875. 1883.
McTaggart, J.—d'Angl. . . . .	Examen et rapport sur le canal Rideau. . . . .	1827-28.
Melhuish, capit., I.R. . . . .	Descrip. de la démolition du Bastion de la Glacière à Québec. Ingénieur consultant, canal Chambly. . . . .	1828. 1831.
Merrill, Horace. . . . .	Ingén. sur. Glissoires et estacades, rivière Ottawa. . . . . 1er projet des glissoires du Saint-Maurice à Shawinigan et à Grand-Mère, avec G. F. Baillairgé. . . . . Barrage de Carillon sur la rivière Ottawa. . . . . Décédé 22 mai 1883.	20 janvier 1849, au 22 juillet 1875. 1852. Juin 1879, à 1883.
Merritt, Thomas. . . . .	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord. . . . .	1875.
Michaud, C. E. . . . .	Assistant ingénieur de G. F. Baillairgé, explorations des chemins de Gaspé et de Sainte-Anne des Monts, rive nord du golfe Saint-Laurent . . . . . Corps des ingénieurs, travaux publics, etc. . . . . Explor. du ch. de fer du Pacifique, Colombie-Britannique. . . . . Ingénieur résidant. Barrage et écluse, rivière Yamaska. Riv. St-François et Nicolet, dragage et amélioration . . . . . Ingénieur résidant. Travaux, havres, rive sud, Saint-Laurent . . . . .	1861-62. 1er nov. 1864-70. 1871 à 1873. 1877 à 1888. 1888-89.
Michaud, Cléophas. . . . .	Corps des ingénieurs, travaux publics, explor. des havres. . . . . do do do . . . . .	Juin 1873. 1884-85, 1887-88.
Millett, Herbert Alfred. . . . .	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division sud. . . . .	Août 1881.
Millidge, E. G. . . . .	Ingénieur résidant, canal Saint-Pierre, Cap-Breton, etc. . . . . Canal commencé par le gouvernement de la N.-E. en sept. 1854, travaux arrêtés en 1856, repris en 1866, et terminés en 1869. Assistant ingénieur, travaux publics, provinces maritimes. . . . . Ingénieur résidant à Antigonish. —Travaux publics et arpentages, Cap-Breton, et les comtés de Guysborough, Antigonish et Pictou, Nouvelle-Ecosse. . . . . Membre, Société Canadienne des Ingénieurs Civils. . . . .	1875 à 1881. 1872 à 1888. Juillet 1889-90 11 nov. 1887.
Mills, J. B. . . . .	Ingénieur, première construction et ensuite agrandissement du canal Delaware, Hudson et Erié . . . . . Canal projeté des Cèdres. . . . . Canaux Cornwall et Williamsburgh. . . . . Canaux projetés de Caughnawaga. . . . . Ingénieur en chef. Canal de la vallée du Genessee, ensuite sur la prolongation du Kanawba en Virginie, Etats-Unis, après son départ du Canada. Ingénieur consultant et vice-président, chemin de fer Pottsville et Danville, Pennsylvanie, et sur celui de l'Adirondack, Etat de New-York. S'est rendu ensuite à sa résidence à Peekskill, sur L'Hudson, N.-Y. Né à Chester, 27 mars 1800. Décédé à Peekskill, N.-Y., 29 juin 1871.	1833. 1833-48. 1847-48.
Minnitte, R. C. . . . .	Canal de la Baie Verte, 1ère exploration pour un canal pour les vaisseaux tirant environ 4 pieds d'eau, alimenté par l'eau douce, à travers la vallée d'Au Lac jusqu'aux lacs Missiguash et de là à la rivière Tidnish. . . . .	Oct. 1822.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Monro, Thomas.....	Exploration et construction du chemin de fer Grand-Tronc de Montréal à Kingston ; exploration du pont du Saint-Laurent à Montréal ; exploration et plan de l'aqueduc à Montréal ..... Canal proposé de Toronto à la baie Georgienne ; en charge de l'exploration du bief de partage..... Assistant ingénieur, aqueduc d'Hamilton ; ingénieur résidant du chemin de fer d'Hamilton à Port-Dover..... Travaux publics, Ontario, etc. ; havres de refuge, aliment. d'eau, édifices publics à Ottawa, et exam. de ch. de fer. Un des inspecteurs des chemins de fer..... Ingénieur de l'aqueduc, cité Pit Hole, Pennsylvanie..... Assistant ingénieur, localisation préliminaire et construction du chemin de fer Intercolonial..... Exploration du lac Shebandowan, route Dawson..... Explor. et localisat. Agrandissement du canal Welland..... Ingénieur en charge du canal Welland.....	1850 à 1857. 1857. 1857 à 1859. Février 1860-69. 1er mai 1863. 1865. 1868-70. 1869. 1870-71. Juillet 1872, au 31 janvier 1873.
	Ingénieur résidant, agrandissement du canal Welland, division nord..... Invité au congrès international de navigation à Bruxelles..... Membre de l'Institut mécanicien des ingén. civils d'Angl..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils..... Aqueducs, Merriton, Simcoe et Chutes de Niagara..... Examen et rapports. Agrandissement projeté du canal Beauharnois ou un nouveau canal, dans le comté de Soulanges, sur la rive nord du Saint-Laurent.....	1873-88. 30 avril, 1885. 20 janvier 1887. 1888. 1889.
Mooney, William.....	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine, division de Montréal..... Assistant ingénieur, écluse et barrage, etc., à Yamaska..... Décédé 2 janvier 1885.	1873. 1880-84.
Morris.....	Ingénieur avec Kinipple. Bassins Princesse Louise de Québec, et bassin de radoub de Lévis..... Bassin de radoub à Esquimalt, Colombie-Britannique..... <i>Voir Kinipple et Morris.</i>	1875-82. 1879-83.
Mortimer, Henry J. ....	Assistant de Samuel Hazlewood, ingénieur de district, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Profil et tracé Ecluse du canal Fort-Frances, au pied du "Lac à la Pluie," sur la route Dawson..... Le plan de l'écluse, etc., a été ensuite modifié par G. F. Baillaigé, sous-ingén. en chef, travaux publics..... <i>Voir Baillaigé, Hazlewood, Sutherland, H. Thompson.</i>	1875. 1876.
Mothersill, G. A.....	Sous l'ingénieur en chef. Quartiers généraux, Ottawa.....	Mai 1873-89.
Murdoch, William.....	Brise-lames. Collingwood, lac Huron..... Ingénieur résidant. Travaux publics. Ontario. Havres du Port-Arthur et rivière Kaministiquia, etc..... Antérieurement employé, surtout sur le Pacifique Canadien, sur les chemins de fer de Picton et Trenton, de Manitoba et du Sud-Ouest, sur les chemins de fer Nord-Ouest, Central et de la Baie d'Hudson, comme ingénieur résidant, de district ou ingénieur en chef..... Membre, Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1871. 15 oct. 1884-89. 1871 à 1884. 20 janvier 1887.
Nagle, Gerald J.....	1er surintendant, glissoires et estacades, rivière Ottawa..... Devis, glissoires et estacades, rivière Ottawa.....	1843 à 1846. 28 juin 1843.
Nelson, J. M.....	Inondations de Montréal. Assistant ingénieur du havre.....	1884.
Nichols, col., commandant des I. R.....	Route du canal Rideau explorée sous ses ordres par le capit. Jebb, Ingénieurs Royaux.....	1815.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Nish, A. G. ....	Ing. en chef, trav. du havre de Montréal et du chenal des vaisseaux du fleuve St-Laurent, entre Montréal et Québec Puis entrepreneur du bassin de carénage à Esquimalt, C.-B., etc., jusqu'à 1883. .... Décédé le 31 janvier 1888.	1864 à 1875. 24 fév., 1880-83.
Norman, Thomas E. ....	Canal des Chats, rive nord de l'Ottawa. .... Rapport sur les îles et les pouvoirs d'eau des Rapides des Chats, rivière Ottawa. ....	1853. 1er mars 1858.
Normand, J. B. ....	Rivière St-Maurice, glissoires, estacades, piles et barrages. Nommé commissaire pour faire rapport sur les causes des inondations entre Québec et Montréal. .... Rapport sur les causes des inondations. .... Surintendant <i>ad interim</i> des glissoires et estacades, rivière Saint-Maurice. ....	1853-89. 4 oct. 1873. 21 fév. 1874. 1875-76.
Odlum, Ed. John. ....	Sous-ingénieur, agrandissement du canal Welland, division sud. ....	Nov., 1872-88.
Oldfield, lieut.-col. J., commandant I.R. ....	Rapport sur tentatives de pétardement des portes de Québec	11, 13 juill. 1840.
Ostell, John. ....	Architecte, arpenteur et ingénieur. ....	1847-48.
Page, John, sen. ....	Ingénieur résidant, canal Welland. .... Assistant ingénieur en chef, canal Welland. .... Ingénieur résidant. Jonction et canaux de Williamsburgh. .... Ingénieur surintendant, canaux en bas de Kingston. .... Ingénieur en chef, travaux publics, provinces de Québec et d'Ontario. .... Sous-commissaire, travaux publics, Québec et Ontario. .... Ingénieur en chef, do Canada. .... Relevé et tracé commencé pour l'agrandissement du canal Welland. .... Rapports sur l'agrandissement des canaux, Lac Érié à Montréal Rapport du canal projeté de la Baie Verte. .... do spécial et général, canaux du Saint-Laurent. .... Ingénieur en chef des canaux du Canada. .... Quatrième président, Soc. Can. des Ingén. Civils, proposé pour 1890. ....	1842. Sept., 1842. 1850-51. 1852-53. 5 nov. 1853. 8 mars 1864. 15 mars 1864. 1870. 1872 à 1877. 10 déc. 1873. 16 fév. 1880. 1879-90. 1890.
Page, John, jun. ....	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine. .... Assistant ingénieur, canal Cornwall. .... Décédé 14 avril 1885.	Avril, 1876-79. 1880-85.
Papineau, L. G. ....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Montréal, etc. .... do do canal Chambly, etc. .... do relèvement hydrograp. de la riv. Richelieu, etc. .... Membre associé, Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	1878-80. 1881-83. 1884-89. 24 fév. 1887.
Painchaud, Antoine. ....	Ingénieur résidant, construction des chemins entre le bassin de Gaspé et du Saint-Laurent. .... Président de la corporation des arpenteurs de la prov. de Q.	1858-67. 1884-89.
Parent, E. H. ....	Bureau du cadastre seigneurial. .... Aux quartier généraux et aux arpentages, etc. .... Ingénieurs résidant, canal Grenville. .... Ingén. surintendant, canaux Carillon, Grenville et Culbute Ingénieur surintendant, canaux Lachine, Beauharnois et Chambly, écluse et barrage de Saint-Ours, etc. .... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	1856-59. 15 sept. 1864-71. Juillet 1872-78. 4 fév. 1879 au 1er mai 1880. 12 mai 1880-90. 20 janv. 1887.
Pariseau, L. S. ....	Corps des ingén., agrandissement du canal Grenville. .... do relèvement hydrographique, riv. Richelieu. .... Membre associé de la Société Canad. des Ingénieurs Civils.	1878 à juill. 1884. 1885-88. 24 fév. 1887.
Pearse, B. W. ....	Ingénieur résidant, travaux publics, Colombie-Britannique	Juill. 1871 à 1881.
Perley, George E. ....	Corps des ingénieurs à Ottawa. .... Ingénieur assistant, bassin de carénage de Kingston. ....	2 juin 1884-88. Juin 1888-90.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Perley, H. F. ....	Corps des ingénieurs du gouvernement. du Nouv.-Brunswick. do do do de la Nouvelle-Ecosse.	Fév., '48, à juin, '52. Août, '56, à déc., '60. Mai, '63, à août, '65.
	Ingénieur en charge des chemins de fer du gouvernement du Nouveau-Brunswick .....	Mai, '70, à mai, '72.
	Ingénieur en charge du canal Saint-Pierre, Cap-Breton .....	31 janv. 1880-89.
	Ingénieur surintendant, travaux publics, Provinces Maritimes, gouvernement fédéral. ....	1er mai, 1872.
	Ingénieur en chef des travaux publics du Canada. ....	25 nov., 1880-90.
	Ingén. en chef, travaux, havre de Québec et bassin de Lévis .....	Sept., 1883-90.
	do chenal des navires de Montréal à Québec .....	31 déc. 1888-90.
	Vice-président de la Société des Ingén. Civils du Canada .....	24 juin 1887-89.
	Commission des inondations de Montréal .....	1886-88.
Perry, capit., Geo. H. ...	Canal des Chats, relèvement de la rivière Ottawa et de la rivière des Français .....	1853-58. Sept., 1873-87.
	Ingénieur résident, canal Culbute, haut de l'Ottawa .....	Décédé en 1888.
Phillipotts, lieutenant-col., I. R. ....	Ingénieur en charge, construction du canal Cornwall .....	1836.
	Rapport sur la navigation intérieure du Canada .....	31 déc. 1839 au 3 août 1840.
	Rapport sur l'agrandissement projeté du canal Welland .....	1841.
Pilkington, Woodford. ...	Ingénieur résidant, nouveaux bassins de Québec et bassins de radoub de Lévis .....	1876 à 1883.
	Employé dans les Indes .....	1889.
Piper, capit., I. R. ....	Commissaire des travaux du havre de Montréal .....	1830-32.
Pound, Nicholas .....	Corps des ingén., travaux publics, exploration des havres .....	1888.
Power, S. ....	Ingénieur surintendant du canal Welland .....	1842-45.
	devis pour construction de portes d'écluses, canal Welland .....	Oct., 1843.
Pritchard .....	Ingénieur assistant, canal Welland .....	1843-44.
Raaslof, col. de; ingénieur russe. ....	Ingénieur sous-marin. Examen des rapides du Saint-Laurent, entre le lac Ontario et le pied du lac Saint-Louis à Lachine, avec Maillefert .....	1854.
Randall, — .....	Rapport sur le canal Welland, en voie de construction .....	31 mai 1830.
Rannéy, G. W. ....	Ingénieur surintendant. Canaux, glissoires, estacades et barrages, rivière Trent, entre Trenton, lac Ontario et le lac Scugog, inclusivement .....	4 mai 1855 à juillet 1873.
	Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada .....	20 janv. 1887.
Read, capit. J. M. ....	Ingénieur du "Royal Staff Corps," gouvernement Impérial. En charge de la construction du canal de Grenville .....	1824.
Rheaume, L. N. ....	Corps des ingén., 2e agrandissement du canal Lachine .....	1er nov. 1877-84.
	Agrandissement du canal du Rapide Plat .....	Déc., 1884.
	do Cornwall .....	1er juillet 1885-89.
	Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada .....	20 janv. 1887.
Richard, J. F. ....	Exploration des havres, province de Québec .....	1881-89.
Rigney, James .....	Corps des ingén., chemins, Cantons de l'Est, P. Q. ....	1842.
	Asst. ingén., travaux, rivière Trent, à Bobcaygeon, etc. ....	1843-49.
	Décédé en Californie, 6 août 1863. Sépulture à London, Ontario.	
Ritchie, Thomas .....	Corps des ingénieurs, Provinces Maritimes .....	1888.
Roberts, U.S., d'Angl. ...	Examen de la route du canal Wellend projeté avec MM. Hall et Clowes, ingénieurs anglais .....	1824.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Roberts, U.S., d'Angl...	Canal commencé 30 novembre 1824. do ouvert 30 novembre 1829. Ecluse en bois 110 × 22 × 7½ p. d'eau sur les buscs.	
Robertson, G. E.....	Corps des ingénieurs, 2e agrandissement du canal Lachine, division inférieure ou de Montréal..... Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	Août 1873-85. Juillet 1885-89. 20 janvier 1887.
Robinson, Arthur G....	Assistant-ingénieur. Canaux Lachine et Chambly.....	1843-48.
Rogers, R. B.....	Asst. ing. Glissoires, estacades et canaux, rivière Trent... do Division Midland, ch. de fer du Grand Tronc... do Exploration du canal de la Vallée de la Trent... Ingénieur-surintendant, glissoires, estacades et écluses de la rivière Trent..... B. Sc. A. et membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1878 à 1881. 1881 à 1882. 1882 à 1883. 1er juillet 1884-89. 12 mai 1888.
Rosa, Joseph.....	Corps des ingénieurs. Chemins, ponts, jetées, havres et améliorations des rivières, etc., province de Québec....	29 mai, 1856-89.
Rosamond, Joseph A....	Rapport, rivière Saint-François, moulins de Pierreville.... Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine.... Ingénieur résidant. Canal Murray, lac Ontario..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	13 juillet 1875. Juin 1876-82. Juin 1882 à 1889. 24 février 1887.
Ross, John LeBreton....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Ontario et Québec. Décédé mai 1876.	Décembre 1856-76.
Rowan, James H. ....	Corps des ing. Travaux publics, ch. de fer et canaux.... Puis ingénieur de district, chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba.....	Mai 1860-72. 1872 à 1882.
Roy, Charles F.....	Havres. Province de Québec et Provinces Maritimes.... Chenal des navires entre Saint-Roch et l'Île-aux-Coudres... Elu membre des Communes pour le comté de Kamouraska en 1877-78. Décédé 13 avril 1882.	1879-80. 1881.
Roy, George P.....	Corps des ing. Travaux publics, havres, prov. de Québec.	1881-82, 1884.
Roy, Joseph R.....	Corps des ing. Travaux publics, exploration des rivières et havres de la province de Québec..... Membre associé de la Société Canadienne des Ing. Civils..	1883-84. 24 février 1887.
Royaux, ingénieurs, gouvernement impérial....	Agrandissement des canaux des Cascades, du Rocher-Fendu, du Vieux Fort; écluses, 12 p. largeur, profondeur 3½ p. Canaux de l'artillerie, à Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, rive nord de l'Ottawa. Ecluse 108 × 20 et 130½ × 32½; 6 pieds d'eau sur les buscs. Plans et devis. Achevés.....	1817. 1819. 1833.
Rubidge, F. P.....	Assistant-ingénieur en chef, et architecte du Canada avant et après la confédération..... Rapport sur les débarcadères proposés en bas de Québec... En charge. Explorations et enquêtes, etc., lac Saint-Pierre. Rapport. Ecluse, barrage et dragage, rivière L'Assomption... do Ponts, etc., province de Québec, etc..... Plans des ponts construits sur les rivières Saint-Maurice, Champlain, Sainte-Anne de la Pérade, Jacques-Cartier, sur la route provinciale de la rive nord du Saint-Laurent, —et sur les rivières Etchemin, Bécancour, Godfroi, Nicolet, Melbourne, Châteauguay, etc., sur les grandes routes, sur le côté sud du St-Laurent..... Bassins projetés au "Cap Rouge" en haut de Québec. Examen et rapport.....	15 décembre 1841 à juillet 1871. 15 novembre 1846. 1847. 27 décembre 1848. 29 novembre 1848. 1843 à 1849. 1846.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Rubidge F. P. ....	Construction et améliorations, édifices du parlement et résidences vice-royales, etc., à Québec, Montréal et Toronto ..... Quatorze édifices construits pour palais de justice et prisons dans la province de Québec ..... Commission d'enquête, édifices du parlement et des départements ..... Améliorations, résidence du gouverneur-général, à Rideau Hall, Ottawa ..... Rapport. Edifices et autres travaux. ....	1844 à 1865. 1859 à 1862. 1862-63. 1865-1871. 1846 à 1871. Juillet 1871. Décembre 1889.
Rubidge, Thomas S. ...	Corps des ingénieurs, construction, canaux Williamsburgh. Ingénieur-surintendant. Approfondissement, Rapides des Galops; ouvrage commencé en 1876 et terminé en 1882. Ingénieur-surintendant. Canal Murray, entre la baie de Quinté et la baie Presqu'Île, rive nord, lac Ontario. .... Ingénieur-surintendant. Canaux Burleigh, Buckhorn, Chutes Fénélon, etc., rivière Trent; travaux commencés 1882, terminés 1888. .... Ingénieur-surintendant. Agrandissement, etc., canaux Williamsburgh ..... Ingénieur-surintendant. Agrandissement, etc., canal Cornwall. Travaux commencés en 1876 sur la moitié inférieure à partir de Cornwall en montant.	1844. 1875 à 1882. 1881 à 1886. 1881 à 1888. 1880. 1876-1889.
Russell, Lindsay A. ....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, exploration de la route Dawson, Fort-William sur la rivière Kamistiquia, près de la baie de Tonnerre, lac Supérieur au Fort-Garry, (Winnipeg) Manitoba. ....	1857-1859.
Russell, Alexander J. ...	Ingénieur-surintendant. Ponts et chaussées, rive nord, Baie des Chaleurs, entre la Pointe de la Croix et le bassin de Gaspé. .... Contrat du pont de Rimouski, S. Bradley et Jos. Garon. ....	1841 à juin 1846. 23 novembre 1844.
Scott, David. ....	Assistant-ingénieur. Glissoires et estacades, rivière Ottawa.	1er octobre 1854-89.
Scott, W. L. ....	Assistant-ingénieur. Commissaires du havre de Montréal. ....	19 mai 1875.
Secord, William F. ....	Corps des ing. Agrandiss. du canal Welland, division sud.	Octobre 1872.
Shanly, Frank. ....	Autrefois ingénieur de la ville de Toronto. Nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial. .... Décédé le 13 septembre 1882.	23 juin 1880.
Shanly, Robert. ....	Exploration du canal Ottawa jusqu'au lac Huron. ....	1857-58.
Shanly, Walter. ....	Ingénieur-surintendant. Construction du canal Beauharnois. Ingénieur en chef du chemin de fer Bytown et Prescott. .... Ingénieur en charge. Canalisation projetée de la rivière Ottawa, entre Montréal et le lac Huron. .... Inspecteur de chemins de fer, et ingénieur de divers travaux. Elu député aux Communes, 1863-72, juillet, 1885-90. .... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	1842-48. 1851-54. 1857-58. 29 octobre 1864-89. 24 février 1887.
Shaw, W. M. ....	Devis, etc., chemins d'Hamilton à Port-Dover, de London à Brantford, de Brantford à Woodstock. ....	1842-44.
Simmons, Lieut. J. A., Ingénieurs Royaux. ....	Rapport d'une tentative faite à Québec le 13 juillet 1840, de faire sauter par la poudre une porte de barrière. ....	17 juillet 1840.
Sims, A. H. ....	Rapports sur les chemins, etc., district de Gaspé. ....	1847-48
Simpson, Frank. ....	Corps des ingénieurs. Canal Welland, division nord. ....	1876.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Sippell, John G. ....	Ingénieur-surint., canaux, province de Québec, non compris ceux de l'Ottawa, des ingénieurs royaux, jusqu'à 1857 Ingénieur-surintendant, agrandissement du canal Lachine et des canaux de l'Ottawa. .... Ingénieur-consultant, canaux de Lachine et Ottawa. .... Décédé le 28 septembre 1879.	Juillet, 1853 à 1877. 1870 à 1877. 1877-79.
Sirois, Joseph Eustache..	Corps des ingénieurs, explorations pour havres en bas de Québec et redressement du chenal des navires entre Québec et l'Île-aux-Coudres.	1881-89.
Slater, James Dyson ...	Ingénieur-assistant, canal Welland. .... Ing.-assist. sur les glissoires et estacades de la riv. Ottawa. Ingénieur sur les routes empierrées, Ottawa à Aylmer et "Bell's Corners" ..... Ingénieur-résident—Tracé et construction du chemin de fer, entre Bytown et Prescott, sous Walter Shanly, ingénieur en chef ..... Arpentages, chemin de fer Montréal, Bytown et Pembroke Canalisation projetée de la rivière Ottawa, avec James Stewart, ingénieur civil, Robert Shanly, G. H. Perry, T. E. Norman et Mackenzie. .... Ingénieur-surintendant, canal Rideau, etc. .... Résigné le 12 septembre 1872. Décédé le 26 octobre 1876.	1842-46. 1846 à 1849. 1849-51. 1851-54. 1854-56. 1857-58. 10 juin 1858, au 1er oct. 1872.
Smith, D. C. ....	Surintendant des phares en amont de Montréal. .... Décédé le 1er mai 1880.	21 juin 1855-80.
Smith, Col. J. C., I.R. ...	Rapport et estimation des travaux proposés du canal Rideau conjointement avec le lieutenant-col. sir G. Hoste et le major Harris, I. R., recommandant des écluses de 108 par 20 pieds et une profondeur d'eau de 5 pieds. ....	1825.
Snow, W. B. ....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa. .... Exploration des havres, Ontario, Québec et Prov. Maritimes Autrefois employé surtout sur les chemins de fer et autres travaux importants en Angleterre où il était l'agent de l'évêque de Durham ; ultérieurement employé en Afrique. .... Employé sur divers travaux, en Canada.	1er août 1880-89. 1882 à 1887. 1837 à 1876. 1876 à 1880.
Soare W. F. ....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, Ontario. .... Décédé à Port-Stanley, 1889.	1885.
Spence, J. B. ....	Corps des ingénieurs, chemins de fer et canaux, Ottawa, etc.	Oct. 1876-89.
Starke, David. ....	Secrétaire de la commission d'enquête, édifices du parlement, Ottawa. .... Rapport sur l'exploration supplém., canal de la Baie-Verte. Ingénieur-surintendant, canaux, rivière Ottawa. .... do do nouv. canaux, riv. Trent, achèvement.	1862-63. 27 déc. 1872. 1er mai 1880-89. Avril 1887-88.
St. George, Percival W..	Commission sur les inondations de Montréal. .... Ingénieur et arpenteur, corporation de Montréal. .... Membre du conseil, Société Canad. des Ingénieurs Civils. ....	1886-88. 1889 et antérieure- 1887-1890. [ment.
St. Laurent, Arthur. ....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations des havres, province de Québec. ....	1885-89.
Steckel, Louis Joseph René. ....	Assistant-ingénieur de G. F. Baillairgé, tracé de la rive sud du Saint-Laurent pour chemin du golfe, entre Ste-Aune-des-Monts et le cap Rosier, et le bassin de Gaspé. .... Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec. .... Exploration et forages, bassins de la princesse Louise, Qué. Corps des ingénieurs, officier en chef, Canada. .... Exploration hydrographique et nivellement géodésique du Saint-Laurent et du Richelieu. .... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils. ....	Janvier 1861-62. Avril 1863-74. 1875-76. 1er juillet 1880. Juillet 1881-89. 9 février 1888.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Stevenson, Alexander...	Exploration avec André Trudeau pour le canal projeté entre les lacs Saint-François et Saint-Louis..... Rapport du canal projeté de Beauharnois par A. Stevenson et N. H. Baird..... Adopté sur la recommandation de Samuel Keefer dans son rapport du 17 février 1842.	1830-31. 1835.
Stewart, James.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics à divers endroits.. Carte de la débâcle des glaces à Montréal. Travaux de l'écluse Saint-Ours et du canal Beauharnois..... Route prop. de la Malbaie à la Baie des Ha ! Ha ! Saguenay Explorations et plans, jetées proposées en bas de Québec.. Premier rapport général, travaux publics jusqu'à..... Arpentage et nouv. trav. canaux de Lachine et Beauharnois Chemin de fer du Grand Tronc..... Assist.-ing., canalis. proj. de la riv. Ottawa jusq. lac Huron. <i>Voir</i> rapport de Walter Shanly, 22 mars 1858.	1843 à 1858. 1843-44-45. 1847. 1846-47. 1849. 1847-54. 1854-55-56. 1857-58.
Stoker, George.....	Assistant-ingénieur. Canal Welland.....	1864.
Strong, W. O.....	Ingénieur en charge sous H. F. Perley, ingénieur en chef, travaux publics, du bassin de carénage à Kingston, Ontario..... Dessins et devis signés par H. F. Perley, ingénieur en chef des travaux publics..... Longueur du bassin, 280 pieds. Largeur do 72 do au sommet. Largeur à l'entrée du bassin, 48 pieds. Profondeur do 15½ pieds, sous l'eau basse du lac Ontario. La hauteur de l'eau varie de 5½ pieds. Contrat signé par N. K. et M. Connolly, et travaux commencés..... Date stipulée pour l'achèvement..... Estimation du coût, \$260,680.85.....	1er déc. 1888-90. 14 février 1889.     23 avril 1889. 23 avril 1891.
Sullivan, J. H.....	Corps des ing. Trav. publics. Amélioration des rivières, etc. Ingénieur-résidant, approfondissement du chenal, entre le lac Saint-François et la rivière Saint-Louis..... Amélioration de la rivière Assiniboine.....	1880-87. 1883-85. 1886.
Summerville, Peter.....	Assistant-ingénieur, travaux publics, exploration du havre de Victoria et rivière Fraser, Colombie-Britannique... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	1er août 1883, au 6 juillet 1887. 9 février 1888.
Sutcliffe, John.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine.. do do Ste-Anne. Bassins de Saint-Gabriel, canal Lachine..... Quitta le service, mai 1886. Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	15 juillet 1872-81. Juillet 1881-86. Août 1882-86. 27 juin 1888.
Sutherland, Hugh.....	Ingénieur-surintendant, canal du Fort Frances, au pied du Lac à la Pluie, sur la route Dawson..... Canal 800 pieds de long, avec une écluse de 200 x 36½ pds, et 7 pieds d'eau sur le seuil inférieur de l'écluse, ouvrant la navigation entre les chutes de la Chaudière, à la tête du Lac à la Pluie, et l'angle nord-ouest du Lac des Bois, 164 milles. Construction commencée..... do terminée, excepté les portes d'écluse. Coût de la construction, \$288,278.51, jusqu'au..... <i>Voir</i> , Baillairgé, Hazlewood, Mortimer, H. Thompson.	1875-79.   14 juin 1875. 1878. 22 janvier 1879.
Swift, W. H. (de Boston, E.-U.).....	Ingénieur-consultant. Canal Caughnawaga. Recommande la route proposée par J. E. Mills, 19 février 1848.....	6 juin 1855.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Symmes, H. R. ....	Ingénieur surintendant, rivière Saint-Maurice, glissoires et estacades ..... Décédé le 8 octobre 1875.	24 fév. 1858 au 8 oct. 1875.
Taché, Joseph Charles...	Corps des ingénieurs à Ottawa ..... Dessinateur en chef ..... Travaux, havres, etc., en bas de Québec, exploration et construction .....	29 jan. 1872. 1er juill. 1883. 1882 à 1889.
Tait, Charles Maitland..	Employé sur l'exploration du canal Beauharnois .....	1842.
Tait, T. M. ....	Ingénieur des travaux du havre de Montréal .....	1845 à 1848.
Talcott, W. H. ....	Tracé, rapp. et évaluat., C. Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.	1856.
Taylor, David .....	Ex. d'une route p. un c., entre le lac Huron et la riv. Ottawa Fit rapport sur cette route, avec David Thompson et William Hawkins à l'honorable John Macaulay, arpenteur général du Haut-Canada, John S. Cartwright et le capitaine Baddeley des ingénieurs royaux, suivant l'acte du 4 mars 1837 du parlement du Haut-Canada. <i>Voir</i> app. 30, pp. 837 à 847, par G. F. B., Rapport des travaux publics, 1867-82.	1837.
Telford, Thomas .....	Rapport du canal projeté de la Baie Verte entre la baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent .....	1826.
Temple, E. B. ....	Ingénieur résidant. Travaux, havre de Toronto .....	Avril 1888.
Thom, G., brigadier général breveté, E.-U. ....	Rapp. sur l'obstruction des riv. navig. par la sciure de bois.	27 août 1872.
Thompson, David .....	Astronome et arpenteur. Etablissement de la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, pour l'Angleterre ..... <i>Voir</i> le rapport des commissaires de l'Angleterre et des Etats-Unis nommés pour définir la frontière, sous l'article VII du traité de Ghent daté du 23 octobre 1826. M. Thompson est cité comme étant le topogr. princ., et le signat. de 34 cartes dressées, relativ. aux front. <i>Voir</i> les traités commerciaux de Hertsets, vol. 13, page 906. Fleuve Saint-Laurent ..... Exploration du lac des Bois ..... do du lac Saint-François ..... do Canalis. de la riv. Ottawa jusqu'au lac Huron ..... Exploration du chenal du lac Saint-Pierre et estimation du dragage p. l'approfondissem. du chenal des navires .....	1816 à 1827. 1817. 1825. 1832-34. 1837. 1841.
Thompson, E. W. ....	Assistant ingén. Nouvelles écluses et barrage, C. Carillon.	Juillet 1872.
Thompson, H. ....	Ingén. assistant de Hugh Sutherland, canal du Fort Frances au pied du "Lac à la Pluie" ..... <i>Voir</i> Baillairgé, Hazlewood, Mortimer, Sutherland	1875-79.
Thompson, H. B. ....	Agrandissement du canal Lachine ..... Assistant ingén. résidant. Canal Culbute, riv. Ottawa .....	Déc. 1872. Sept. 1873.
Thompson, H. G. ....	Rapport sur explor. et cartes indiquant les sondages du Saint-Laurent en amont du lac Saint-Louis .....	Sept. et déc. 1836-42.
Thompson, lieut.-col. ....	Ingénieurs royaux sous le gouvernement impérial ..... Succéda au major Bolton, I.R., en qualité d'ingénieur surintendant du canal Rideau .....	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Thompson, W. G. McNeill.....	Institut mécanicien des Ingénieurs Civils d'Angleterre... Ingénieur résidant. Division sud, agrandissement du canal Lachine..... Ingénieur assistant, canal Saut-Sainte-Marie, Canada..... Entra au service du gouvernement fédéral en avril 1868, comme ingénieur de division sur les explor. et la localisat. du ch. de fer Intercolonial; travailla dans la N.-E., et le N.-B., et la prov. de Québec jusqu'au printemps de 1872. En charge de l'exploration du lac Saint-Louis..... Adolphe Larue, arp. prov., releva le lac Saint-Louis en 1836.....	1872-88. Jan. 1889. Printemps, 1872.
Tibbett, Hiram.....	Description d'une route projetée pour le canal Welland....	1823.
Tomlinson, Joseph.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Canada..... Ingénieur surintendant des phares du Canada..... Inspecteur des ponts de chemin de fer, etc..... Officier retraité.....	1er jan. 1870. 5 mai 1871-80. 9 fév. 1880-86. 16 oct. 1886.
Townsend, T. B.....	Corps des ingén., bur. de l'ingén. en chef, trav. pub., Ottawa Entrepreneur des portes d'écluses, agrand. canal Welland..	Sept. 1872-80. 17 juillet 1880, au 29 juillet 1882.
Tracy, B. H.....	Tracé de la route du canal projeté entre le lac Saint-Louis et le lac Champlain..... <i>Voir Mills, Jarvis, Gamble, Swift.</i>	1854.
Tremblay, A. J.....	Corps des ingén. Exploration des havres en bas de Québec. Etudiant, Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	1888. 20 jan. 1887.
Trudeau, André.....	Exploration avec Alex. Stevenson au sujet des améliorations de la navigation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis.....	1830-31.
Trudeau, Louis E.....	Corps des ingénieurs. Exploration des havres, etc..... do Canaux, etc., P.Q.....	Juillet 1875-80. 1880-89.
Trudeau, Toussaint.....	Ingénieur assistant sur les chemins de fer, etc., Canada et les Etats-Unis..... Secrétaire des travaux publics, Ontario et Québec..... Ingénieur en chef des travaux publics..... Assistant commiss. des travaux publics, Ontario et Québec Député-ministre, travaux publics, Canada..... do chemins de fer et canaux, Canada.....	1846 à 1859. 13 déc. 1859-64. 8 mars 1864. 15 mars 1864. Mai 1868-79. 22 sept. 1879-90
Trutch, sir J. W., C.M.G.	En charge des travaux publics et du bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique..... Antérieurement lieut.-gouv. de la Col.-Britannique. Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	1881 à jan. 1888. 17 sept. 1887.
Tully, Kivas.....	Ingénieur, commissaires du havre de Toronto..... Canal prop. entre la b. Georgienne, lac Ontario et lac Huron	1853-58. 1845-51.
Twiss, capit.....	Commandant des ingénieurs royaux. Les premiers canaux sur le côté nord du Saint-Laurent entre les lacs Saint-Louis et Saint-François furent construits sous les direct. de cet officier, suivant des plans approuvés par le gouverneur Haldimand, entre les années.... Ils étaient situés aux Cascades, Split-Rock, Trou du Moulin et Côteau du Lac; les écluses avaient une largeur de 6 à 7 pieds entre les portes et une profondeur d'eau de 2 à 2½ pds s. les seuils, p. le pass. des bateaux avec charges de 30 à 40 quarts de farine. 263 bateaux, à 10 ch., 2 canots et 1 bateau, à 5 ch. chaque=£132 5 0, pour péages, passèrent par	1779 et 1783.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de services, etc.
Twiss, Capt.....	ces canaux pendant la saison de 1781. <i>Voir son rapport daté le</i> Pour détails subséquents, <i>voir</i> le record du Col. Gother Mann, ing. roy.	3 décembre 1781.
Valiquet, Ulric.....	Corps des ingén., trav. pub., Ottawa et en bas de Québec.	Mai 1873-89.
Vaughan, Captain .....	Surintendant du dragage du nouveau chenal direct dans le lac Saint-Pierre..... En charge du phare de Belle-Ile..... Décédé à Québec, 9 déc. 1869.	1844-46. 1855-61.
Walton, D. S.....	Corps des ing. Agrandiss. du canal Lachine; écluse et barr. de St-Ors; canal Chambly; ponts et chaussées, etc., de Hull à Grenville, de Bytown à l'Original, etc..	1843-49.
Weller, J. L.....	Corps des ing. Nouveaux canaux de la Trent..... do Agrand. du canal Cornwall, moitié d'aval..	Juillet 1882-89. Août 1888-89.
Wells, Alexander W....	Corps des ing. Explor. route Dawson projetée entre le Fort William sur la Kaministiquia, Baie du Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry ou Winnipeg, Manitoba...	1857 à 1859.
Wells, Arthur .....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec, chemins, Cantons de l'Est; agrandissement du canal Lachine, etc.....	1846.
West, James.....	Devis, pont sur le chenal occidental de la rivière Rideau, près de son embouchure..... Canal prop. de la B. Georg. entre l'Ottawa et le l. Huron.	5 juillet 1845. 23 février 1856.
Westmacott, lieut. S., I. R.....	Rapport sur les causes des inondations à Montréal.....	29 juin 1841.
White, lieut. H. A., I. R.	Rapport sur une tentative de faire sauter par la poudre les portes du <i>Sally Port</i> à Québec.....	11 juillet 1840.
Williams, J. B.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, amélioration de la riv. Saskatchewan, etc., territ. du Nord-Ouest.....	1885-87.
Wise, Frederick Ashford Milbank .....	Corps des ingénieurs, exploration de la route du canal proposé du Saut Sainte-Marie, sous S. Keefer, ingénieur en chef, travaux publics, Canada..... Corps des ingénieurs. Construction et entretien, chemin de fer du Grand-Tronc..... Corps des ingénieurs, travaux publics, arpentages, havres, etc., Ontario..... Ingénieur résidant. Construction, chemin de fer Érié et Niagara, et Buffalo et Salamanca un embranchement de "l'Atlantic et Great Western"..... Ingénieur en chef. Chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa et ing. assist. de l'aqueduc d'Ottawa..... Ingénieur surintendant, canal Rideau d'Ottawa à Kingston..... Ingénieur surintend. Reconstruction du canal Tay entre le lac Rideau d'en haut et la ville de Perth, Ontario.. L'ancien canal, 8½ milles de long, avec 5 écluses de 100 × 20 et 4 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 28 pieds; construit par une Cie en vertu de l'acte Guillaume IV, chap. 2, sect. 1, et autres actes..... Le nouveau canal, 7 milles de long, avec 2 écluses de 13 pds de chute, et 134 × 32 avec 5½ pds d'eau sur les seuils dur. l'eau basse de la riv. et des lacs. Construit par Manning et Cie, entrepr.. Et par W. Davis et Cie, entrepreneurs..... Le nouveau canal sera ouvert le.....	1852. 1853 à 1860. 1860-63. 1864-66. 1866-72. 1872-90. 1882-89. 1831. 15 juin 1883 au 12 juillet 1888. 12 juillet 1888-90. 30 juin 1890.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux	Dates de service, etc.
Wise, Frederick Ashford Milbank.....	M. Wise est devenu membre de la Société Can. des Ingén. Civils.....	20 janvier 1887.
Wolfe, major Alex. Jos..	Ing. surintendant, chemin de Kempt, de Saint-Octave de Métis, près du Saint-Laurent à la Pointe à la Croix, Baie des Chaleurs.....	1830-32.
Wright, Benjamin .....	Agrandissement projeté du canal Welland .....	1833.
	do des canaux Williamsburgh.....	1833.
	Ingénieur consult., canal Cornwall.....	1833.
Wright, G. B.....	Rapport, améliorations, rivière Fraser, Colombie-Britann.	1875-80.
Yule, cap. P., Ing.R....	Surintendant, construction et réparations des canaux du Saint-Laurent.....	1830.
	Rapport sur les canaux du St-Laurent.....	1833.
	Plans, canal et écluse proposés à Ste-Anne, rive sud de l'Ottawa, pour remplacer l'ancienne écluse en bois, bâtie en 1816, dans le chenal de Vaudreuil, entre l'Île Perrot et Vaudreuil.....	1835.
	Nouv. écluse en pierre; rive nord de la riv., 190 x 45	
	p., 6 p. d'eau sur les buscs, bâtie en 1840-43...	
	Ecluse en pierre agrandie, 200 x 45 p., 9 p. d'eau sur les buscs; nouveau chenal avec encaissement et terrassement de chaque côté dans la rivière en aval de l'écluse, travaux commencés en 1873, terminés vers 1883.....	

N.B.—Voir notes sur la page du titre et l'Addenda à la page suivante.—G.F.B.

ADDENDA aux "Ingénieurs employés sur les travaux publics du Canada."—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Almoy, J .....	Rapport sur le canal "Saut-Sainte-Marie" à la législature de l'Etat du Michigan, antérieurement à..... <i>Voir</i> Rapport de l'hon. H. H. Killaly.....	1847. 30 mars 1847.
Bailey, C.E.....	De Kingston, Ont., nommé ingén. de la prov. de l'Île du P.E. Décédé en 1882. Son successeur n'a pas été nommé.	1877 à 1882.
Beckwith, Adolphus G..	Ingénieur provincial du Nouveau-Brunswick..... Succéda à Walter M. Buck, décédé.....	1890.
Ford, capit., I.R.....	Surintendant des travaux, canal Grenville.....	1846.
Gordon, lieut., I.R.....	Corps des ingénieurs, canal Grenville.....	1844.
Gregory, Charles Currie, I.C.....	Ingén. assist., embr. Sarnia du ch. de fer "Great Western" do ch. de fer "European et North Western," mainten. l'Intercolonial—Div. supérieure de Salisbury. Ingénieur de la cité de Frédérickton, N.-B..... Ch. de fer "European et North American." En charge de la Division Est..... Tracé préliminaire. Emb. du chemin de fer Carleton..... Ingénieur en chef. Construction du chemin de fer I. du P.-E. Ingénieur en charge. Tracés divers. Chemin de fer du Nord, Québec..... Ingén. en chef. Extension Est. Ch. de fer, Nouvelle-Ecosse Arbitre. Récl. du ch. de fer Can. du Pac., contre la Reine.	1857-59. 1859 à 1861. 1862 à 1867. 1867 à 1869. 1870. 1871 à 1875. 1876. 1876 à 1878 1889-90.
Hadden, lieut., I.R.....	Corps des ingénieurs. Canal Grenville.....	1834.
Hayes, capit., "Royal Staff Corps".....	Corps des ingénieurs. Canal Grenville.....	1834.
Howorth, lieut., I.R.....	Corps des ingénieurs. Canal Grenville.....	1836.
Murphy, Martin.....	Ingénieur provincial et surintendant de tous les travaux provinciaux de la Nouvelle-Ecosse.....	1867-1890.
Reidel, J. M., I. C.....	"Un ingénieur civil très éminent." Ingénieur consultant avec l'hon. H. H. Killaly, le capit. Bayfield et le capit. Beaufort, au sujet de la navigation du lac Saint-Pierre. <i>Voir</i> rapport de Killaly.....	1843-44.
Smythe, major général, J. Carmichael.....	Rapport au bureau de l'ordonnance contre le projet des canaux de grandes dimensions, par le lieut.-col. By. Ce dernier écrivit le 13 juillet 1826, au général Mann, qu'il était nécessaire pour le commerce et pour des raisons militaires de construire des canaux assez grands pour le passage des vapeurs de 110 à 130 pds de long, de 40 à 50 pds de large, et d'un tirant d'eau de 8 pds. Le lieut.-col. By, soumet l'estimation du coût probable des canaux comme suit :— Welland, £400,000 ; Rideau, £400,000 ; Grenville, £100,000 ; côté nord, Île de Montréal, £150,000 ; Richelieu, £150,000. Les canaux furent construits suivant les dimensions limitées recommandées par le major général Smyth dans son rapport. <i>Voir</i> le rapport de Douglas Brynner, archiviste, 1889.	
Stehelin, capit., I.R.....	Ingénieur surintendant général de la construction, canal Grenville, entre.....	1819 et 1833.
Taylor, Thomas Dixon, I.R.....	Ingén. assist., construction du chemin de fer Intercolonial. Tracés et construction. Ch. de fer Canadien du Pacifique.. et aussi pendant partie de.....	Mai '69 à déc. '74. Fév. '75 à sept. '77. 1878-79 et 1880.

ADDENDA aux "Ingénieurs employés sur les travaux publics du Canada."—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Taylor, Thomas Dixon, I. R. ....	Tracés de chemin de fer, Terrebonne ..... Ingénieur résidant, canal Tay .....	Juillet à déc. 1880. Mars 1882 à janvier 1889.
Vavasour, lieut., I. R. ...	Corps des ingénieurs. Canal Grenville .....	1840.
Walsh, Edmund J. ....	Ingénieur assistant. Travaux de comtés et de municipa- lités. Province d'Ontario..... Ingén. assist. Ch. de fer C. du P., Div. des Mont. Rocheuses do Ch. de fer Pacifique Nord et Cie O. et T. .... do Sur une division du chemin de fer C. du P. .... do Ch. de fer Cap-Breton—pour le département des chemins de fer et canaux ..... Ingénieur en charge. Tracés. Section du chemin de fer entra Harvey et Salisbury pour le département des chemins de fer et canaux.....	1877-1880. 1881. 1882. 1882-1885. 1885 à 1889. 1889-1890.
White, lieut., I. R. ....	Corps des ingénieurs. Canal Grenville.....	1844.

---

---

ANNEXE N° 20.

---

# CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er juillet 1867, au 30 juin 1889.

---

---



## ANNEXE N° 20.

## CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées du 1er juillet 1867 au 30 juin 1889.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre .....	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre .....	3,498	2,317
1869 do do do .....	3,448	2,171
1870 do do do .....	4,961	3,185
1871 do do do .....	6,268	3,983
1872 do do do .....	8,333	4,428
1873 do do do .....	10,072	5,707
1874 do do do .....	9,800	5,043
1875 do do do .....	9,006	5,006
1876 do do do .....	7,971	4,773
1877 do do do .....	7,517	4,425
1878 do do do .....	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre .....	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre .....	2,033	810
1880 do 1er janvier do .....	8,451	4,410
1881 do do do .....	9,599	5,529
1882 do do do .....	10,505	5,699
1883 do do do .....	11,633	6,227
1884 do do do .....	13,114	6,903
1885 do do do .....	8,977	5,321
1886 do do do .....	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin .....	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888 .....	10,493	6,343
1888 do do do 1889 .....	10,522	7,042

NOMBRE de chèques envoyés par le comptable à la division du secrétaire, et expédiés par la poste, de 1882 à 1889.

Année.	Nombre.
1882..... Du 22 septembre au 30 juin 1883 .....	1,566
1883..... do 1er juillet do 1884 .....	3,366
1884..... do do do 1885 .....	3,298
1885..... do do do 1886 .....	3,466
1886..... do do do 1887 .....	4,198
1887..... do do do 1888 .....	4,692
1888..... do do do 1889 .....	4,960

## CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés de la division du secrétaire.

Année.	—	Nombre.
1885.....	Du 1er avril au 30 juin 1885.....	245
1885.....	do 1er juillet do 1886.....	954
1886.....	do do do 1887.....	1,158
1887.....	do do do 1888.....	918
1888.....	do do do 1889.....	887

## LETRES reçues et envoyées, bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1889.

Années.		Reçues.	Envoyées.
1880—	Du 1er janvier au 30 juin.....		1,273
1880	do 1er juillet do 1881.....		2,943
1881	do do do 1882.....		2,859
1882	do do do 1883.....	3,538	4,600
1883	do do do 1884.....	3,860	6,004
1884	do do do 1885.....	4,500	6,718
1885	do do do 1886.....	6,075	6,450
1886	do do do 1887.....	6,816	6,380
1887	do do do 1888.....	6,947	6,870
1888	do do do 1889.....	6,484	7,667

## LETRES envoyées du bureau de l'ingénieur en chef, du 10 janvier 1880 au 30 juin 1889.

Année.	—	Nombre.
1880.....	Du 10 janvier au 30 juin.....	418
1880.....	do 1er juillet do 1881.....	1,795
1881.....	do do do 1882.....	2,352
1882.....	do do do 1883.....	2,651
1883.....	do do do 1884.....	3,611
1884.....	do do do 1885.....	3,119
1885.....	do do do 1886.....	2,867
1886.....	do do do 1887.....	3,281
1887.....	do do do 1888.....	3,552
1888.....	do do do 1889.....	4,229

NOTE.—Les lettres, y compris les rapports, reçues dans le bureau de l'ingénieur en chef peuvent être évaluées au taux de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE No. 21.

---

ETAT

DES

DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

---

---

ÉTAT des Droits de Glissoires et d'Estacades qui étaient dus au 30 juin 1889, qui restaient à percevoir le 30 septembre 1889, et des montants perçus jusqu'au 30 novembre 1889, inclusivement.

RENVOI N° 108,990.

Débiteurs.	Dettes hommes et douteuses.		Droits d'estacade Chaudière en suspens et note A.		Droits autres glissoires et estacades.		Droits ordinaires Glissoires et estacades.		Total. Droits non perçus le 30 sept. 1889.		Année de l'échéance.		Montants perçus depuis le 30 nov. 1889, inclusivement.		Observations.
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	1873 1876 1872 et 1873 1873 1873 et 1874 1873 et 1874 1874 et 1875 1871 à 1874 { 1861-63-64- 1869, 1875 à 1878 }	\$	cts.		
John et Wm. McLean.....	53	14					53	14			1873			Insolvable. Surcharge.	
James Yull.....	9	29					9	29			1876				
John Rowan.....	342	50					342	50			1872 et 1873			Insolvable. do	
Leimieux et Charrette.....	21	30					21	30			1873				
Faillon et Leprieux.....	148	10					148	10			1873 et 1874			do	
Mosgrove et McHarry.....	261	42					261	42			1873 et 1874				
W. C. Wells.....	600	80					600	80			1873 et 1874			do	
Dufresne et McGarity.....	528	80					528	80			1874 et 1875				
W. Walton Smith.....	171	46					171	46			1874 et 1875			do	
A. H. Baldwin.....	3,507	92					3,507	92			1871 à 1874 { 1861-63-64- 1869, 1875 à 1878 }				
Hon. James Skead.....	9,807	65					9,807	65			1875 à 1877			do	
Batson et Currier.....	5,558	70					5,558	70			1876				
A. F. A. Knight.....	546	30					546	30			1877			do	
James Walker.....	11	25					11	25			1877				
R. Campbell et Fils.....	283	50					1,275	00			1879 à 1881			\$480.37 est une surcharge. causés par rupture de l'estacade de Coulonge.	
W. C. Elvards et Cie.....							480	37			1886 et 1888				
John R. Booth.....							398	88			1881 à 1888			\$398.88 contre-reclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Madawaska. \$2,035.96 contre-reclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Madawaska. \$419.10 contre-reclamation à cause de dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.	
							9,871	93			{ 1867 et 1868 1880 à 1888 }				
Perley et Pattee.....							8,889	85			1880 à 1888			Surcharge. do	
							2,455	06			1882 et 1883				
The Bronsons & Weston Lumber Cie.....							8,180	79			1881 à 1885			\$480.37 est une surcharge. causés par rupture de l'estacade de Coulonge.	
Pierce et Cie.....							462	18			1886 et 1887				
G. A. Grier et Cie.....							1,060	50			1881 à 1885			\$2,035.96 contre-reclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Madawaska. \$419.10 contre-reclamation à cause de dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.	
Succession feu Levi Young.....							1,461	20			1881 à 1888				
W. Mason.....							1,511	06			1881 à 1888			Surcharge. do	
Gilmour et Cie.....							406	27			1884				
John Rochester.....							268	88			1881 à 1883			Surcharge. do	
J. et B. Grier.....							76	84			1873				
R. et W. Conroy.....							95	42			1882 et 1883			Surcharge. do	
							11,944	91			1880 à 1888				
McLaughlin Frères.....							2,102	46			1887 et 1888			Prétendent que les estacades de Madawaska leur sont inutiles. Surcharge. Contre-reclamation à cause de rupture de l'estacade de Coulonge.	
A. et P. White.....							101	00			1881				
J. et G. Bryson.....							252	20			1886			Surcharge. Contre-reclamation à cause de rupture de l'estacade de Coulonge.	
B. Caldwell et Fils.....							4	33			1887				
E. B. Eddy.....							458	25			1886			Paiements en dispute entre Eddy et Alex. Fraser. 80 centims en dispute—il ont pas reçu les billets.	
La Cie manufact. de E. B. Eddy.....							124	78			1887				
James G. Bryson.....							73	50			1886			Insolvable. do	
Costello Freres.....							90	62			1882				
James Dempster.....							231	98			1883 à 1888			291 98 3,043 33 280 00	
N. E. Cormier.....							2,528	34			1883 à 1888				
R. Hurdman et Cie.....							5,461	17			1887 et 1888			250 00	
Joseph Johnson.....							76	13			1888				
John R. Booth.....							280	00			1889			7,075 41	
Total.....	21,852	23	31,005	54	7,241	06	12,444	76	72,544	09					

\$480.37 est une surcharge.  
causés par rupture de l'estacade de Coulonge.  
\$398.88 contre-reclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Madawaska.  
\$2,035.96 contre-reclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Madawaska.  
\$419.10 contre-reclamation à cause de dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.

Surcharge.  
do rapportée dans la pièce, S 38 p. mars 1886.  
do

Détails	Droits d'estacade à la Chaudière.		Droits de glissoires et d'estacades ailleurs, en dispute.		Droits ordinaires, 1882 à 1888.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
McLaughlin Frères.....	2,102	46			2,102	46		
A. et P. White.....	101	00			101	00		
J. et G. Bryson.....	252	20			252	20		
B. Caldwell et Fils.....	4	33	458	25	4	33	458	25
E. B. Eddy.....			124	78			124	78
La Cie manufact. de E. B. Eddy.....			73	50			73	50
James G. Bryson.....			90	62			90	62
Costello Freres.....			231	98			231	98
James Dempster.....			2,528	34			2,528	34
N. E. Cormier.....			5,461	17			5,461	17
R. Hurdman et Cie.....			76	13			76	13
Joseph Johnson.....			280	00			280	00
John R. Booth.....								
Total.....	21,852	23	31,005	54	7,241	06	12,444	76

NOTE.  
Droits ordinaires qui étaient dus le 30 septembre 1889..... \$12,444 76  
Montant de ces droits perçus jusqu'au 30 novembre 1889..... 7,075 41  
Droits ordinaires qui étaient dus le 30 novembre 1889..... \$5,369 35  
Autres droits comme ci-dessus..... 60,099 33  
Total..... \$65,468 68

SOMMAIRE.

Détails		Total.	
\$	cts.	\$	cts.
Dettes bonnes et douteuses.....	821,852	23	
Droits d'estacade à la Chaudière, en suspens.....	31,005	54	
Droits de glissoires et d'estacades ailleurs, en dispute.....	7,241	06	
Droits ordinaires, 1882 à 1888.....	\$12,164	76	
do 1889.....	280	00	
Total.....	872,544	76	

NOTE. A.—Droits d'estacades à la Chaudière.—Le taux est de 1/3 de centim sur les billets auxquels servent les estacades de la Chaudière depuis 1881, suivant l'O. C. du 19 juin, 1880. Les propriétaires des scieries prétendent que le tiers d'un centim qu'ils paient pour l'estacade des Chenaux comprend le droit de passage le long des estacades de la Chaudière, suivant la convention faite en 1880. La perception de ces droits a été retardée par ordre du ministre du revenu de l'intérieur le 5 mai 1882.

OTTAWA, 30 novembre 1889.

EDWARD T. SMITH,  
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

---

---

CANADA

---

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 1888 AU 30 JUIN 1889,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

---

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

---

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.*

---



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

1890.



# MATIÈRES DU RAPPORT.

## CHEMINS DE FER.

### EXPOSÉ GÉNÉRAL.

PAGE.

Relevé de la statistique générale des chemins de fer.....	9
Routes entre Montréal et Halifax.....	10

### CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances—Ligne-mère.....	11
Convention et arbitrage.....	11

### CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes.....	12
Situation financière.....	12

### INTERCOLONIAL :

Table des distances.....	13
Dépenses imputables sur le compte du capital.....	13
do do do revenu.....	14
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice.....	14
Tableaux comparatifs du trafic.....	14
Items généraux.....	15
Embranchement de Windsor.....	16
Prolongement-Est.....	17
Division d'Oxford et New-Glasgow.....	18
Division du Cap-Breton.....	18
Harvey-Salisbury.....	18
Digby-Annapolis.....	19

### CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements.....	19
Dépenses portées au compte du capital et du revenu.....	19
Recettes brutes et dépenses de l'exercice.....	20
Tableaux comparatifs du trafic.....	20
Embranchement de Carleton.....	21

### ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES.

Exposé général indiquant les paiements faits.....	21
Chemin de fer Albert du Sud.....	22
Chemin de fer Alberta et Athabaska.....	51
Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest.....	22
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs.....	24
Chemin de fer de la jonction de Beauharnois.....	25
Chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord.....	26
Chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.....	51
Chemin de fer de Brantford, Waterloo et lac Erie.....	26
Chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.....	26
Chemin de fer de Bouctouche et Moncton.....	26
Chemin de fer de l'Atlantique Canadien.....	27
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	52
Chemin de fer de Caraquette.....	28
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	29
Chemin de fer de Transport maritime de Chignectou.....	29
Chemin de fer de la vallée de Cornwallis.....	30
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland.....	30
Compagnie dite " Dominion Lime ".....	31
Chemin de fer du comté de Drummond.....	31
Chemin de fer d'Elgin, Petitoctiac et Havelock.....	31
Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.....	32
Chemin de fer du Grand-Oriental.....	32
Chemin de fer du Grand-Nord.....	33

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

	PAGE.
Chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central	52
Chemin de fer de Jonction de Guelph	33
Chemin de fer d'Embranchement de Harvey	33
Chemin de fer de Hereford	34
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa	34
Chemin de fer de Joggins	34
Chemin de fer du Lac Seul	53
Chemin de fer du lac Érié, Essex et rivière Détroit	35
Chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue	35
Chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire	36
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest	53
Chemin de fer de Colonisation du Manitoba Nord-Ouest	54
Chemin de fer de Minudie	36
Chemin de fer de Montréal et de la jonction de Champlain	36
Chemin de fer de Montréal et lac Maskinongé	37
Chemin de fer de Montréal et Sorel	37
Chemin de fer de Montréal et Occidental	37
Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat	56
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec	37
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—Gravenhurst à Callander	38
Chemin de fer <i>Northern and Western</i>	39
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest	57
Compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada	56
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse	40
Chemin de fer de l'Ontario et du Pacifique	41
Chemin de fer Ontario et Québec	41
Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa	45
Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau	41
Chemin de fer de Pontiac et de la jonction du Pacifique	42
Chemin de fer de Pontiac et Renfrew	41
Chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest	45
Chemin de fer Québec-Central	42
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean	43
Chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix	46
Compagnie de chemin de fer et de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan	57
Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim	58
Ligne Directe	44
Chemin de fer Shuswap et Okanagan	45
Chemin de Norfolk-Sud	44
Chemin de fer de Sainte-Catherine et Niagara-Central	44
Compagnie du Tunnel Frontière de Sainte-Claire	46
Chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup	47
Chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay	48
Chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne	47
Chemin de fer de Témiscouata	48
Chemin de fer de la vallée de la Tobique	49
Chemin de fer des Mille-Iles	49
Chemin de fer de Vaudreuil et Prescott	46
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest	49
Chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario	50
Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg à la Baie-d'Hudson	59
Chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	60
Chemin de fer Woodstock et Centreville	46
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND	60
COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :	
Causes entendues précédemment	61
LIGNES SUBVENTIONNÉES :	
Liste des lignes subventionnées en 1882	63
do do 1883	64
do do 1884	66
do do 1885	70
do do 1886	73
do do 1887	77
do do 1888	82
do do 1889	84
SUBSIDES EN TERRES accordés en 1884, 1885, 1886, 1887 et 1889	89

## CANAUX.

	PAGE.
Liste des canaux .....	92
Revenu .....	92
<b>LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :</b>	
Information générale .....	93
<b>CANAL LACHINE .....</b>	<b>95</b>
do BEAUHARNOIS .....	96
do CORNWALL .....	96
<b>CANAUX WILLIAMSBURGH :</b>	
Canal de la Pointe Farran .....	97
do du Rapide-Plat .....	98
do des Galops .....	98
do     do     Rapide, amélioration du chenal .....	99
<b>CANAL WELLAND :</b>	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié .....	99
Bras de la rivière Welland .....	99
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière .....	100
Branche de Port-Maitland .....	100
<b>MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON :</b>	
Description générale .....	101
Table des distances .....	101
Ecluse de Sainte-Anne .....	102
Canal Carillon .....	102
do Grenville .....	102
<b>HAUT DE LA RIVIERE DES OUTAOUAIS :</b>	
Ecluse et digue de la Culbute .....	103
<b>CANAL RIDEAU .....</b>	<b>103</b>
<b>CANAL TAY :</b>	
Travaux de construction .....	104
<b>RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :</b>	
Description générale .....	105
Ecluse et barrage de Saint-Ours .....	106
Canal Chambly .....	106
<b>RIVIERE RICHELIEU, levée hydrographique .....</b>	<b>107</b>
<b>CANAL SAINT-PIERRE .....</b>	<b>107</b>
<b>NAVIGATION DE LA RIVIERE TRENT :</b>	
Description .....	107
Etendues navigables et non navigables .....	108
Nouveaux travaux .....	110
<b>CANAL MURRAY .....</b>	<b>110</b>
do DU SAUT SAINTE-MARIE .....	111
<b>COMMISSION SUR LA NAVIGATION DE LA TRENT .....</b>	<b>111</b>

## CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4.     do                             do                             y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Manitoba et Assiniboia.

## DIAGRAMME.

Canaux du Canada.

# ANNEXES.

	PAGE
Etat de la dépense durant l'année.....	2
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement.....	4
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer.....	8
Rapport sur les chemins de fer en voie d'exploration préliminaire et de construction, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef—	
Ligne directe Harvey-Salisbury.....	9
Chemin de fer Oxford et New-Glasgow.....	9
do du Cap-Breton.....	11
do Digby et Annapolis.....	13
Rapport général sur les chemins de fer de l'Etat en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.....	14
Chemin de fer Intercolonial.....	15
Prolongement-Est.....	15
Embranchement du chemin de fer de Windsor.....	11
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	20

## RAPPORTS DES SURINTENDANTS, Etc. :—

### CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

#### *Chemin de fer Intercolonial—*

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	21
do T. Williams, premier comptable.....	25
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	33
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	39
Tableau des accidents.....	46

#### *Chemin de fer de Prolongement-Est—*

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	54
do T. Williams, premier comptable et trésorier.....	55
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	62
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	60
Tableau des accidents.....	59

#### *Chemin de fer d'embranchement de Windsor—*

Rapport par D. Pottinger, surintendant.....	63
do R. B. Boggs, comptable.....	64
do P. S. Archibald, ingénieur.....	67

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

Rapport par J. Unsworth, surintendant.....	68
do W. T. Huggan, comptable.....	72
do J. Unsworth, mécanicien surintendant.....	79
Tableau des accidents.....	86

### CANAUX.

#### Rapport sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent—

Canal Welland.....	87
do Murray.....	91
Canaux de Williamsburg.....	91
Canal de Cornwall.....	93
Lacs Saint-Louis et Saint-François.....	97

par J. Page,  
Ingénieur en chef des canaux.

CANAL LACHINE.....	98
Canal Beauharnois.....	99
do Chambly.....	100
do Saint-Ours.....	101

par E. H. Parent,  
Ingénieur-surintendant.

Profondeur de l'eau sur les buses d'écluse, à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly.....	103
Relevé des sommes perçues pour aménages, dommages, etc., sur ces canaux.....	105
Rapport sur le relevé hydrographique de la rivière Richelieu.....	107

par L. S. Pariseau.

Rapport sur les travaux à l'écluse de Saint-Ours.....	109
---	-----

par L. G. Papineau.

CANAUX—*Fin.*

	PAGE.
CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—Construction—Entretien.....	114
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Culbute.....	114
par D. Starke,	
Ingénieur-surintendant.	
CANAL RIDEAU.....	116
par F. A. Wise,	
Ingénieur-surintendant.	
CANAL TAY.....	119
par F. A. Wise,	
Ingénieur-surintendant.	
TRAVAUX DU CANAL TRENT.....	120
par Richard B. Rogers,	
Ingénieur-surintendant.	
CANAL SAINT-PIERRE.....	122
par Henry F. Perley,	
Ingénieur-dirigeant	
Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances.....	123
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston.....	124
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1888 et leur ouverture en 1889.....	125
Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1888 et le 30 juin 1889.....	126
Tableau général indiquant :—	
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.....	130
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1889.....	134
3. Conventions relatives aux subventions.....	146
Rapport sur la marche des travaux de construction sur les chemins de fer subventionnés en argent..	148
par Collingwood Schreiber,	
Ingénieur-surintendant.	
Liste des chemins de fer en faveur desquels le parlement a voté des subventions.....	152
Crédits en vertu des actes des subsides annulés ou amendés par des actes subséquents du parlement	160
RECETTES DES CANAUX.	
Rapport de la division des recettes des canaux, accompagné d'états.....	164
par B. H. Teakles,	
Premier commis, recettes des canaux.	

INDEX DE LA STATISTIQUE DES CANAUX.  
FINANCES.

Etat.	— ?	Page
1	RECETTES DES CANAUX, Percepteurs des—En compte avec le revenu .....	166
2	do do do la dépense .....	170
3	LOCATIONS DES CHUTES D'EAU, ETC.—Relevé du compte des locataires .....	172
4	REMBOURSEMENTS, Etat des—Indiquant le nom des personnes auxquelles ils ont été faits et en vertu de quelle autorité.....	173

STATISTIQUES—(ANNEXE A.)

CANAUX.

	Détails du mouvement, par ordre alphabétique.		Détails du mouvement de parcours complet, par ordre alphabétique.		Détails du mouvement local, par ordre alphabétique.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.		Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les canaux.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1889.		Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1889.	
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	
Canal Welland .....	176	234	180	238	184	242	210	272	216	222	278	224	280	228	230	228	230	
Canaux du Saint-Laurent.....	187	246	192	250	196	254	210	272	216	222	278	224	280	228	230	229	231	
Canal de la baie de Burlington.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Canaux de l'Ottawa.....	199	258	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	278	225	281	229	231	229	231	
Canal Chambly.....	202	262	.....	.....	.....	.....	210	273	216	222	278	225	281	228	230	228	230	
Canal Rideau.....	205	266	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	279	225	281	229	231	229	231	
Canal Saint-Pierre.....	208	270	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	279	225	282	.....	.....	.....	.....	
Canaux de la Vallée de Trent..	209	271	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	279	226	282	.....	.....	.....	.....	

STATISTIQUES (ANNEXE A.)—*Fin.*

Numéro.		Page
22	Quantité de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1889, par ordre alphabétique. ....	232
(A) 19½	Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1887 et 1888, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers. ....	284
25	Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1888. ....	285
26	Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux durant la saison de navigation de 1888. ....	289
27	Tarif des péages. ....	290

## DÉPENSE (ANNEXE B.)

APPOINTEMENTS—Payé à chaque employé chargé de la perception du revenu des canaux. ....	322
FONDS DE RETRAITE—Dédution sur le salaire de chaque employé. ....	322
DÉPENSES IMPRÉVUES—Autorisées par le département pour loyer de bureau, combustible, etc. ....	322

---

---

# RAPPORT

1888-89.

---

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

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

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

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

Ci-joint (n<sup>os</sup> 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes déboursées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

---

## CHEMINS DE FER.

---

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

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

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés de l'exercice clos le 30 juin 1888, offrent de l'intérêt.

Le nombre des compagnies de chemins de fer en exploitation (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre) était, à la date ci-dessus mentionnée, de 70. Le nombre de milles de chemin de fer terminés, non compris les voies de garage ou d'évitement, était de 12,701.66, dont 11,664.11 en rails d'acier. Il

---

\* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que pour les lignes subventionnées, le rapport général du ministre contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1889.

y avait 12,162.88 milles en exploitation. Le capital versé s'élevait à \$727,180,448.75. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à \$42,159,152.65, et les frais d'exploitation à \$30,652,046.03, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de \$11,507,106.62. Les trains ont transporté 11,416,791 voyageurs et 17,172,759 tonneaux de marchandises, et parcouru 37,391,206 milles.

### DE HALIFAX À MONTRÉAL.

Il paraît à propos de mentionner qu'en conséquence de l'achèvement de certains tronçons de chemin de fer, il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours :

#### Route du chemin de fer Intercolonial—

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

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

#### Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

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

#### Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.....	90	
le chemin de fer Maine Central.....	224	

Total jusqu'à Danville-Junction..... 589

Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal..... 270

— 859

#### Route du chemin de fer de Témiscouata—

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

— 814

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

## LIGNE-MÈRE.

	Milles
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....	159
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin.....	13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander.....	331
De Callander à Port-Arthur.....	649
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg).....	428
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.....	213
	2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet.....	15
	2,906
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet.....	2,906

Pour cette partie la compagnie a été récemment subventionnée par l'État, en vertu de son contrat.

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

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

\* Date du contrat de la compagnie.

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888, et les arbitres, nommés subséquentement, ont siégé à Vancouver et à Ottawa. Ils n'ont pas encore rendu jugement.

### CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1889, étaient :—

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

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

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes nos 5 et 6, par l'ingénieur en chef et directeur général, et par le contrôleur général et d'autres fonctionnaires.

Les comptes du revenu général de 1888-89 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pour le dernier exercice.

	Moyenne du parcours en milles.	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial.....	894	3,153,928 69	2,895,364 35	.....	258,564 34
Prolongement-Est.....	80	90,719 04	72,436 65	.....	18,282 39
Windsor (recettes, un tiers du total, frais d'entretien).....	32	20,856 50	28,372 11	7,515 61	
Île du Prince-Edouard.	211	247,559 44	171,369 56	.....	76,189 88
				7,515 61	353,036 61
					7,515 61
<b>Total.....</b>	<b>1,217</b>	.....	.....	.....	<b>345,521 00</b>

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## LONGUEUR DE LA LIGNE.

*Ligne des mailles européennes.*

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

*Prolongements.*

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

*Embranchements de quais.*

	Milles.
De Rimouski au quai.....	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde.....	2
De Dorchester au quai d'embarquement.....	1
De Sackville au quai d'embarquement.....	0·5
De Stewiacke au quai.....	1
Rivière-du-Loup (ville) au quai.....	4
	10·5

*Compte du capital.*

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1889 se répartissent comme suit :

Le coût total du chemin et de son équipement, au 30 juin 1888, était.....	\$45,887,759 20
Remboursement à déduire.....	1,110 30
	\$45,886,648 90

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

Pour Prolongement d'Halifax.....	\$ 6,784 04
Nouvelles améliorations, Halifax.....	2,798 23
do do Saint-Jean...	2,452 69
do do Moncton ....	5,366 80

[1889]

Nouvelles améliorations, Maccan.....	\$	2,999	60
do do Spring-Hill..		4,005	96
do do Rivière-du-Loup.....		1,701	17
Matériel roulant.....		327,789	90
Embranchement de Saint-Charles.....		135,060	74
do de Pictou (ville)....		65,474	27
do de Dartmouth.....		18,119	99
do de Dalhousie.....		17,400	00
do de la Riv.-du-Loup..		6,357	14
do d'Indiantown .....		16,031	01
Chauffage à la vapeur et éclairage électrique des voitures.....		41,047	91
Construction originaire.....		2,948	98
			<u>656,338 43</u>
			<u>* \$46,542,987 33</u>

*Compte du revenu.*

Les dépenses brutes de l'exercice ont été de.....	\$3,153,928 69
Les recettes de l'exercice ont été de .....	2,895,364 35

Excédant des recettes sur les dépenses..... \$ 258,564 34

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

	1888-89.	1887-88.		
Recettes—voyageurs. \$	867,170 70	\$ 845,041 65	Augmentat.	\$22,129 05
Fret do .	1,882,361 01	1,909,842 04	Diminution	27,481 03
Service de la poste et divers.....	145,832 64	157,900 16	Diminution	12,067 52
Recettes brutes .	<u>\$2,895,364 35</u>	<u>\$2,912,783 85</u>		

Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une diminution de ..... \$ 17,419 50

Les dépenses brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une diminution de..... \$122,512 92

La valeur du matériel, y compris les rails d'acier et le combustible, y compris aussi du vieux matériel à vendre, \$48,993.25, était à la fin de l'exercice 1888-89 de. \$592,444 26

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :

	Milles
1887-88 .....	5,936,035
1888-89 .....	5,486,856
Diminution .....	<u>449,149</u>

\* Les explications de ces diverses dépenses seront trouvées à la page 22 des annexes.

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

1887-88.....	56,608,930
1888-89.....	54,322,712
Diminution.....	<u>2,286,218</u>

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

1887-88.....	4,939,253
1888-89.....	4,591,087
Diminution.....	<u>348,166</u>

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

	Cents.
1888-89.....	57·48
1887-88.....	55·19
Augmentation.....	<u>2·29</u>

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

1888-89.....	68·69
1887-88.....	66·33
Augmentation.....	<u>2·36</u>

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

1887-88.....	\$3,723 23
1888-89.....	3,527 88
Diminution.....	<u>\$ 195 35</u>

## Le tonnage brut voituré a été:

	Tonneaux.
1887-88.....	1,275,995
1888-89.....	1,204,790
Diminution.....	<u>71,205</u>

## Le nombre total des voyageurs a été:

1888-89.....	1,091,189
1887-88.....	996,194
Augmentation.....	<u>94,995</u>

Comparaison faite avec les résultats de l'exercice précédent, nous constatons une augmentation de 94,995 dans le nombre des voyageurs, et une diminution de 71,205 tonneaux dans la quantité du fret. Les recettes accusent une diminution de \$17,419.59, et les frais d'exploitation une diminution de \$122,512.92.

Il a été transporté 927,014 barils de farine, soit 81,264 de plus que l'an dernier; 1,519,862 barils de grain, c'est-à-dire 308,322 de plus que pendant le dernier exercice; et 197,545,777 pieds de bois, ce qui accuse une augmentation de 1,100,958

pieds sur le chiffre de l'année dernière. Le mouvement de transport des animaux a donné le chiffre de 77,661 têtes de bétail, c'est-à-dire qu'il a décréu de 12,778 têtes. Il y a aussi eu diminution de 94,494 tonneaux dans la quantité transportée d'autres marchandises, laquelle a été de 814,993 tonneaux.

La perte nette de l'exploitation de ce chemin de fer étant moindre que celle de l'année dernière, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement attribue la raison de cette diminution à ce que l'hiver a été plus favorable à la circulation des trains, et à ce qu'il y a moins eu de charbon de transporté sur la ligne jusqu'à l'ouest de la Chaudière, vu que ce fret, ainsi qu'il a été signalé dans des rapports précédents, n'est pas rémunérateur, à cause du bas prix auquel il est admis au transport.

Néanmoins, tout en tendant à restreindre la dépense, la réduction du mouvement du charbon entraîne une diminution des recettes brutes du chemin, et à cette cause, ainsi qu'au fait de l'ouverture de la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal au littoral à Saint-Jean, par la voie de l'Etat du Maine, avant la date à laquelle elle devait avoir lieu, ce chemin ayant été ouvert le 3 juin 1889, l'ingénieur en chef attribue la diminution notée plus haut des recettes brutes de l'Intercolonial. Il fait remarquer qu'on peut s'attendre que l'achèvement de ce nouveau chemin va avoir pour résultat de réduire le trafic et les recettes de l'Intercolonial.

Il a été fait des arrangements en vertu desquels les trains express de l'Intercolonial allant à Halifax ou en venant font correspondance avec les trains du Canadien Pacifique à Saint-Jean.

Bien que le mouvement du poisson, frais ou salé, ait augmenté, il n'a pas eu le développement auquel on aurait pu s'attendre à la suite des mesures prises pour le favoriser, telles que l'introduction de wagons glacières, l'établissement de convois à grande vitesse, et des prix particulièrement bas. On trouvera dans les annexes un relevé du fret transporté depuis 1875-76.

L'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fourni un relevé du trafic transatlantique passé par ce chemin dans la direction de l'est et celle de l'ouest pour la même période. Cet état accuse cette année une diminution d'environ 4,000 tonneaux dans chaque direction relativement à l'exercice précédent.

La dépense de \$327,789.90 pour matériel roulant au compte du capital comprend entre autres choses l'achat de 12 locomotives et de 233 wagons fermés.

On a remplacé par des rails d'acier de 67 livres à la verge cent vingt-neuf milles de rails de 56 livres à la verge; et on a construit 46 voies d'évitement.

Le chauffage des trains par la vapeur des locomotives, et leur éclairage à l'électricité, ont donné des résultats satisfaisants.

La ligne a été bien entretenue dans tous ses détails, et est en excellente condition.

#### EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La convention en vertu de laquelle la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne existe toujours. La compagnie paie tous les frais

se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

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

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1889 :

Recettes au crédit du gouvernement (un tiers des recettes brutes).....	\$ 28,372 11
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	20,856 50
	<hr/>
Profit.....	\$ 7,515 61

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

1888-89.....	\$28,372 11
1887-88.....	24,553 55

Augmentation ..... \$ 3,818 56

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

1887-88.....	\$24,040 33
1888-89.....	20,856 50

Diminution..... \$ 3,183 83

La ligne est en bon état.

#### CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

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

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

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

#### Compte du capital.

Coût total du chemin et de l'équipement jusqu'au 30 juin 1888.....	\$1,284,495 76
Ajouté en 1888-89.....	34,235 73
	<hr/>
Total au 30 juin 1889.....	\$1,318,731 49

#### Compte du revenu.

Les frais d'exploitation se sont élevés à.....	\$90,719 04
Les recettes brutes à.....	72,436 65
	<hr/>
Perte.....	\$ 18,282 39

Les dépenses de l'année ont été un peu moindres et les recettes un peu plus fortes que l'année précédente.

Le prolongement du quai à Port-Mulgrave et les constructions pour le service de l'eau pour les locomotives à différentes stations ont été la cause de l'addition faite au compte du capital.

Le chemin et le matériel sont en bon état.

## TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION.

### DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le Parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin relativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67.60 milles. En outre, il se construit aussi un embranchement de 4.75 milles de long à partir de la jonction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72.35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Bien que retardés par les pluies de la saison 1888, les travaux sont presque terminés.

### DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Île du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 milles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13.75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1.25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. Le même avantage est donné aux mines de charbon de Sydney. La longueur des voies qui sont en construction sera de 98 milles. A la faveur d'un crédit voté à cette fin, à la dernière session, on construit un pont sur le Grand-Narrows. Ce pont sera d'un grand avantage pour le chemin. Tous les travaux touchent à leur fin et le matériel roulant est acheté. Cette nouvelle voie sera mise en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

### HARVEY-SALISBURY.

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

On est à explorer de nouveau 115 milles de ce bout de chemin, et il est maintenant établi qu'on peut obtenir une voie plus courte que celle tracée par les travaux de 1885, le gain à effectuer sur la route aujourd'hui en usage par la voie de Saint-Jean étant estimé à 32 milles.

## DIGBY ET ANNAPOLIS.

Vu l'insuccès des arrangements pris pour l'achèvement des 22 milles de chemin de fer entre Digby et Annapolis, N.-E., et qu'on trouvera résumés plus loin dans le présent rapport sous le chef "Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest," le gouvernement a entrepris la construction de cette section. La somme de \$500,000 consacrée à cette fin par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, qui confirmait les arrangements faits avec la compagnie, a été appliquée aux travaux ainsi que stipulé dans l'arrangement. Les travaux progressent, mais on ne s'attend pas à ce qu'ils soient finis avant le milieu de l'année 1890.

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

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

## LONGUEUR DE LA LIGNE.

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

## PROLONGEMENTS.

	Milles.
Embranchement du Cap-Traverse, d'Emerald (ci-devant la ligne de comté) au Cap-Traverse.....	2
De Royalty-Junction à Charlottetown.....	5
De Mount-Stewart à Souris.....	39
	— 57
	<u>210½</u>

*Compte du capital.*

Comme il n'a pas été ajouté à la dépense au compte du capital durant le dernier exercice, le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1888-89, reste le même qu'à la clôture de l'exercice 1887-88, savoir.....\$3,741,780 89

*Compte du revenu.*

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1889, ont été :

Dépenses brutes.....	\$ 247,559 44
Recettes brutes.....	171,369 56
Excédant des dépenses sur les recettes.....	<u>\$ 76,189 88</u>

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1888-89.....	\$ 171,369 56
1887-88.....	158,363 62

Augmentation.....\$ 13,005 94

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1888-89.....	\$ 247,559 44
1887-88.....	229,639 95

Augmentation.....\$ 17,919 49

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

	Milles.
1888-89.....	307,540
1887-88.....	306,924

Augmentation..... 616

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

1887-88.....	248,410
1888-89.....	248,294

Diminution..... 116

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

1888-89.....	1,369,666
1887-88.....	1,309,922

Augmentation..... 59,744

La valeur des approvisionnements en magasins le 30 juin 1889, y compris le combustible, des rails et du vieux matériel (ce dernier était évalué à \$7,932), était de \$124,659.82.

Il y a eu cette année une augmentation de 21,534 dans le nombre des voyageurs transportés, et une diminution de 3,921 tonneaux dans le mouvement des marchandises.

Le chemin et son équipement sont en bon état.

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

L'essai qu'on a fait d'un service quotidien au lieu de bi-hebdomadaire sur l'embranchement du Cap- Traverse ne paraît pas avoir réussi, le trafic étant très peu considérable.

## CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885 le parlement a voté une somme de \$85,000 "pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire du chemin, "la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de  $3\frac{6}{10}$  milles. L'année suivante un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avaient été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne.

Au mois d'octobre 1887 toutes les actions étaient achetées, sauf 33, dont la valeur se chiffre par \$552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 20 de ce mois. Le 1er janvier 1886 une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton depuis Fairville jusqu'à Carleton, et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES  
SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer subventionnées par l'État, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1889.

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

Exercice 1883-84, terminé le 30 juin 1884	\$	208,000	00
do 1884-85	do	1885	403,245 00
do 1885-86	do	1886	2,171,249 00
do 1886-87	do	1887	1,406,533 00
do 1887-88	do	1888	1,027,041 92
do 1888-89	do	1889	846,721 83
			\$6,062,790 75

A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1889.....		813,287	00
Total jusqu'au 31 décembre 1889.....		\$6,876,077	75

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

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1889 (avec les exceptions qui précèdent), est de 48.

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

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'État, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1888.

#### COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(Voir nos 36 et 151.)

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

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

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été étendu jusqu'au 1er juillet 1888, la limite fixée par l'Acte des subventions. A la session de 1889 les paiements effectués avaient atteint la somme de \$19,428.57. Le droit au reste de la subvention, \$31,771.43, se trouvait éteint, mais a été rétabli par l'acte 52 Vict., chap. 3, de la dernière session. Sur ce chiffre la somme de \$1,387.06 a été payée avant le 30 juin 1889, ce qui portait le total payé à \$20,815.63. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1889.

#### COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

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

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

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

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

“Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews et Saint-  
xxii [1889]

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

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

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

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

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

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

entre Harvey et un point sur le chemin de fer Intercolonial, près la station Salisbury, \$63,400. Le reste de la distance est couvert par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Moncton.

Par des arrêtés du conseil du 3 septembre 1886 et du 24 mai 1887, approbation fut donnée aux plans de tracé pour la distance comprise entre le fleuve Saint-Laurent (à Caughnawaga) et Lennoxville, passant par la ville de Saint-Jean, P.Q., Farnham et Stukely-Sud jusqu'à Magog, et de là passant au nord du lac Magog—le tracé du gouvernement se trouvant ainsi modifié, et la distance légèrement accrue, de 100 milles à  $101\frac{55}{100}$ .

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

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

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

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

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

(Voir nos 42, 6 et 158.)

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

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du

chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

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

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

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

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de \$244,500 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

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

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

A la clôture de l'exercice, c'est-à-dire au 30 juin 1888, la compagnie avait reçu \$375,500. Une autre somme de \$148,675 a été payée, et au 31 décembre 1889 le total des paiements s'élevait à \$524,175 pour toute la distance jusqu'à la rivière Grande-Cascapédiac, à 60 milles de Métapédia.

Le tracé jusqu'au 60e mille a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le 27 novembre 1888 la compagnie a demandé l'inspection du chemin sur cette distance.

**Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.**

( Voir n° 102 ).

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

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield,  $19\frac{69}{100}$  milles. On a inspecté le chemin sur cette distance, et payé la somme de \$54,650 dans le cours du dernier exercice. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1889.

**Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord.**

( Voir n 54 et 93.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), autorisait l'emploi d'une subvention ne devant pas dépasser \$10,500 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une ligne de chemin de fer d'environ 7 milles, à partir du village de Madoc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central, à Eldorado, et l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention à la compagnie pour le même chemin de fer; cette nouvelle subvention était de \$11,900, ce qui portait à \$22,400 la totalité de l'octroi. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 novembre 1886, contrat fut passé avec la compagnie, le 12 décembre, pour l'exécution des travaux. Le chemin est construit, et le paiement de la subvention pour toute la distance, 6-84 milles, a été autorisé par un arrêté du conseil en date du 29 décembre 1888. La somme s'élève à \$21,188.

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

( Voir nos 48 et 181.)

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

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

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de \$45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vict., chap. 3.

**Compagnie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et Lac Érié.**

( Voir n° 104.)

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

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1891. Un arrêté de la même date approuvait le tracé dont la distance est de  $16\frac{3}{4}$  milles. Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1889 ; mais la compagnie a donné avis en décembre 1889 que le chemin est prêt pour la circulation et l'inspection.

**Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.**

( Voir nos 65 et 101.)

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

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

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise, qui devait être terminée pour le 1er juillet 1887. A la clôture de l'exercice une somme de \$61,053.57 avait été payée sur la subvention ; cette somme représentant la valeur des vieux rails fournis par le chemin de fer Intercolonial, et la compagnie n'a reçu aucun autre paiement jusqu'au 31 décembre 1889.

**Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien.**

( Voir nos 60, 80 et 132.)

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

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à \$102,355.20 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil ; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43.18 milles, ainsi que la section de 3 milles entre la tête de ligne à Ottawa et les chutes de la Chaudière, sur l'Ottawa.

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

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

Une convention portant la date du 5 décembre 1888 a été passée avec la compagnie pour la construction du dit pont, un pont à bas niveau, suivant certaines conditions, devis et descriptions approuvés par un arrêté du conseil du 12 du même mois, afin qu'elle puisse obtenir la subvention autorisée par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, plus haut mentionnée.

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

Les principaux caractères du pont que la compagnie se propose de construire sont comme suit :—De la rive nord à l'île Giroux, cinq arches, dont une de 154 pieds d'ouverture ; deux arches du tablier mobile de 160 pieds chacune, et deux armatures de 165 pieds chacune. De l'île Giroux à l'île Ronde, 11 arches de 186½ pieds d'ouverture. De l'île Ronde à l'île Clarke, quatre arches de 213 pieds d'ouverture —toutes ayant la largeur des ouvertures au niveau d'eau d'été. La longueur totale du pont, y compris les arches, sera d'environ 4,100 pieds. Le tablier du pont sera de fer en treillis, sa longueur 16 pieds et sa hauteur minima 23 pieds, le niveau des rails étant à 20 pieds au-dessus du niveau minimum de l'eau en été. Le prix de revient du pont, y compris le tablier mobile, est estimé à \$470,000. Les travaux étaient presque terminés à la fin de l'année 1889, et la somme de \$149,812 avait été payée sur la subvention accordée pour ce pont le 31 décembre 1889.

#### **Compagnie du chemin de fer de Caraquette.**

(Voir nos 7, 41, 68 et 116.)

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 6 mai 1884, les subventions de \$192,000 autorisées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie à partir d'un point près de Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Shippegan-Harbor, lui ont été accordées. Contrat fut passé le 20 janvier 1885 pour la construction de la ligne ; aux termes de ce contrat la partie du chemin entre Caraquette et la station de Gloucester, près Bathurst, devait être terminée pour le 25 mai 1887, et tout le chemin pour le 1er juillet 1888. L'acte 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention de \$32,000 couvrant les 10 derniers milles ; à ce dernier acte, toutefois, fut substitué la 50-51e Vict., chap. 24 (1887), qui accorde la même subvention pour 7 milles. Le 19

xxviii [1889]

février 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour cette subvention. De toutes les subventions accordées, c'est-à-dire \$224,000, il a été payé \$13,950 au cours du dernier exercice, ce qui porte le total des paiements à \$240,050, certains travaux et l'acquisition du matériel roulant, pour lesquels cette somme avait été retenue, étant maintenant faits. La totalité des subventions a conséquemment été payée.

**Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.**

( Voir nos 40 et 143.)

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

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli à la dernière session par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3. Au mois de novembre 1889, la compagnie a demandé l'inspection finale du chemin, mais il n'avait encore été fait aucun paiement le 31 décembre 1889.

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

**Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.**

( Voir n° 5.)

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

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de \$170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie,

\$5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

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

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

La compagnie ayant soumis des plans, ces plans ont été approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888, et subséquemment certaines modifications de ces plans ont été faites par un arrêté du 7 juin 1887. Les travaux font des progrès rapides, et les rails—de 110 livres à la verge—sont livrés.

#### **Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis.**

( Voir nos 128 et 168.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de \$41,000 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

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

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

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

#### **Compagnie de chemin de fer de Cumberland.**

( Voir n° 124.)

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

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891.

A la fin de l'exercice, aucune partie de la subvention n'avait encore été payée, mais \$25,000 l'ont été avant le 31 décembre 1889.

**Compagnie dite "Dominion Lime."**

( Voir n° 108.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention ne dépassant pas \$22,400 a été accordée à la Compagnie dite *Dominion Lime* pour un chemin d'une longueur d'à peu près 7 milles, d'un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell.

Le 12 octobre 1887, contrat a été passé avec la compagnie, et les travaux sont terminés. La totalité de la subvention accordée à ce chemin, qui a  $4\frac{8}{100}$  milles de long, a été payée avant la fin de l'exercice.

**Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.**

( Voir nos 99 et 175.)

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

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1889, qui approuvait aussi les plans du tracé de  $12\frac{1}{2}$  milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889 la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste ( $17\frac{1}{2}$  milles) des 30 milles subventionnés.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$14,400 pour  $4\frac{1}{2}$  milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 24 décembre 1889.

Au 30 juin 1889, les paiements faits à cette compagnie s'élevaient à \$28,872, et il a depuis été payé \$5,500, ce qui porte le total payé jusqu'au 31 décembre 1884 à \$34,372. Le chemin est construit mais n'est pas terminé aux termes du contrat.

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

( Voir n° 144.)

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

Des rails d'acier neufs ont été posés sur une longueur de voie de 7 milles (la longueur totale du chemin étant de 22 milles), et le transfert a été autorisé par un arrêté du conseil le 7 octobre.

(Note.--Une subvention de \$33,400 avait été payée à cette compagnie en 1885-86.)

**Compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricion et Saint-Mary's.**

( Voir n° 165.)

Par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 26 (1887), le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricion et Saint-Mary's pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, les dites avances ne devant pas excéder 80 pour 100 des dépenses faites, et la totalité des avances ne devant pas dépasser \$300,000.

Après soumission des plans du dit pont et de ses abords, plans jugés satisfaisants, le 25 août fut pris un arrêté du conseil sous l'autorité duquel fut exécuté, le 12 octobre 1887, un acte d'hypothèque concernant les travaux en question, et un terme de 15 ans à partir de la date de la première avance, l'intérêt payable étant fixé à 4 pour 100 par année. Le pont ayant été construit et inspecté, autorisation fut donnée le 14 novembre 1888 de le livrer à la circulation publique. Le 17 avril 1889, un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement du solde de l'avance permise par l'acte, la somme dépensée sur les travaux ayant été de \$376,741.

L'Acte des subventions de la dernière session, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une subvention de \$30,000 à la compagnie pour ce pont, et cette subvention a été payée avant la fin de l'exercice.

Le pont raccorde le chemin de fer de Frédéricion avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest entre Frédéricion et Saint-Mary's.

**Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.**

( Voir nos 88, 114 et 174.)

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

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

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil, contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891. Aucun paiement n'avait été fait sur cette subvention au 31 décembre 1889.

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

**Compagnie de chemin de fer Grand-Nord.**

( Voir n 33, 37, 72, 79 et 154.)

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

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

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé \$25,088 pour 7-84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. Au 31 décembre 1889, aucun paiement n'avait été fait.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention. Aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vict., ch. 3, et un arrêté du conseil du 9 septembre 1889 a autorisé la passation du contrat.

**Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.**

( Voir n° 105.)

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

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

Les plans du tracé du chemin, 15½ milles, ayant été approuvés et les travaux inspectés, la compagnie a reçu \$46,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 décembre 1888, ce qui laisse un solde de \$2,800. Il n'a pas été fait d'autre paiement avant le 31 décembre 1889.

**Compagnie d'Embranchement de Harvey.**

( Voir n° 103.)

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

[1889]

xxxiii

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux. Le chemin a été construit et inspecté, et la somme de \$5,553.57 a été payée avant la fin de l'exercice, mais il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1889.

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

( Voir nos 73 et 179.)

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

La Compagnie du chemin d'Embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887, autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888. Aux termes de ce contrat les travaux de construction devront être terminés pour le 1er août 1890.

L'Acte des subventions de 1889, 52 Vic., chap. 3, a autorisé une subvention de \$48,000 pour une ligne de 15 milles de Cookshire à Dudswell, sur le chemin de fer Québec-Central, et la compagnie a été autorisée à passer un contrat le 3 août 1889. Tout le chemin a été construit, et à la fin de l'exercice la compagnie avait reçu \$63,900. Depuis il lui a été fait de nouveaux paiements, et jusqu'au 31 décembre 1889, sur le montant total de ses subventions, \$156,800, la compagnie avait reçu \$155,200. Le solde représente quelques ouvrages de peu d'importance qui restent à terminer.

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

( Voir n° 24 et 159.)

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

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

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

**Compagnie du chemin de fer des Joggins.**

( Voir nos 76 et 100.)

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

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

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas \$4,000 pour prolonger son chemin, de 1¼ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland ; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

Il n'a été rien payé à la compagnie dans le cours de l'exercice, la somme payée demeurant la même que l'année dernière, \$26,133.78.

**Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit.**

( Voir n<sup>o</sup> 133.)

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

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

La somme de \$106,500 a été payée sur cette subvention avant la fin de l'exercice, le solde étant de \$11,900. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1889.

**Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.**

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

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

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

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

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

La somme de \$9,000 a été payée dans le cours de l'exercice, ce qui porte le total payé à \$26,400 ; depuis lors la compagnie a reçu \$26,360, c'est-à-dire qu'au 31 décembre 1889 elle avait reçu \$52,760.

**Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire.**

( Voir n° 56 et 123.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention ne dépassant pas \$44,800 a été accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'à Leamington, lac Érié.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, a octroyé une nouvelle subvention de \$6,400, ce qui porte la totalité des subventions à \$51,200.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 13 avril 1886, contrat a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire, le 3 mai 1886, pour la construction de ce chemin, qui devra être terminé pour le 1er avril 1889. Après inspection du chemin et sous l'autorité d'un arrêté du conseil, la somme de \$19,200 a été payée à la compagnie dans le cours de l'exercice, ce qui complète le chiffre de la subvention autorisée.

**Compagnie du chemin de fer de Minudie.**

( Voir n° 121.)

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

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

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1889.

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

( Voir nos 51, 125 et 136.)

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

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

L'acte 51 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à \$73,600. Sur cette somme il a été payé \$36,700 dans le cours de l'exercice, et plus tard celle de \$5,400, le total payé étant de \$58,500 au 31 décembre 1889.

**Compagnie de chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé.**

( Voir n° 74.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention ne dépassant pas \$32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé, P.Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé; aux termes du contrat, le chemin doit être terminé pour le 1er décembre 1888. Les plans du tracé pour une distance de  $12\frac{3}{4}$  milles furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 juin 1888. Dans le cours de l'exercice il a été payé \$19,700, et depuis une nouvelle somme de \$10,800, ce qui portait le total des paiements effectués à \$20,500 au 31 décembre 1889.

**Compagnie de chemin de fer de Montréal et Sorel.**

( Voir n° 47.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de \$69,922. Le chemin, qui a 44-67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels \$1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait et le reste de la subvention est devenue périmée le 1er août 1889.

**Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.**

( Voir n° 78.)

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

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé le 6 avec la compagnie, le 1er août étant fixé pour l'achèvement des travaux. Les plans du tracé pour cette distance ont été approuvés. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été fait aucun paiement à la compagnie.

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

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

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

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

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

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

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

L'acte 52 Vict., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de \$32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles à terminer le 1er août 1893, et à la date du 26 décembre pour 6 $\frac{3}{4}$  milles à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant, à terminer le 1er août 1891.

Le total des subventions pour lesquelles il a été passé contrat couvre la distance qui sépare Tamworth, Tweed, Yarker, Harrowsmith et Sydenham, et s'élève à \$114,800. A la fin de l'exercice il n'avait encore rien été payé sur cette subvention, mais depuis et jusqu'au 31 décembre 1889 il a été versé \$75,400. A la date du 30 novembre 1889 il a été permis à la compagnie d'ouvrir son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed et entre Yarker et Harrowsmith.

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

(Voir nos 1, 16 et 160.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de \$12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de \$1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111 $\frac{1}{2}$  milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

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

Par un arrêté du conseil du 3 mai 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er août 1886.

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

**Compagnie du chemin de fer Northern and Western.**

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

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

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

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

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

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

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois ; le

tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fût approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

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

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

Au 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricton, et Indiantown, était terminé et exploité; distance,  $95\frac{1}{2}$  milles. La subvention accordée était de \$313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de \$305,600, et elle a été toute payée après l'inspection des travaux et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

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

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ  $109\frac{1}{2}$  milles.

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

(Voir nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ  $\frac{3}{4}$  de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vict., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de  $39\frac{1}{2}$  milles partant d'un point à  $33\frac{1}{2}$  milles de Lunenburg et allant à Middleton sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

A la fin de l'exercice il n'avait encore été payé aucune partie de ces subventions, mais depuis lors, après une inspection des travaux et un arrêté du conseil, il a été payé, jusqu'au 31 décembre 1889, un montant de \$181,300, pour la distance qui sépare Lunenburg et Middleton et pour l'embranchement de Bridgewater, soit en tout 73½ milles.

**Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.**

( Voir nos 31, 115 et 150.)

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

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

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1889.

L'acte 52 Vic., ch. 3. 1889, a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$172,400 à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

**Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.**

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

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

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

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

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

Le tracé des 20 premiers milles a été approuvé par l'arrêté du conseil du 11 juillet 1888.

Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé sur cette subvention.

**Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew.**

( Voir n° 163.)

L'acte 52 Vict., ch. 3 (1889) a autorisé une subvention de \$19,200 à cette compagnie pour six milles de son chemin, et à la date du 2 août 1889, la compagnie fut admise à passer contrat. La ligne à construire était des mines de fer de Bristol au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dans Onslow, les travaux devant être terminés le 1er octobre 1889. Il n'a rien été payé dans le cours de l'exercice, mais au 31 décembre 1889 la compagnie avait reçu \$9,800.

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

( Voir nos 25 et 138.)

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

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

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

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

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

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

**Compagnie du chemin de fer de Québec-Central.**

( Voir no 22 et 142.)

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

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

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de \$60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1889.

Au lieu de la balance de cette subvention qui devenait périmée le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de \$21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de \$288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles. Le contrat pour l'exécution de cette entreprise n'est pas encore signé.

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

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

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

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

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

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

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

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à \$160,000.

Il a été payé \$19,911 dans le cours de l'exercice, et au 30 juin 1889, \$709,915 avaient été payés en tout. Depuis cette date il a été payé une nouvelle somme de \$38,400, et au 31 décembre 1889, la compagnie avait touché un montant de \$748,355 pour la ligne-mère et l'embranchement.

**Ligne directe.**

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

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

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

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

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

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

**Compagnie de chemin de fer de Norfolk-Sud.**

( Voir n° 109.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$54,400 à cette compagnie, pour 17 milles de son chemin de fer à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 11 août 1888, la compagnie fut admise à faire un contrat le 23, la date de l'achèvement des travaux étant fixée au 1er juillet 1889.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière, \$54,400, a été payée en vertu d'un arrêté du conseil du 29 décembre 1888. Le chemin est ouvert au public, et est exploité par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

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

( Voir nos 96 et 176.)

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

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

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

La somme de \$26,640 a été payée dans le cours de l'exercice, celle de \$11,760 étant retenue en attendant l'achèvement de certains travaux. Au 31 décembre 1889 il n'avait pas encore été fait d'autre paiement.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention pour 20 milles de ce chemin, et le 31 décembre 1889 la compagnie demanda à passer contrat, pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton.

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

( Voir n° 112.)

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

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

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

( Voir n° 139.)

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

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

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé, mais au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention.

**Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.**

( Voir n° 167.)

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

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

[1889]

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

Au 31 décembre 1889 le contrat n'avait pas encore été passé, mais la compagnie avait transmis des plans du tracé de la ligne sur tout son parcours.

**Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.**

( Voir n° 164.)

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

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin à partir de Hedleyville, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er octobre 1890.

Au 31 décembre 1889 il n'avait rien été payé de la subvention.

**Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.**

( Voir n° 97.)

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

Contrat fut passé le 11 février 1889 avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil, la date fixée pour l'achèvement étant le 1er août 1891. Au 1er décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention.

**Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.**

( Voir n° 131.)

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

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889, pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890. Au 31 décembre 1889, il n'avait encore été rien payé de la subvention.

**Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire.**

( Voir n° 162.)

En 1884, une compagnie, sous le nom de " Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vic., ch. 82, pour construire un tunnel pour le passage d'un chemin de fer sous la rivière Sainte-Claire, entre un endroit dans ou avoisinant la ville de Sarnia, dans l'Ontario, et la ville de Port-Huron, dans le Michigan, E.-U., l'acte portant que les projets du tunnel et des travaux d'art s'y rattachant seraient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil avant le commencement de la mise à exécution de l'entreprise.

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

La longueur totale du tunnel sera de 5,950 pieds, dont 2,310 seront sous la rivière. La partie centrale, sur une longueur de 1,708 pieds, sera à peu près de niveau, la rampe, à partir du centre étant, de chaque côté, de 1 dans 50. Les accès comprennent des tranchées découvertes de 3,200 pieds du côté de l'est et de 2,560 du côté de l'ouest. La galerie, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds à l'intérieur. Elle sera lambrissée en fonte. La plus grande colonne d'eau au-dessus de l'œuvre aura  $40\frac{1}{2}$  pieds de hauteur, et la plus courte, 15 pieds. Une fois terminé le tunnel réunira le chemin de fer Grand-Tronc au *Chicago and Grand Trunk Railway*.

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

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

Au 31 décembre 1889, l'inspection des travaux n'étant pas terminée, il n'avait pas encore été fait de paiement sur la subvention, mais l'ouvrage progresse régulièrement, et dans le cours du mois la compagnie ayant justifié d'une dépense totale de \$667,000 jusqu'au 31 octobre 1889, a fait la demande d'une partie de la subvention.

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

( Voir nos 90 et 118.)

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

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à \$140,800. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 28 mai 1888.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1889.

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

( Voir n° 87.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodou-  
[1889] xlvii

boit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889. Le nivellement et les ponts sont en voie, mais au 31 décembre 1889 aucune partie de la subvention n'était encore payée.

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

( Voir nos 59 et 117.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention de \$217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

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

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

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu \$92,813, couvrant une distance de 22½ milles.

Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891. Au 31 décembre 1889, aucun autre paiement n'avait été fait.

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

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

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de \$240,000, et par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas \$258,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à \$498,000.

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

s'élevant, en totalité, à la somme de \$163,216, ont été faits en vertu d'arrêtés du conseil, ce qui fait un total de \$412,900 jusqu'au 31 décembre 1889. Le 22 novembre 1888 la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

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

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889. Au 31 décembre 1879 il n'avait encore rien été payé.

#### **Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Tobique.**

(Voir n° 130.)

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

Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1890.

Le nivellement est en voie, mais au 31 décembre 1889 il n'avait encore été fait aucun paiement sur la subvention.

#### **Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.**

(Voir n° 182.)

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

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 décembre 1889, la somme de \$10,400 a été payée pour la section (trois milles et trois-quarts) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

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

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

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

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées. La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instructions de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

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

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

(Voir n<sup>o</sup> 66).

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

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle

ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée, un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles,—sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu \$60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins \$800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire. L'ouvrage ayant été terminé, ce solde a été payé sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 5 février 1889; ce qui porte le total payé à \$60,800.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, par la voie de London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire, et cette location a été approuvée par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1888, une convention portant la date du 4 septembre 1888, a été passée avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec (chemin de fer Canadien du Pacifique) pour la construction de la ligne entre London et Chatham avant le 1er août 1890, la distance estimée, au point de vue de la subvention, étant de 65 milles. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

#### SUBVENTIONS EN TERRES.

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

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

##### **Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.**

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

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

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

provincial. Le chemin de fer sera commencé le 1er mai 1890, et terminé et ouvert à la circulation le 1er mai 1891.

**Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.**

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

Le 16 août 1889 la compagnie produisit des projets indiquant le tracé de cet embranchement à partir de Kemnay, sur sa ligne-mère, à 8 milles à l'ouest de Brandon, jusqu'à Melita, dans le township 3, rang 26, ouest.

Par un arrêté du conseil du 16 juin 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement ci-dessus mentionné, et allant jusqu'à Glenboro, terminus actuel du tronçon nord du chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba, la longueur de ce chemin de fer ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles. Le même arrêté du conseil a fixé au 31 décembre 1890 l'époque de l'achèvement de ce chemin.

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

( Voir n° 191.)

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

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886 et en vertu des dispositions de l'acte; un second

arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'acte 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par la 52e Vic., ch. 67 (1889).

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

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

---

450

Un nouvel arrêté du conseil du 16 novembre 1889 a prorogé au 31 mai 1890 l'achèvement des 50 premiers milles.

Le tracé a été approuvé jusqu'au 50e mille, et la compagnie a demandé une inspection sur ce parcours.

#### **Compagnie du chemin de fer du Lac Seul.**

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

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

( Voir nos 188 et 190.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, soit en tout 2,527,000 acres, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

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

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux a fait constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 130 milles de son chemin. Un arrêté du conseil du 2 avril 1888 a autorisé le transport de la concession de terres pour cette distance, c'est-à-dire, 838,400 acres.

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

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés

du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est terminé.

Le 22 juin 1889 fut passé un arrêté du conseil autorisant le transfert des terres afférentes à une nouvelle longueur de chemin de 80 milles, savoir 512,000 ; ce qui porte à 211 milles la longueur de chemin pour laquelle la subvention a été livrée à la compagnie, et à 1,350,400 acres l'étendue concédée.

Le 14 décembre 1889, la compagnie soumit, pour approbation, des plans de l'emplacement pour la distance entre le 206e et le 256e mille à partir de Portage-la-Prairie.

Aujourd'hui, le 31 décembre 1889, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Saltcoats, 206 milles.

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

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

*( Voir n° 187.)*

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

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

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

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

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

Par un arrêté du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 40, à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de l'endroit appelé Elm-Creek.

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

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

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

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

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles= 7,483·84 acres par mille.

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

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

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir : sur l'embranchement sud, à partir de Boisevain-Ouest, 21 milles; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n<sup>o</sup> 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n<sup>o</sup> 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la Compagnie du Pacifique, fermière du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg. En août 1885, cependant, la compagnie présenta le projet du prolongement d'Elm-Creek à Carman, c'est-à-dire partie de la dite section n<sup>o</sup> 1.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14. De cette subvention, les premiers 30 milles étaient pour un tracé préalablement approuvé, mais aujourd'hui modifié.

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

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

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

( Voir n° 195.)

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

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

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

**Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.**

( Voir n° 186.)

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

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donné au tracé de la ligne, et après inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé. Un arrêté du conseil du 18 janvier 1889 disait que la compagnie avait droit à une subvention totale de 418,560 acres, sur laquelle elle avait déjà reçu 347,413 acres; et le dit arrêté du conseil autorisait le transfert de 48,498 acres, ce qui portait l'étendue livrée à un total de 395,911 acres.

Il est à remarquer que l'Acte des subventions en terres de 1889 donnait une subvention à cette compagnie. Un arrêté du conseil du 14 octobre 1889 a rectifié la chose, déclarant que cette subvention était destinée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

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

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

( Voir nos 139 et 198.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska (dont le nom a été changé en celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada par l'acte 52 Vic., ch. 65), pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par

mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, devaient être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

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

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

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

(Voir nos 189 et 194.)

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

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

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

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20.10 milles.

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

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

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

“ Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir : la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert, le

dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée ; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Un arrêté du conseil du 26 juin 1889 a approuvé un projet de convention avec la compagnie au sujet du service de transport à l'achèvement du chemin jusqu'à Saskatoon. Cette convention fut signée le 5 août 1889. La compagnie s'y trouvait engagée à terminer le chemin jusqu'à un endroit sur la rivière Saskatchewan, près Saskatoon, pour le 1er novembre 1890, et jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans à compter de cette date.

A la date du 29 novembre 1889, un nouvel arrêté du conseil approuva une formule définitive de contrat et devis pour les travaux en vue dans l'Acte des subventions en terres 50-51 Vict., ch. 23 (1887).

Ce contrat fixe comme suit les dates auxquelles les travaux devront être terminés :

Le 1er novembre 1890—

	Milles.
A partir d'un endroit à environ 19 milles de Régina sur le chemin déjà construit entre Régina et le lac Long, jusqu'à Saskatoon sur la Saskatchewan du Sud.....	130

Le 1er novembre 1892—

De là jusqu'au coude de la Saskatchewan du Nord, environ.....	25
Un embranchement jusqu'à Prince-Albert, environ.....	85
Aussi un embranchement jusqu'à Battleford, environ.....	85
	—
	325
	—

Au 31 décembre 1889 ce contrat n'avait pas encore été signé.

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

( Voir n° 197.)

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

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

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

(Voir n° 185.)

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

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

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

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

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

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

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

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

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

[1889]

lix

Par un arrêté du conseil en date du 16 mai 1889, l'achèvement des 50 premiers milles a été prorogé au 19 avril 1890. Au 31 décembre 1889, il n'avait encore été transféré aucune partie de la subvention.

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

( Voir n° 192. )

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

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

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

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

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

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne, et le gouverneur en conseil autorisé à la transférer. Il n'a rien été fait de plus.

---

**TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.**

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, a jugé à propos, avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs

sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1889, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le Cap Traverse, sur l'île, et le Cap Tourmentin, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du Cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers  $5\frac{1}{2}$  milles, le foret passa à travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignit de la terre à brique. Du  $5\frac{1}{2}$  mille au  $6\frac{1}{4}$ , depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à brique. Du  $6\frac{1}{4}$  mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à  $4\frac{1}{2}$  milles du Cap Traverse; au  $6\frac{1}{2}$  mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau et environ 10 pieds de sable. A cette exception près le fonds est très uniforme et bon.

#### COMITE DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

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

Les questions suivantes ont occupé le comité des chemins de fer du Conseil privé, de janvier à décembre 1889 :

Passage à niveau du prolongement du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge jusqu'au Portage sur l'embranchement de la Montagne Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique.—Approuvé.

Passage à niveau du prolongement du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge jusqu'au Portage sur le chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.—Approuvé.

Passage à niveau du prolongement du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge jusqu'au Portage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Portage-la-Prairie.—Approuvé.

Détournement du chemin public entre les lots 30 et 31, 8e concession, Lancaster, au point de croisement du chemin de fer Ontario et Québec.—Approuvé.

Passage du chemin de fer Ontario et Québec sur le tramway, rue Richmond, London, et sur les rues et chemins sur la première section de 10 milles vers l'ouest.—Approuvé.

Pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine à Winnipeg.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer du Pacifique-Nord et Manitoba sur l'embranchement de la Montagne Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique près Morris.—Approuvé.

Passage du chemin de fer Ontario et Québec par-dessus le chemin de fer Grand-Tronc (London, Huron et Bruce) près de Hyde-Park.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur l'embranchement de Sarnia du chemin de fer Grand-Tronc.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc à Chatham.—Tracé non approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le Grand-Tronc près de Kamoka.—Approuvé.

Relier les divisions Grand-Occidental et Nord et Nord-Ouest du chemin de fer Grand-Tronc, à Stoney-Creek, près de Hamilton.—Ce chemin comme embranchement n'est pas approuvé.

Pont du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge sur la rivière Assiniboine près de Portage-la-Prairie.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer de Jonction de Beauharnois sur le chemin de fer Canada Atlantique, près de Valleyfield.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec ou le chemin de fer du Sud du Canada (Embranchement de Mooretown), township d'Elfrid.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Canada Atlantique passant par Rochesterville, Mount-Sherwood, etc.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le chemin de fer du Lac Érié, d'Essex et de la rivière Détroit près de Windsor.—Approuvé.

Pont du chemin de fer Ontario et Québec sur la rivière Thames, près Chatham.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Raleigh.—Approuvé.

Passage du chemin public entre la 3e et la 4e concession dans le township de London par-dessus la voie du chemin de fer Ontario et Québec.—Passage diagonal élevé approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer du Lac Érié, d'Essex et de la rivière Détroit et sur le chemin de fer Leamington et Sainte-Claire à Leamington.—Approuvé.

Appareil d'enclenchement pour la conjugaison de signaux et d'une aiguille au passage à niveau des chemins de fer du Sud du Canada et Érié et Huron.—Autorisé.

Modification du tracé de l'embranchement Don du chemin de fer Ontario et Québec à Toronto.—Question pendante.

Expropriation de propriétaires riverains, à Toronto, en faveur de la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.—Question pendante.

Modification du tracé du chemin de fer Ontario Central près Glen Miller.—Approuvée.

Raccordement du chemin de fer Pacifique-Nord et Manitoba avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à Portage-la-Prairie.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le tramway de M. E. Lebœuf entre les townships de Tilbury-Ouest et Rochester.—Approuvé.

Intersection des rues de Toronto par les chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.—Question pendante.

Passages à niveau du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Port-Arthur et Fort-William.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Midland à Campbellford.—Question pendante.

Modification du tracé du chemin de fer Midland à Campbellford.—Approuvée.

Raccordement du chemin de fer de Transfert de Winnipeg avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Winnipeg.—Question pendante.

Débarcadère du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou sur la rivière La Planche.—Approuvé.

Pont tournant du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la Frazer, près de la Mission de Sainte-Marie, C.-B.—Question pendante.

Intersection des rues de Windsor par le chemin de fer Ontario et Pacifique.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Vaudreuil et Prescott sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Vaudreuil.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Erié et Huron jusqu'au quai de Rondeau-Harbour.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer du Sud du Canada dans le township de Dawn.—Question pendante.

Remplissage entre les rails sur le Grand-Tronc et les lignes affiliées.—Ne sera pas exigé durant les mois d'hiver jusqu'à nouvel ordre.

Clôtures sur le chemin de fer Erié et Huron.—Question pendante.

#### SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués ci-dessous, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemin de fer dans tout le Canada, savoir :—

Par l'acte 45 Vict., chap. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

1. Pour un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant par \$6,000 par mille, ni n'excédant en tout..... \$660,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de la 46e Vict., chap. 25.*)

2. Pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... 384,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des 46 Vict., chap. 25 ; 48-49 Vict., chap. 59 ; 49 Vict., chap. 10, 50-51 Vict., chap. 24 ; 51 Vict., chap. 3 et 52 Vict., chap. 3.*)

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... \$240,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de 48-49 Vict., chap. 58.*)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... 224,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou à Louisbourg, en vertu de la 47e Vict., chap. 8.*)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vict., chap. 55 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :

5. Une subvention accordée à la "Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construisît, entretint et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année, pendant vingt-cinq ans..... \$150,000

(NOTE.—*Modifiée par l'acte spécial 49 Vict., chap. 18.*)

Par l'acte 46 Vict., chap. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout ..... \$320,000

(NOTE.—*Voir aussi 49 Vict., chap. 17, pour la nouvelle subvention, et 52 Vict., chap. 3.*)

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout..... \$115,200

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 47e Vict., chap. 8, et la 50-51e Vict., chap. 24.*)

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

(NOTE.—*Annulée par la 48-49e Vict., chap. 59 ; subventionnée de nouveau par la 52e Vict., chap. 3.*)

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$256,000

(NOTE.—*Ceci fut modifié par l'acte 47 Vict., chap. 8, sec. 2, les mots "A la Compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe" étant*

retranchés, et le mot " le " remplaçant le mot " son " et les mots " pour 80 milles de " étant omis. Subventionnée de nouveau par la 47e Vict., chap. 8, comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg; finalement autorisée comme ligne d'Etat par l'acte 49 Vict., chap. 14.)

- 10.** A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$156,800  
En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour se relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.
- 11.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400  
(NOTE.—*Annulée par la 47e Vict., chap. 8, qui autorise une autre subvention; aussi, la 48-49e Vict., ch. 59, et la 49e Vict., ch. 10.*)
- 12.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000  
(NOTE.—*Annulée par la 49e Vict., chap. 10, qui autorise une autre subvention.*)
- 13.** A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600
- 14.** A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000  
En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par les 48-49e Vict., chap. 59, 49e Vict., chap. 10, 50-51e Vict., chap. 24, et 52e Vict., chap. 3.*)
- 15.** Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitediac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400
- 16.** Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000  
En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

“ Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze

lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte spécial 46 Vict., chap. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*):—

17. Avance à la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de..... \$500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

18. Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....1,440,000
20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans..... 170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vict., ch. 58, art. 1, parag. 2.*)

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entre-

prendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans..... \$ 30,000

(NOTE.—*Autorisé comme chemin de fer d'Etat par la 49e Vict. chap. 14.*)

- 22.** A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$211,200

(NOTE.—*La balance non payée annulée, et nouvelle subvention accordée par l'acte 51 Vict., chap. 3.*)

- 23.** Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas 6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, sec. 2. Voir aussi, ci-dessous, subvention pour une ligne entre la jonction Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies par l'acte en dernier lieu mentionné.*)

- 24.** A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

(NOTE.—*Balance non payée subventionnée de nouveau par la 52e Vict., ch. 2.*)

- 25.** Au chemin de fer de la Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$272,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 51 Vict., ch. 3, et délai accordé par la 52e Vic., ch. 3, art. 5.*)

- 26.** A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, qui autorise une autre subvention. Voir aussi l'acte 52 Vic., ch. 3, subvention à la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau.*)

- 27.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, qui autorise une autre subvention.*)

- 28.** A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte 49 Vic., ch. 10, qui autorise une autre subvention.*)

- 29.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... \$128,000  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, et par l'acte 49 Vic., ch. 10.*)
- 30.** A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000
- 31.** A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, et 52 Vic., ch. 3.*)
- 32.** A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississippi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$48,000
- 33.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000
- 34.** Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000  
(NOTE.—*Voir l'acte 48-49 Vic., ch. 58, sec. 2.*)
- 35.** Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400
- 36.** Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200
- 37.** Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400  
(NOTE.—*Annulée par la 49e Vic., ch. 10, qui modifiait le tracé.*)
- 38.** Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600  
(NOTE.—*Annulée par la 48-49e Vic., ch. 59.*)
- 39.** Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000  
(NOTE.—*Voir convention autorisée par l'acte 50-51 Vic., ch. 25.*)

- 40.** Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$128,000
- 41.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800
- 42.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000
- 43.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

NOTE.—*Outre la subvention accordée par la 46e Vic., ch. 25 ; subventionnée de nouveau par la 42e Vic., ch. 10, et 50-51e Vict. ch., 24.)*

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;— les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil,—à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,\* qui devra être commencée sous un an,—et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province ; les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

“ Pourvu, toujours, que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leurs donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

\* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de son terminus à la jonction de Saint-Martin ou de quelque autre point sur le dit chemin, jusqu'au havre de Québec.

Par l'acte spécial 47 Vic., ch. 6 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :

44. Relativement à une convention passée avec la province de la Colombie-Anglaise, autorité était conférée d'accorder, *inter alia*, une subvention à la " Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo " pour l'aider à construire une ligne de chemin de fer et de télégraphe entre les points nommés ; la dite subvention consistant en terres dont les limites sont fixées par l'acte, en argent..... \$750,000

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*) :—

45. A la Compagnie du chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400
46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400
47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 72,000
48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000
49. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... 96,000

NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes 45 Vic., ch. 14, et 46 Vic., ch. 25 ; subventionnée de nouveau par 49 Vic., ch. 10, 50-51 Vic., ch. 24, 51 Vic., ch. 3, et 52 Vic., ch. 3.)*

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*subventionnée de nouveau par l'acte 49 Vic., ch. 10*)..... \$19,200
51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vic., ch. 24.*)

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

NOTE.—*Annulée par 51 Vic., ch. 3, lequel a accordé une subvention pour une partie du même chemin.)*

- 53.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathbun jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$64,000
- 54.** A la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,500  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., ch. 10.*)
- 55.** Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 25,600  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., ch. 10, et le tout modifié par l'acte 50-51 Vict., ch. 24.*)
- 56.** Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près le village de Leamington, une subvention ne dépassant pas en totalité. \$44,800  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., ch. 24.*)
- 57.** A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000  
(NOTE.—*Annulée par la 49e Vict., ch. 10, qui substitut une autre subvention.*)
- 58.** A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000  
(NOTE.—*Substituée ; aussi, subvention accordée par 52 Vict., ch. 3.*)
- 59.** Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de. .... 217,600  
(NOTE.—*Annulée par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)
- 60.** A la Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant \$1,600 par mille ; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle ; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., chap. 10, et pour son pont sur le Saint-Laurent par la 50-51e Vict., chap. 24.*)
- 61.** Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, via la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$140,800

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;— les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu’elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d’août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l’approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l’achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l’ensemble de l’entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre.

“ Pourvu toujours que l’octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d’assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes les facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

Par l’acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

62. “ Pour un chemin de fer à partir d’un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelie, dans la province de Québec, jusqu’à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n’excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n’excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention devant être en sus de celle dont l’octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l’autorité de l’acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n’excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada ; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s’associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder sous le nom de corporation qu’il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s’y rattachant, aura la même force et même effet que si elle était un acte du parlement du Canada. (*Additionnelle*)..... \$258,000

- 63.** Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer. Par année pendant vingt ans. (*Additionnelle.*)..... \$80,000
- 64.** Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné),—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada. (*Additionnelle.*) 340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

“S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute autre partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

Par l'Acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

- 65.** Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Boutouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 50-51e Vict., ch. 24.*)

- 66.** Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 256,000

- 67.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouve entre le terminus des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricion et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$32,000  
(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes 47 Vict., chap. 8, et 48-49 Vict., ch. 59.*)
- 68.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$32,000  
(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes 46 Vict., ch. 25, et 47 Vict., ch. 8. Cette subvention a été annulée par la 50-51e Vict., ch. 24.*)
- 69.** A la Compagnie du chemin de fer Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$118,400  
(NOTE.—*Annulée par la 50-51e Vict., chap. 24.*)
- 70.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 179,200  
(NOTE.—*Annulée par la 51e Vict., chap. 3, qui autorisait une autre subvention.*)
- 71.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. \$128,000  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'Acte 52 Vict., chap. 3.*)
- 72.** Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, en n'excédant pas en totalité..... 56,600
- 73.** Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800
- 74.** Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, en n'excédant pas en totalité..... 32,000
- 75.** Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000
- 76.** Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)

- 77.** Pour un chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$11,200
- 78.** A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la 46e Vict., chap. 25, et de la 47e Vict., chap. 8, et n'excédant pas en totalité..... 361,270
- 79.** Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de la Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 47e Vict., chap. 8, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 52e Vict., ch. 3.*)
- 80.** A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400  
(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, subventionnée de nouveau par la 50-51e Vict., chap. 24, pour un pont sur le Saint-Laurent.*)
- 81.** Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800  
(*Subventionnée de nouveau par la 52e Vict., ch. 3.*)
- 82.** A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la 45e Vict., chap. 14, et de la 46e Vict., chap. 25, de \$3,200 par mille)..... 186,295  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., ch. 24.*)
- 83.** A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, via Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400  
(NOTE.—*Subventionnée par la 52e Vict., chap. 3.*)
- 84.** Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000  
(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 50, pour la construction de la ligne. Cette nouvelle subvention a été annulée par la 50-51e Vict., chap. 24, qui modifiait les subventions accordées.*)
- 85.** A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$54,400
- 86.** Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

- 87.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... \$80,000
- 88.** Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000
- 89.** Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, 28 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600  
(NOTE.—*Annulée par la 50-51 Vict., chap. 24, qui autorisait une autre subvention.*)
- 90.** Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$70,400
- 91.** Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglastown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200
- 92.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400  
(NOTE.—*Annulée par la 51e Vict., ch. 3, qui autorisait une autre subvention.*)
- 93.** A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction sur le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59,) une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... 11,900  
(NOTE.—*Additionnelle.*)
- 94.** A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention de..... 70,000  
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 50-51e Vict., chap. 24.*)
- 95.** A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de..... 15,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;— les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes

les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

<b>96.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$38,400
<b>97.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>98.</b> A la Compagnie du chemin de Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la Jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
<b>99.</b> A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>100.</b> A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la 49e Victoria, chapitre 10, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ).....	4,000
<b>101.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la 49e Victoria, chapitre 10, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ).....	6,400
<b>102.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000

<b>103.</b> A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$9,600
<b>104.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
<b>105.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	51,200
<b>106.</b> A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
(NOTE.— <i>Annulée par la 51e Vict., chap. 3, une autre subvention étant substituée.</i> )	
<b>107.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté. chapitre 59, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle, autre subvention accordée par la 52e Vict., ch. 3</i> ).....	\$12,800
<b>108.</b> A la Compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
<b>109.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	54,400
<b>110.</b> A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention ( <i>additionnelle</i> ) de .....	20,000
<b>111.</b> Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
<b>112.</b> A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
<b>113.</b> A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
(NOTE.— <i>Transférée par la 51e Vict., chap. 3, à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.</i> )	

<b>114.</b> A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$96,000
(NOTE.— <i>Subventionnée de nouveau par la 51e Vic., ch. 3.</i> )	
<b>115.</b> A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ) .....	19,200
<b>116.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir de la Petite-Caraquette jusqu'à Shippagan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité ( <i>substituée</i> ) .....	32,000
<b>117.</b> A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, ch. 59, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur le rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, une subvention de ( <i>substituée</i> ). .....	217,600
<b>118.</b> A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, à partir du village de Prince-William, vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
<b>119.</b> A la Compagnie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, pour 4 courtes sections de chemin d'environ 2 milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables," et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de 2 milles de longueur, sur les 8 milles de chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, ch. 59, en vertu duquel environ 6 milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vic., ch. 10), une subvention de .....	12,400
<b>120.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour 12 milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité .....	38,400
<b>121.</b> A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	17,600

<b>122.</b>	A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ).....	\$33,600
<b>123.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, ch. 59, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ).....	6,400
<b>124.</b>	A la Compagnie du chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
<b>125.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de ( <i>indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59</i> ).....	64,000
<b>126.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>indépendamment des subventions accordées par les actes 45 Vic., ch. 14; 46 Vic., ch. 25; 48-49 Vic., ch. 59, et 49 Vic., ch. 10</i> ).....	28,800
<b>127.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>indépendamment des subventions accordées pour sa ligne principale par les actes 45 Vic., ch. 14, et 48-49 Vic., ch. 3</i> ).....	96,000
(NOTE.— <i>Annulée par la 51e Vic., ch. 3, qui autorisait une autre subvention.</i> )		
<b>128.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>subventionnée de nouveau par la 52e Vic., ch. 3</i> ).....	41,600
<b>129.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	108,800
<b>130.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre, vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Victoria, ch. 10, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de ( <i>substituée</i> ).....	89,600
<b>131.</b>	Pour un chemin de fer de Woodstock à Centreville, vingt milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
<b>132.</b>	Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder ( <i>indépendamment des subventions accordées pour la ligne principale par les actes 48-49 Vic., ch. 59, et 49 Vic., ch. 10</i> ). .....	180,000

**133.** A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vict., chap. 10), une subvention n'excédant pas..... \$118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;— les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie de chemin de fer de

Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888*) :

- |             |  |             |
|-------------|--|-------------|
| <b>134.</b> | A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 49 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>substituée</i> ).  | \$70,400 00 |
| <b>135.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ).....   | 147,200 00  |
| <b>136.</b> | A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>additionnelle</i> ).   | 9,600 00    |
| <b>137.</b> | A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50-51 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 24, une subvention de ( <i>substituée</i> ) ...  | 32,000 00   |
| <b>138.</b> | A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés, comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte— la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité ( <i>additionnelle</i> )..... | \$41,100 00 |
| <b>139.</b> | A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84 $\frac{1}{4}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48 <sup>e</sup> et 49 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 59, et 49 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>substituée</i> ).....   | 271,200 00  |
| <b>140.</b> | A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean de la subvention octroyée par l'acte des 50-51 <sup>e</sup> Victoria, chap. 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ( <i>substituée</i> ).   | 96,000 00   |

- 141.** A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmundston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e-51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (*substituée*)..... \$100,000 00
- 142.** A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de (*substituée*). 288,000 00
- 143.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de. 83,612 54
- 144.** A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent dans les Comptes publics pour un montant de..... 44,252 82
- 145.** A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de. 58,334 27
- 146.** A la Compagnie de Cogan d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de..... 4,335 00
- 147.** A la Compagnie d'acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté

autorisant leur transfert à la compagnie,) de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de..... \$11,964 66

**148.** A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de. 14,665 45

**149.** A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de. 24,439 83

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., chap. 3. (Sanctionné le 2 mai 1889) :—

**150.** A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*en remplacement d'une subvention périmée*)..... \$172,400 00

**151.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant en totalité (*votee de nouveau*)..... 320,000 00

**152.** A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 mille et ne dépassant pas en totalité (*votee de nouveau*) 38,400 00

**153.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound

	jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	\$128,000 00
<b>154.</b>	Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	22,400 00
<b>155.</b>	Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i> votée de nouveau avec changement de têtes de ligne</i> ).....	156,800 00
<b>156.</b>	Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	128,000 00
<b>157.</b>	A la Compagnie du chemin de fer <i>Albert Southern</i> , la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	31,771 43
<b>158.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 17, n'excédant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	244,500 00
<b>159.</b>	A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	145,000 00
<b>160.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 46e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité ( <i> votée de nouveau</i> ).....	35,000 00
<b>161.</b>	Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	16,000 00
<b>162.</b>	A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Sainte-Claire, à partir d'un point à ou près Sarnia jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité.....	375,000 00
<b>163.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité....	19,200 00
<b>164.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 50 milles de son chemin à partir de la rive est	

	de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	\$96,000 00
<b>165.</b>	A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St.-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).....	30,000 00
<b>166.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	32,000 00
<b>167.</b>	Pour un chemin de fer depuis un point près de Sicamous sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagon, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité....	163,200 00
<b>168.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingsport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).....	3,200 00
<b>169.</b>	A la Compagnie de chemin de fer et de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).....	48,000 00
<b>170.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	48,000 00
<b>171.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
<b>172.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	158,400 00
<b>173.</b>	Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	16,000 00
<b>174.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subven-	

	tionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).....	\$64,000 00
<b>175.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Ball, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).....	14,400 00
<b>176.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).	64,000 00
<b>177.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).	64,000 00
<b>178.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, de la Baie Georgienne et du Lac Érié, pour 15 milles de son chemin depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.	48,000 00
<b>179.</b>	A la Compagnie du chemin de fer d'Hereford, pour 15 milles de son chemin depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Central de Québec à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>supplémentaire</i> ).....	48,000 00
<b>180.</b>	A la Compagnie de chemin de fer de Jonction de la Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayer's-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>en sus de la subvention accordée par l'acte de la 51e Vict., ch. 3</i> ).....	48,000 00
<b>181.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin depuis un point de ou près de Newboro et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité ( <i>votee de nouveau</i> ).....	64,000 00
<b>182.</b>	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer du Grand Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer du Grand Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	54,400 00

<b>183.</b>	Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	\$64,000 00
<b>184.</b>	A la Compagnie du chemin de fer <i>Amherstburgh, Lake Shore and Blenheim</i> , pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00

**2.** La partie de la subvention de \$3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre le soixante-dixième et le centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

**3.** Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Sainte-Claire, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur l'approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

**4.** L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

5. Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac-au Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite-compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire, à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

#### SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, sec. 7 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

185. "Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

186. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

187. A la Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

188. A la Compagnie de chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

189. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixés par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

- 190.** A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
- 191.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
- 192.** A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, en allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

- 193.** A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.
- 194.** A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près de Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

**195.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles,—ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Par l'acte 52 Vic., ch. 4. (*Sanctionné le mai 1889*) :—

**196.** A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire ; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

**197.** A la Compagnie du chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

**198.** A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles ; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

**199.** A la Compagnie de chemin de fer et de Canal du lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

2. Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

3. Le Gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité du présent article.

## CANAUX.

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

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

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

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

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'em- magasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Welland.....	182,007 90		1,000 00		4,061 91	187,069 81
Saint-Laurent.....	55,517 26	5,718 05	136 00	11,071 57	29,216 34	101,659 22
Chambly.....	23,270 43		15 00		80 00	23,365 43
Ottawa.....	53,637 63		2 00		20 00	53,659 63
Rideau.....	6,864 24	35 78	17 40	222 40	615 75	7,755 57
District de Newcastle.....	259 72					259 72
Saint-Pierre.....	2,510 50					2,510 50
	324,067 68	5,753 83	1,170 40	11,293 97	33,994 00	376,279 88

## LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

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

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

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

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

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

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description à la page 99 du présent rapport.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds au plus bas niveau du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, à raison de diverses causes, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau mesurée sur les buses des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*Voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880):—

Canaux de Williamsburgh—	Pieds.	Pouces
Rapide-Plat, écluse de prise d'eau.....	6	7
“ entrée d'aval.....	7	0

\* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 1er octobre 1888 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1888, il paraît qu'une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et qu'on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient: 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils; le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à \$4,738,865. Au mois d'août 1886 le congrès a voté un crédit de \$250,000, et un autre crédit de \$1,000,000 au mois d'août 1888.

D'après le même rapport et ses annexes, il paraît que pendant l'exercice clos le 30 juin 1888, le canal a été ouvert durant 210 jours, qu'il y est passé 8,823 navires portant 5,581,169 tonneaux de fret, et 29,444 passagers; le nombre des éclusages a été de 3,940.

	Pieds.	Pouces.
Galops, écluse de prise d'eau.....	8	1
Iroquois, entrée d'aval.....	9	3
Pointe-Farran .....	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau.....	8	3
“ entrée d'aval.....	9	0
Beauharnois.....	10	10
“ entrée d'aval.....	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

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

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

*Canal de Beauharnois.*—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement sur ce canal, mais les examens sont en cours.

*Canal de Cornwall.*—Sur les six nouvelles écluses nécessaires, deux ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service ; les quatre autres sont données à l'entreprise, ainsi que l'agrandissement et l'approfondissement de tout le canal pour une navigation de quatorze pieds. Des 11½ milles que le canal couvre, 10½ milles environ ont une profondeur navigable de 9 pieds seulement.

*Canaux de Williamsburgh :—*

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

Rapide Plat.—Une nouvelle écluse est terminée et en usage ; il en reste encore une à faire. Du prisme du canal, qui a quatre milles de long, on a fini de creuser trois quarts de mille jusqu'à une profondeur de 14 pieds à peu près.

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

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

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

### CANAL LACHINE.

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

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

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

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

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

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

Le canal a été fermé le 2 novembre 1888 et rouvert le 21 avril 1889.

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

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 8, p. 98.)

#### CANAL DE BEAUHARNOIS.

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

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

Le canal a été fermé le 1er décembre 1888 et rouvert le 17 avril 1889.

Pas d'accidents ni d'interruption.

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal. (Annexe 8, p. 98.)

#### CANAL DE CORNWALL.

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

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

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 26 décembre 1888 et rouvert le 22 avril 1889.

Dans la soirée du 11 octobre 1888, une brèche considérable de près de 300 pieds s'est produite dans la levée sud du canal entre Mille-Roches et Moulinette. Le rétablissement de la levée a été extrêmement difficile et coûteux, non seulement par suite de l'étendue des réparations à faire, mais en raison des pluies extraordinaires qui ont retardé les opérations. En conséquence, la navigation a été retardée de cinq semaines environ. Un nouveau retard de deux jours a été causé par le déplacement des vantaux dans une des constructions le 17 du même mois.

#### NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Les quatre écluses qu'il reste à faire sont toutes en cours de construction, ainsi que les déversoirs et les ponts ; on est aussi à approfondir et élargir le prisme du canal.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

Les travaux à l'extrémité d'amont du canal consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal, et la construction d'une écluse et d'un grand déversoir.

On s'attend que tous ces travaux seront terminés pour l'ouverture de la navigation en 1891. Ces travaux et tous les autres sont décrits en détail dans une annexe du présent rapport. (*Voir annexe 7, page 94.*)

#### CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

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

Ces canaux ont été fermés le 10 décembre 1888, et rouverts le 22 avril 1889.

Ils ont été maintenus en bon état pendant toute la saison. (*Voir annexe 8, page 91.*)

#### CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

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

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

On n'a pas encore pris de mesures pour agrandir ce canal.

#### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

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

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

#### NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse est terminée, et les derniers travaux à exécuter sont avancés. On est à prendre des mesures pour agrandir la partie d'aval, c'est-à-dire le prisme et l'écluse à la sortie du canal.

#### CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7⅝ milles.
Nombre d'écluses.....	3
Dimension des écluses.....	200 pieds x 40 pieds.
Chute totale des écluses.....	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au plafond.....	50 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 “

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

## NOUVEAUX TRAVAUX.

L'approfondissement à l'extrémité d'amont d'un chenal conduisant à l'eau profonde, afin de donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau, est terminé, ainsi qu'il a été rapporté l'année dernière, et l'accès du canal est devenu beaucoup plus facile. Il reste à pousser le creusage de 14 pieds jusqu'à l'eau profonde en aval des rapides en construisant une demi-écluse en cet endroit et une écluse d'ascension à la rivière. Ces travaux sont à l'entreprise.

## OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops (7 milles en aval de Prescott), le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

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

Tous ces travaux sont terminés.

## CANAL WELLAND.

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

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

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

## BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....	2,622 pieds.
" Du canal à Welland à la rivière, <i>via</i> l'écluse à l'aqueduc.....	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara.....	1,020 "

Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson .....	2
Dimensions des écluses.....	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.....	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pds 10 pouces.

## CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

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

## BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1¾ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 “

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

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

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

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

La voie principale du canal a été fermée à la navigation le 1er décembre 1888 et rouverte le 16 avril 1889, la vieille route ne l'étant que le 1er mai.

Certains accidents sont arrivés dans le cours de l'année. Le 3 mai 1889, le bateau à hélice *Escanaba* emportait les vantaux d'amont d'une des écluses, et causait ainsi une interruption de 44 heures. Le 29 juillet, le bateau à vapeur *Haskell* donnait dans la porte d'amont d'une autre écluse, et causait par là le déplacement et la destruction presque totale de trois de ses vantaux, ainsi que des dommages aux levés du canal et aux terres d'aval par la précipitation des eaux. L'accident causait un délai de 39 heures.

Le 9 janvier 1889 une violente tempête exhaussa les eaux du lac Erié à une hauteur inaccoutumée et causa des dommages sérieux. La même tempête fit beaucoup de dommages aux travaux à l'entrée du havre de Port-Colborne, ainsi qu'aux jetées de Port-Maitland.

Pour donner une idée de l'influence du vent régnant sur le niveau du lac Erié, je dirai que lors de la tempête du 9 janvier, le vent soufflant de l'ouest, le niveau à Port-Colborne était à sept pieds au-dessus du niveau ordinaire d'eau basse, tandis qu'à la fin du mois de mai et au commencement de juin, le vent soufflant continuellement de l'est avait abaissé les eaux jusqu'à un grand pied au-dessous du plus bas niveau observé jusqu'alors, ou 18 pouces au-dessous du niveau ordinaire d'eau basse, la différence entre les niveaux à ces deux époques étant de  $8\frac{1}{2}$  pieds. Le 3 juin le peu de hauteur de l'eau causait un retard de plusieurs heures.

Les eaux des deux lacs Erié et Ontario ont été extraordinairement basses durant la saison, et en conséquence les navires d'un tirant de 16 pieds éprouvaient, dans certains vents, des difficultés à sortir du port à Port-Dalhousie, le chenal d'entrée ayant grandement diminué par suite de l'accumulation du sable près de la jetée de l'ouest. Les remèdes qu'on applique aujourd'hui à cet état de choses ont en vue la disparition de la cause, et on s'attend que ces difficultés n'existeront plus l'année prochaine.

L'expérience faite en 1888 consistant à substituer du béton au bois dans la superstructure des jetées en cet endroit, paraît avoir réussi.

Toutes les constructions ont été bien entretenues.

Cette saison le trafic sur la ligne principale a été à peu près un tiers de plus considérable qu'il n'a été pendant aucune des trois dernières saisons. (Annexe 7, p. 87.)

#### MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

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

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

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

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

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

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

## ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

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

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$  milles du port de Montréal.

Fermée le 22 novembre 1888, cette écluse était rouverte le 19 mai 1889.

La navigation n'a pas été interrompue, et il n'y a pas eu d'accident.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes à la disposition du public. (Annexe 9, page 114.)

## CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 “

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

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

Fermé le 2 décembre 1888, ce canal était rouvert le 26 avril 1889.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 9, p. 114.)

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de 7 milles, jusqu'au pied du canal de Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

## CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	5
Dimension des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	43 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	50 à 80 “

Depuis la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le cours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles, en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 2 décembre 1888, il a été rouvert le 26 avril 1889. (Annexe 8, p. 114.)

## HAUT DE L'OTTAWA.

### ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	18 à 20 “
Profondeur d'eau sur les seuils.....	6 pieds.
Longueur collective des digues.....	625 “

Depuis le canal de Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 9, p. 115.)

Vu que les écluses de ce canal qui ont été construites en bois sont aujourd'hui fort délabrées, et que pour rendre ces constructions permanemment efficaces il y aurait de grands frais à encourir, tandis que d'un autre côté le trafic est insignifiant, le chemin de fer ayant grandement réduit l'utilité de ce canal, il a été décidé d'abandonner l'idée de maintenir l'eau à une hauteur anormale, et un arrêté du conseil a été passé le 24 octobre 1889, décidant qu'on devra laisser la rivière reprendre son niveau naturel, lequel à l'exception de certaines saisons est suffisant pour la navigation.

## CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston. }	33 d'ascension, à l'eau haute.
	14 de chute.

Différence totale des niveaux, 446½.	} 282¼ d'ascension. 164 de chute.	} durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.....		134 x 33 pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....		4½ pieds.
Largeur du canal au fond.....	}	60 " dans la terre.
		54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....		80 " dans la terre.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataragoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataragoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 22 et aux Moulins de Kingston le 3 novembre 1888; elle a recommencé à Ottawa le 22 et aux Moulins de Kingston le 23 avril 1889.

Sur les biefs descendants vers Ottawa l'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation à la hauteur voulue, mais sur ceux qui descendent à Kingston l'eau est baissée de bonne heure en juillet et est restée au-dessous du niveau réglementaire. A la clôture de la navigation le niveau était à Newboro' un pied au-dessous de ce qu'il aurait dû être.

La crue des eaux du printemps a eu cette année peu d'importance.

La navigation n'a pas été interrompue de l'année.

Les pluies continuelles du printemps ont rendu nécessaire de laisser le déversoir de trop-plein ouvert jusqu'à la fin de juillet, ce qui n'était pas arrivé depuis 20 ans. (Ann. 10, p. 116.)

#### CANAL TAY.

Longueur du canal.....	6 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	134 x 32 pieds.
Chute totale.....	26 pieds.

(Pour l'indication des stations entre Ottawa et Kingston, voir Annexe 19, p. 124.)

Hauteur de l'eau sur les seuils.....	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage.....	200 pieds.
Largeur du canal au plafond.....	40 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{ 40 pds. dans le roc. 64 " " l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

A la fin de l'exercice il restait encore certains travaux à exécuter dans la construction de l'approfondissement du bassin, mais le canal a été, durant la saison, fréquenté par des steamers aux risques de leurs propriétaires. (Annexe 11, page 119.)

### RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des États-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

## ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{2}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45.
Chute totale de l'écluse.....	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 " à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est.....	300 "
" " ouest....	690 "

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 24 novembre 1888, et rouverte le 19 avril 1889.

Cette écluse, qui a été construite en 1849, et qui a été pendant plusieurs années en très mauvaise condition, on l'a examinée avec soin pour constater les réparations à y faire. (Voir annexe 8, p. 101, et annexe 8b, p. 109.)

## CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses :—	
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean.....	122 pieds
Ecluse d'ascension n° 2.....	124 "
" 3, 4, 5, 6.....	118 "
" 7, 8, 9, écluses accolées.....	125 "
Ascension totale par les écluses.....	74 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 "
Largeur du canal au fond.....	36 "
Largeur du canal à la surface.....	60 "

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 22 décembre 1888, et rouvert le 29 avril 1889.

En sus des réparations ordinaires il a été fait diverses améliorations imputables sur le revenu, y compris l'approfondissement de l'entrée du canal à Saint-Jean et l'excavation de passes pour les navires. (Voir annexe 8, p. 100; et annexe 8a, p. 107.)

Des arpenteurs ont fait les travaux préliminaires en vue de détourner dans la rivière Richelieu, au moyen d'un égout collecteur passant sous le canal, les égouts de la ville de Saint-Jean.

---

 RIVIÈRE RICHELIEU.

Le relevé hydrographique de la rivière Richelieu a été continué sur la partie de la rivière comprise entre le pied de l'île Sainte-Thérèse et le bassin de Chambly, distance d'environ six milles. (*Voir annexe 8a, p. 107.*)

---

 CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 6 janvier 1889; rouverte le 23 mars.

Les ouvrages du canal sont en bon état, sauf l'ancien mur de soutènement sur le côté ouest du canal, qui est en mauvaise condition. On n'a cependant pas jugé à propos de toucher à ce mur pour le présent. Les états relatifs au trafic indiquent qu'il est passé 1,203 navires à destination du nord, et 1,014 navires se dirigeant vers le sud. (*Annexe 13, p. 122.*)

---

 NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance totale de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal,

equel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication vec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley.....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 43¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog 27½ m.		

Voici la liste des ouvrages :—

#### LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

##### *Rapides de Chisholm.*

	Distances en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

##### *Percy-Landing.*

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume.....	28½
---	-----

##### *Campbellford.*

Estacades conductrices .....	34¾
------------------------------	-----

##### *Chutes du Milieu.*

Les constructions sont quatre barrages et deux glissoirs. ....	37¾
--	-----

##### *Baie du Corbeau.*

Estacade d'arrêt.....	38
-----------------------	----

##### *Chutes de Heeley.*

Un barrage et un glissoir.....	42¾
--------------------------------	-----

##### *Hastings, rapides de Crook.*

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.....	56½
---	-----

##### *Rapides de Whitlas.*

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal.....	92¾
--	-----

<i>Peterboro'.</i>	
Trois piliers et une estacade.....	94
<i>Lakefield.</i>	
Un barrage et un quai.....	103½
<i>Pointe de Young.</i>	
Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage.....	108½
<i>Burleigh.</i>	
Glissoirs, 2 barrages, 2 écluses (neuves).....	118
<i>Rapides de Lovesick.</i>	
Une écluse et un barrage.....	119½
<i>Rapides de Buckhorn.</i>	
Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions).....	125
<i>Bobcaygeon.</i>	
Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay.....	140¾
<i>Chutes de Fénelon.</i>	
Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves)	154¾
<i>Rosedale.</i>	
Une vieille écluse entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam.....	162¾

## BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

*Lindsay.*

L'ancienne écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.....	161¼
La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog.....	190

Dans les différents biefs l'eau a été maintenue à un bon niveau ; jusque vers la fin de la saison l'eau a mesuré de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds sur les seuils.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 2,814 navires durant la saison, tandis qu'en 1887-88 il avait été de 1,140.

Close le 22 novembre 1888, la navigation a été rouverte le 17 avril 1889.

## NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes de Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à  $9\frac{1}{2}$  milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield,  $9\frac{1}{2}$  milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwanoo jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886-87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwanoo et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ  $2\frac{1}{4}$  milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux se composent de trois écluses de chute et de certains barrages.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse de chute, a été construit. Les travaux sont terminés.

A Bobcaygeon,  $15\frac{1}{4}$  milles des rapides Buckhorn, un nouveau barrage de 553 pieds de longueur, qui en remplace deux vieux, est aujourd'hui terminé ainsi qu'une cale sèche formée par le prolongement de deux pieds du barrage. Par ces travaux, le niveau de l'eau est réglé jusqu'aux chutes de Fénélon.

Aux chutes de Fénélon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses de chute et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes:—

Longueur.....	134 pieds.
Largeur.....	33 do
Hauteur d'eau sur les seuils.....	5 do

(Ann. 12, p. 120.)

## CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest.....	$5\frac{1}{8}$ milles.
Largeur au plafond.....	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.....	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux comprennent une tranchée de  $4\frac{1}{2}$  milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de  $9\frac{1}{2}$  milles.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur est de 16 pieds. (Ann. 7, p. 91.)

#### CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Huron et Supérieur, à travers l'île de Sainte-Marie sur le côté nord des rapides.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La distance à travers l'île est d'environ deux tiers de mille. Le canal aura une largeur moyenne de 150 pieds et une profondeur de 18 pieds au-dessous du plus bas niveau d'eau de cette partie de la rivière. La différence de niveau sera rachetée par une écluse de 600 pieds de long et de 85 pieds de large, ayant aux deux extrémités des portes auxiliaires donnant dans des directions opposées.

Un moteur hydraulique fera jouer ces portes, l'eau étant admise ou retirée par le radier de l'écluse.

Les travaux de l'écluse et du canal sont donnés à l'entreprise; de même ceux du chenal aux deux extrémités.

Les contrats stipulent qu'ils devront être terminés au mois de mai 1892.

#### NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude; en conséquence, le 8 octobre 1887 il passa un arrêté du conseil instituant une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. La commission s'est mise à l'œuvre, mais elle n'a pas encore présenté son rapport.

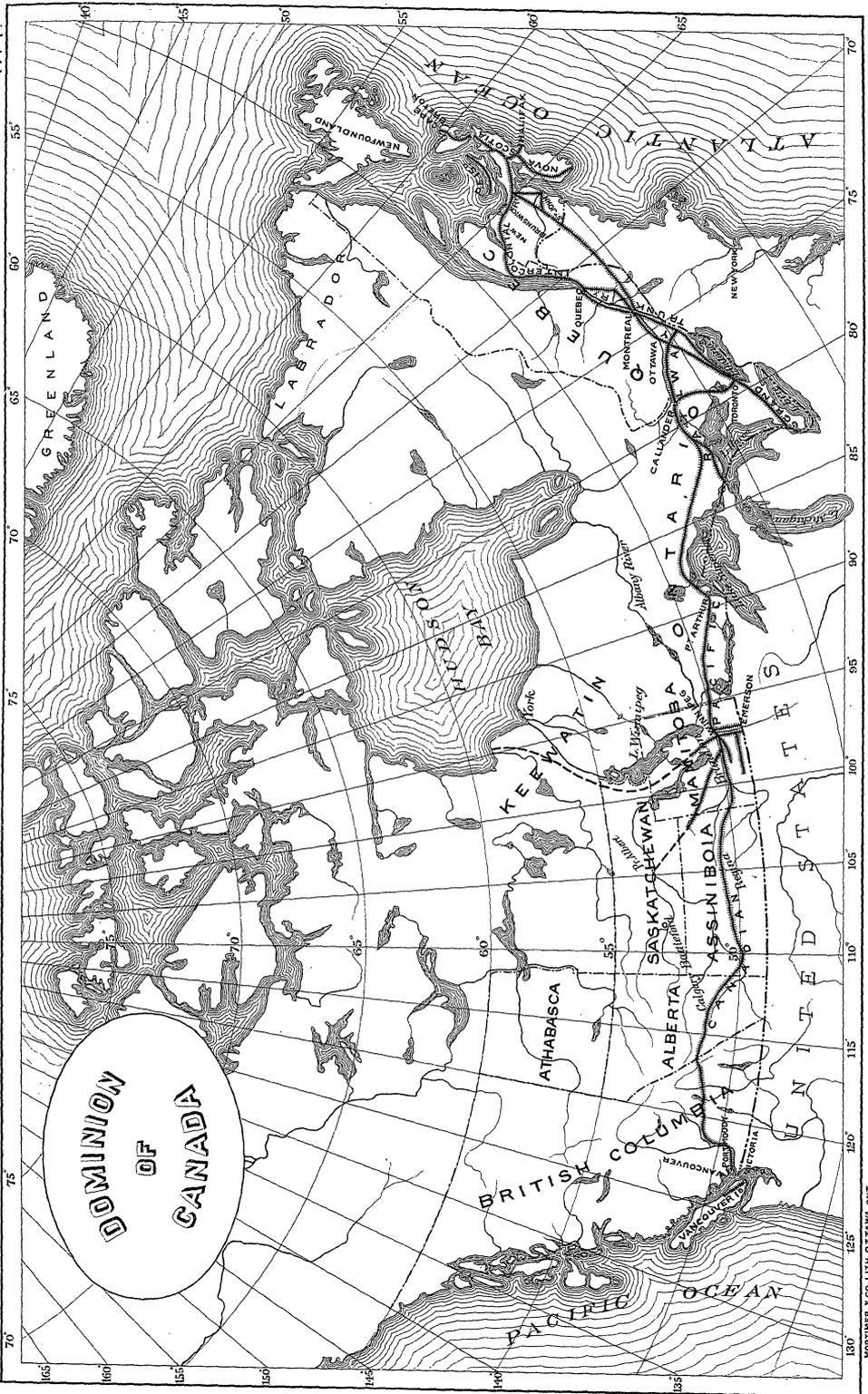
J'ai l'honneur d'être,

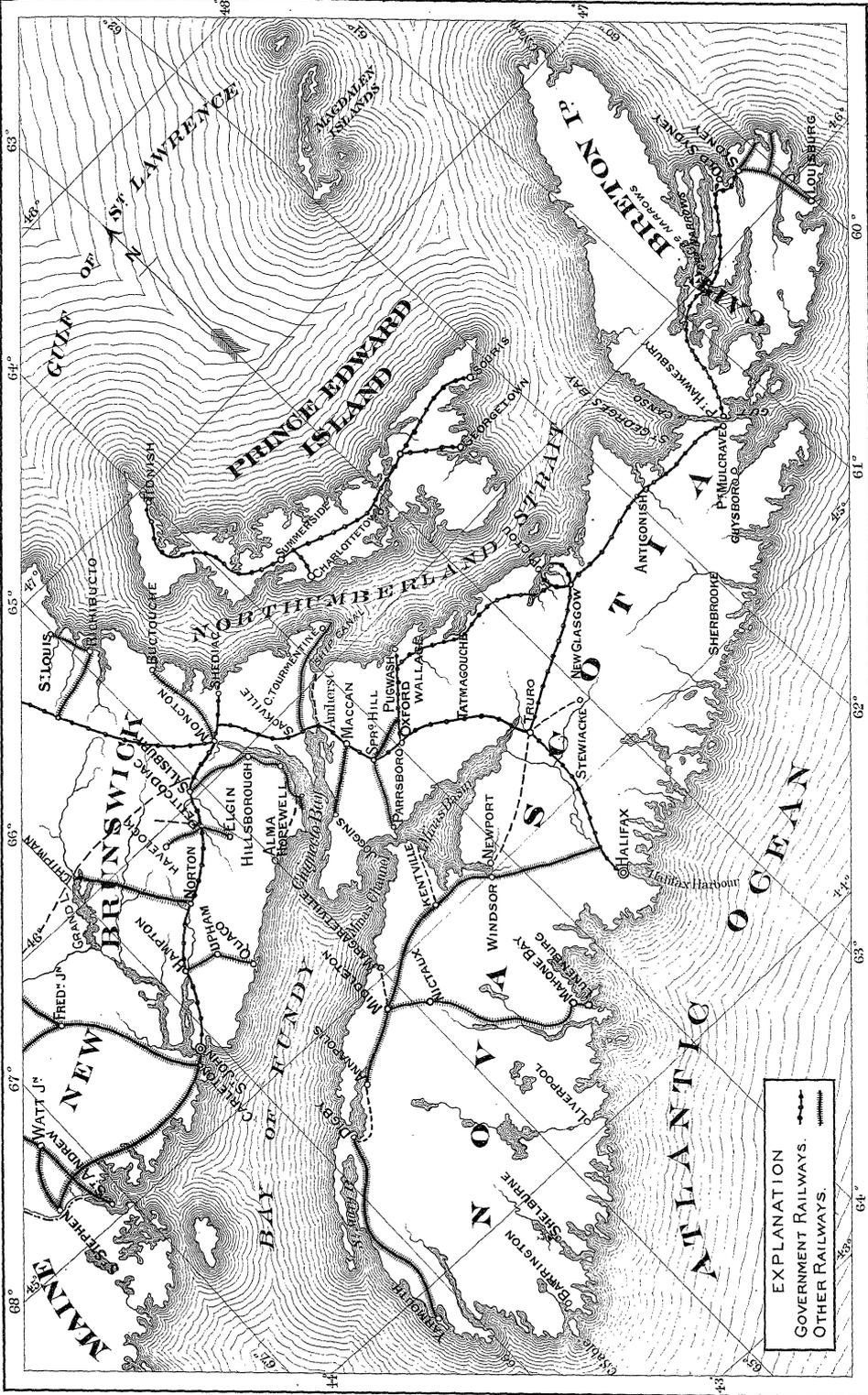
De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

JOHN A. MACDONALD,

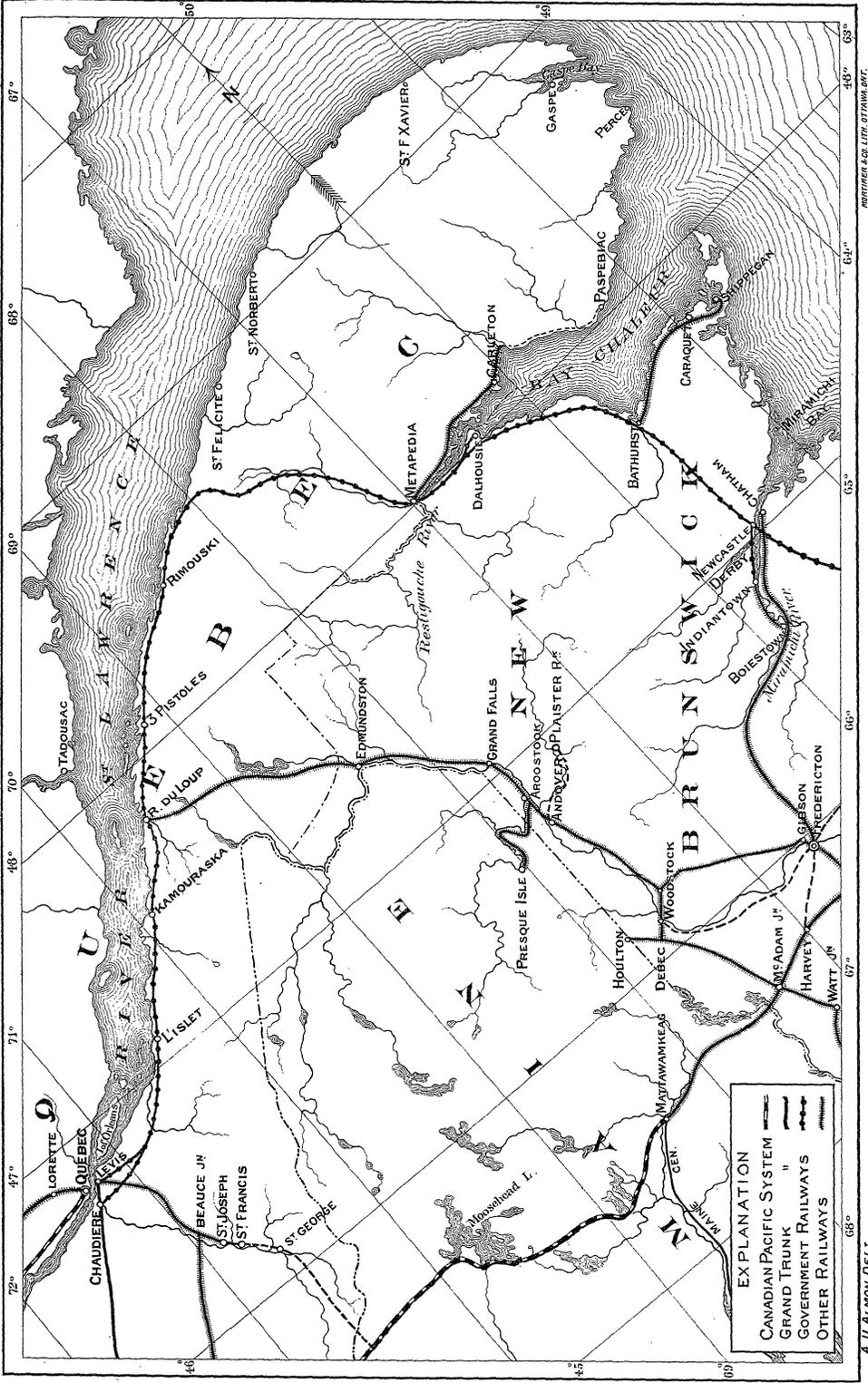
*Ministre des chemins de fer et canaux.*

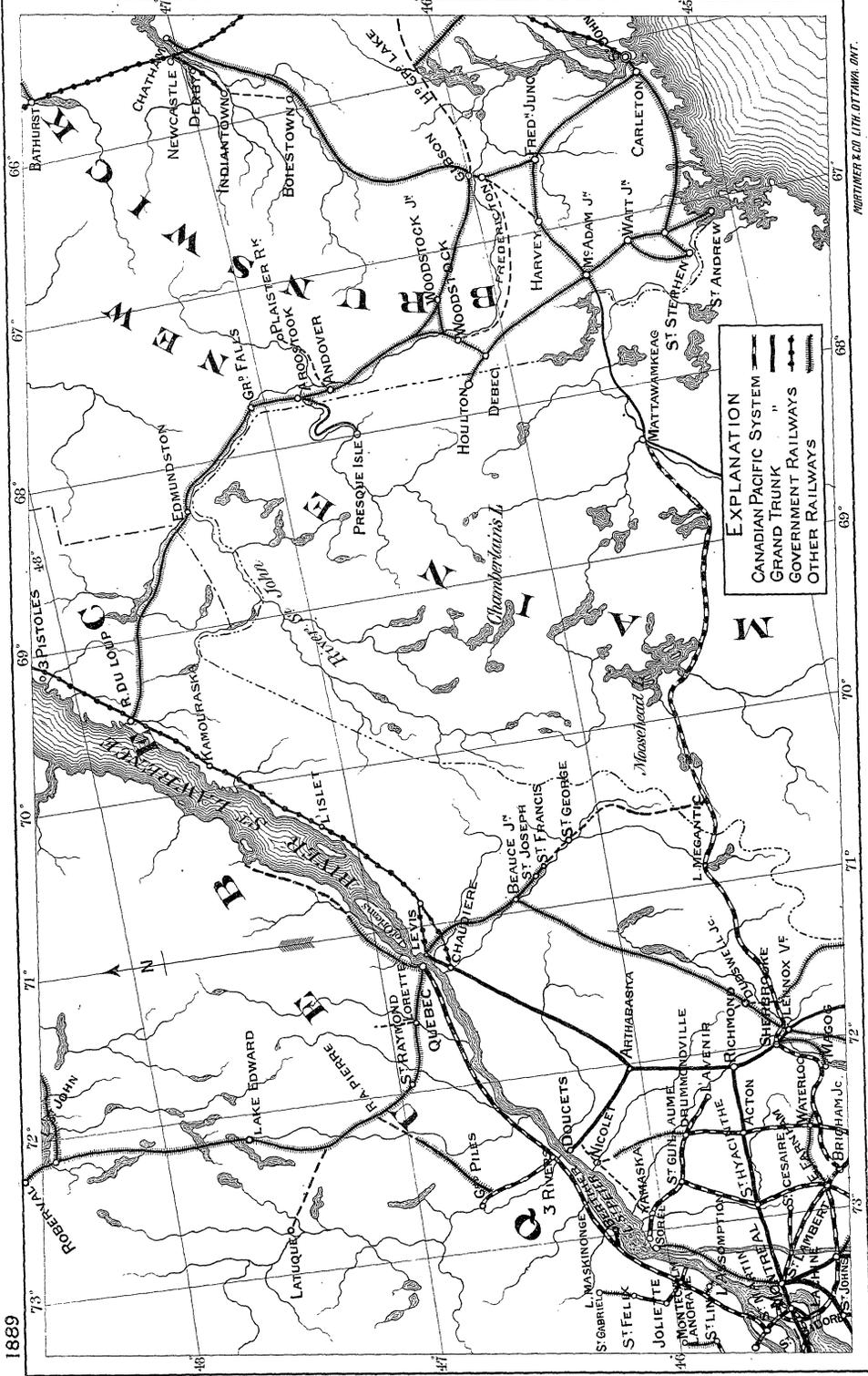
31 décembre 1889.





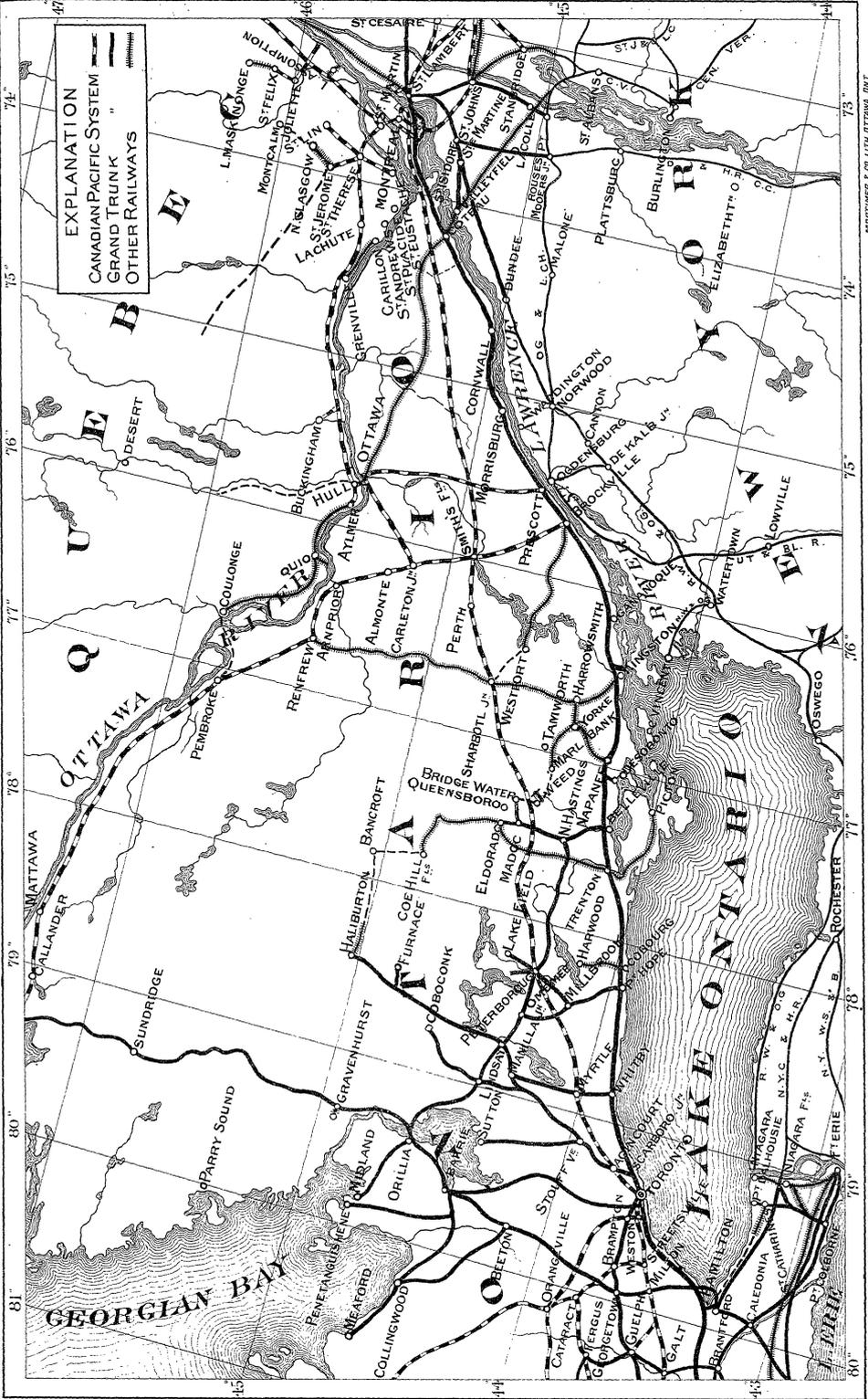
EXPLANATION  
 GOVERNMENT RAILWAYS.  
 OTHER RAILWAYS.





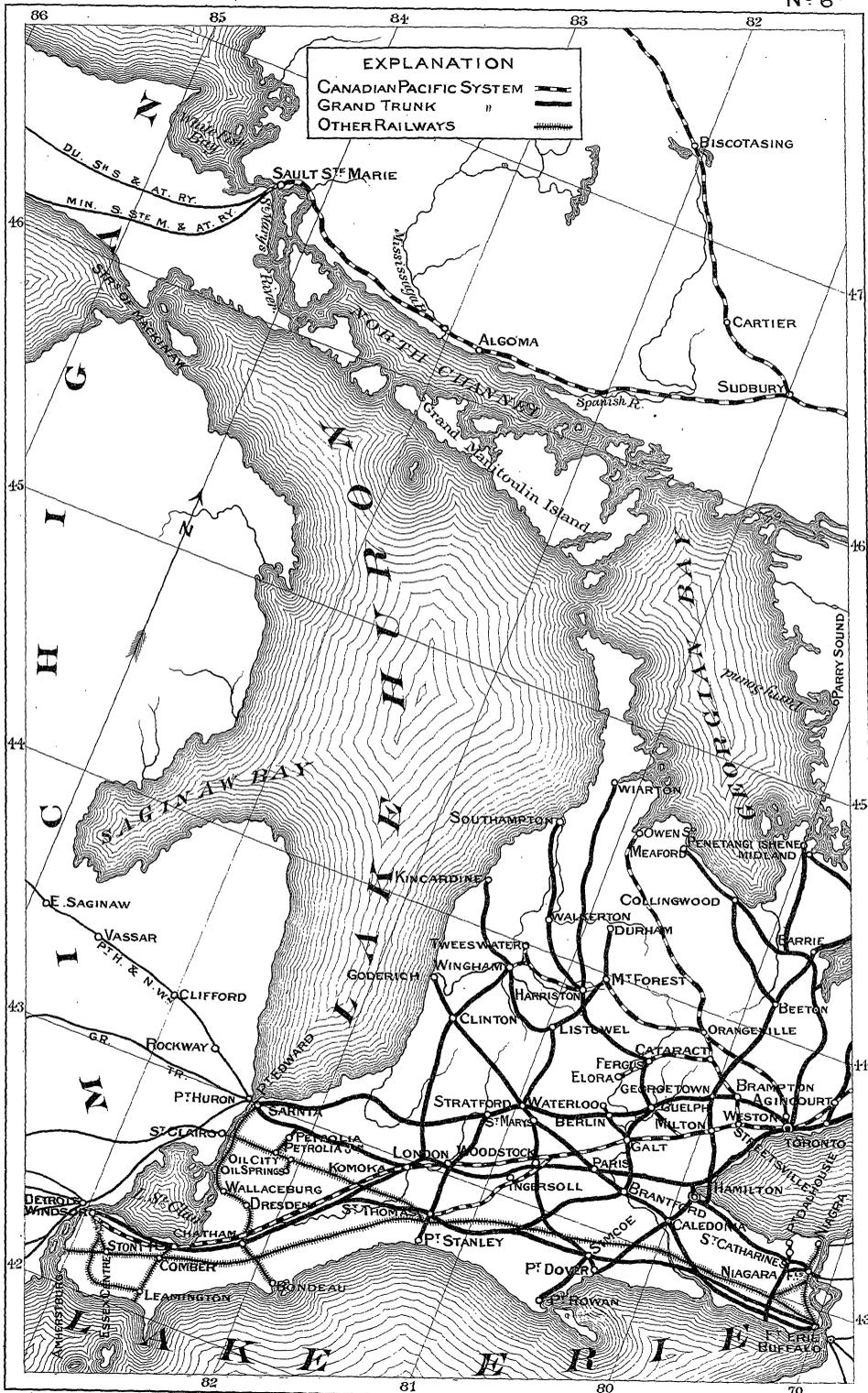
**EXPLANATION**

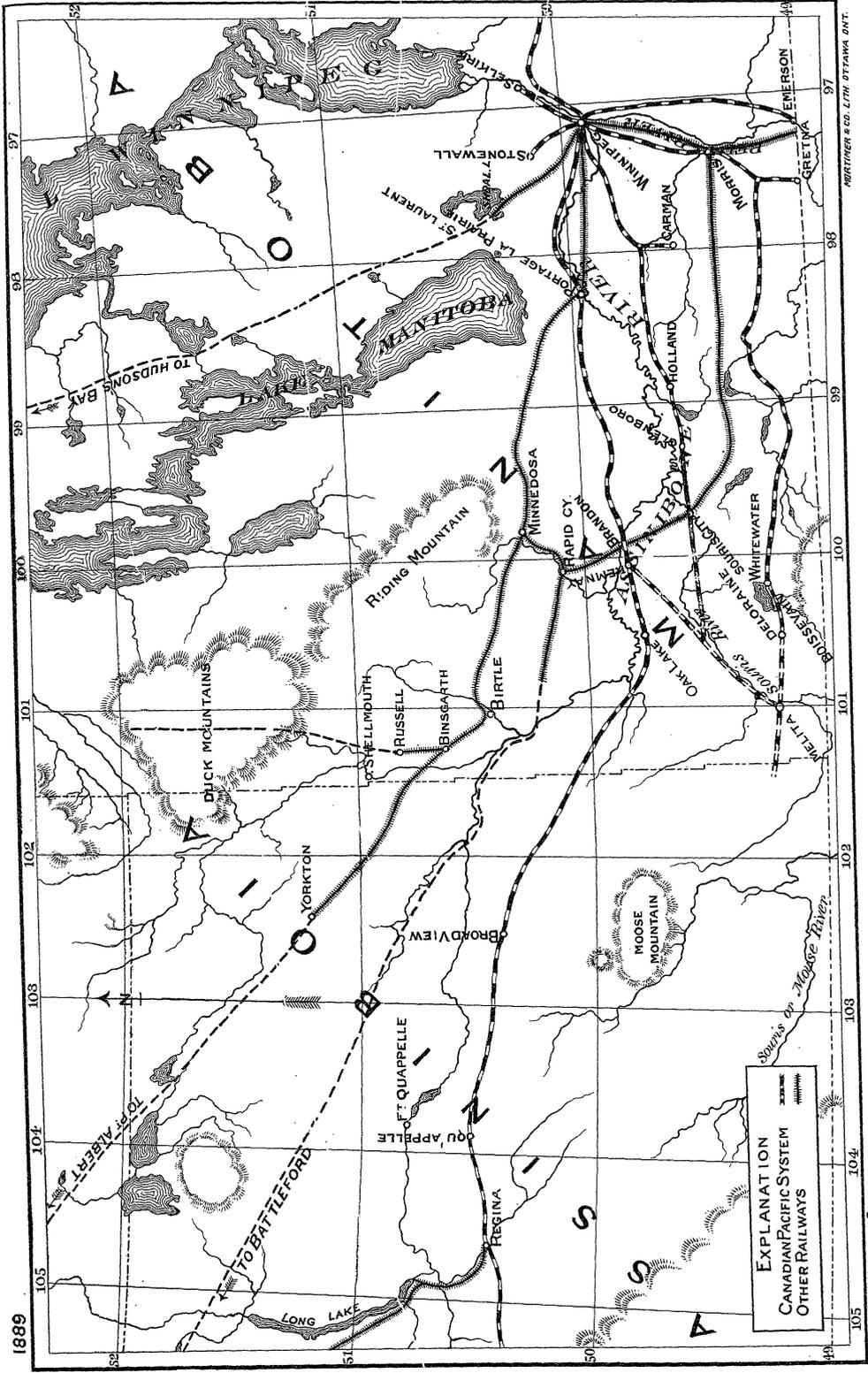
- CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- - - GRAND TRUNK
- |— GOVERNMENT RAILWAYS
- - - OTHER RAILWAYS



ANDRIMMER & CO. LTD. OTTAWA ONT.

A. D. ALMOND, DES'.





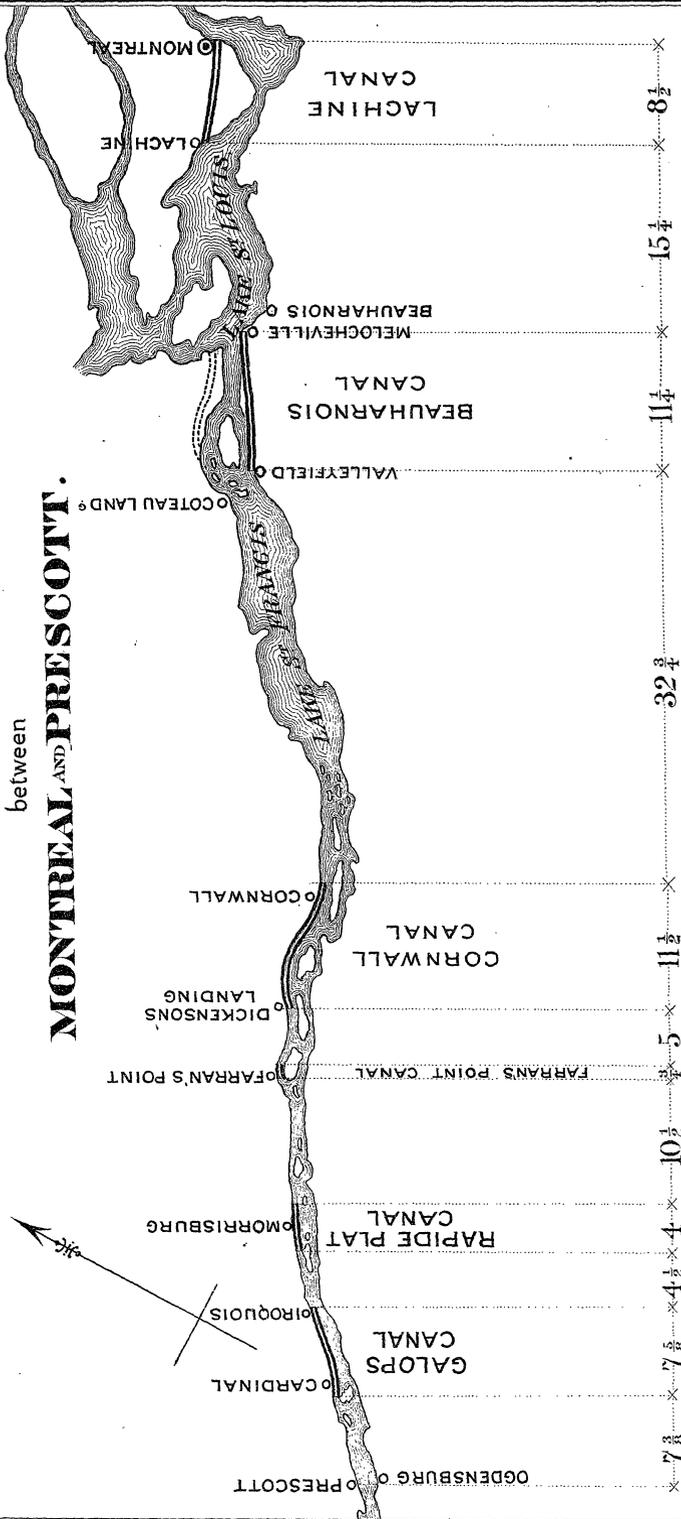
**EXPLANATION**  
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM  
 OTHER RAILWAYS

# DIAGRAM

Shewing the Canals on the  
**S<sup>T</sup> LAWRENCE RIVER.**

between

**MONTREAL AND PRESCOTT.**



Total Canal Navigation	48 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> Miles
" River "	75 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> "
" Prescott to Montreal	119 "

---

---

ANNEXES.

---

---

## ANNEXE No. 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CANAUX.						
Lachine.....	76,032	96	22,957	71	54,110	67
do —Revenu.....		972 71				
Cornwall.....	163,993	85	58,205	26	17,890	55
Williamsburgh.....	59,867	26	8,794	61	7,485	28
Beauharnois—Revenu.....	10,993	52	14,982	54	20,019	11
Saint-Laurent.....	18,493	92				
Welland.....	44,494	56	77,547	77	113,587	05
do approfondir à 14 pieds.....	179,468	76				
do terrain et dommages.....	2,909	50				
do déversoirs et digues, Dunnville—Revenu.....	15,500	83				
do digues en amont et en aval de Dunnville—Rev.....		760 00				
do réparation de superstructure, jetée de la Pointe Dalhousie—Revenu.....	13,721	63				
“ pont à Chippewa—Revenu.....	9,861	33				
“ const. d'un pont à la trav. de l'alimentation—Rev.....	3,960	01				
Sault Sainte-Marie.....	34,018	95				
Sainte-Anne.....	24,786	33	1,730	79	2,569	22
Carillon.....	137	10	10,135,	66	22,098	88
Grenville.....	161	07				
Culbute.....	17,112	01	116	53	1,050	00
Rideau—Revenu.....	6,665	22	18,106	36	33,801	77
Trent.....	47,592	13	5,935	94	3,242	05
do —Revenu.....	29,677	92				
Murray.....	215,326	46				
Saint-Ours—Revenu.....	17,964	45	2,002	63	2,421	14
Chambly do.....	51,437	87	19,392	18	19,679	22
Saint-Pierre do.....	500	00	353	38	3,085	29
Tay.....	89,486	18				
Arbitrages et jugements—Revenu.....	4,121	31				
Dragueur à vapeur—Revenu.....	900	00	1,999	79		
Levées hydrographiques—Revenu.....	4,857	06				
Divers.....	213	50				
Appointements et dépenses imprévues, bureau du canal.....					*3,207	85
Total, canaux.....	1,145,988	40	242,261	15	304,248	08
CHEMINS DE FER.						
Pacifique.....	87,134	47				
Intercolonial.....	656,338	43			3,153,928	69
do Prolongement-Est.....	34,235	73			90,719	04
do Embranchement de Windsor.....					20,856	50
Ile du Prince-Edouard.....					247,559	44
Cap-Breton.....	1,083,276	60				
Annapolis et Digby.....	9,847	27				
Oxford et New-Glasgow.....	841,942	97				
Levées hydrographiques—Revenu.....	15,991	70				
Statistique—Revenu.....	560	94				
A reporter.....						

\* Dépense, du 1er juin 1889.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux,  
Canada, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			
CHEMINS DE FER— <i>Fin.</i>			
Subventions.....	846,721 83		
Cie du chemin de fer Albert (emprunt).....	176 62		
Cie du pont de Frédéricton et Sainte-Marie (emprunt)	25,053 00		
Total, chemins de fer.....	3,501,279 56		3,513,063 67
Total, chemins de fer et canaux.....	4,747,267 96	242,261 15	3,817,311 75

Totale de la somme dépensée .....\$8,806,840 86

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
31 décembre 1889.

## ANNEXE

ETAT des sommes dépensées pour la construction et

(Réparations

NOTE.—Quelques-uns des items contenus dans les états suivants ont été

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial .....	} Jusqu'au 30 juin 1867	40,000 00	
Gouvernement provincial .....		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral .....	1868	1,852 70	63,193 75
do .....	1869	2,000 00	55 00
do .....	1870		27 50
do .....	1871	12,231 40	
do .....	1872	36,708 15	27 50
do .....	1873	42,982 49	5,122 50
do .....	1874	158,618 35	26 00
do .....	1875	197,420 52	36 00
do .....	1876	327,769 39	
do .....	1877	1,439,375 73	
do .....	1878	1,484,619 63	
do .....	1879	958,053 30	
do .....	1880	369,566 74	266 15
do .....	1881	292,165 51	
do .....	1882	255,799 99	
do .....	1883	398,356 64	6,727 44
do .....	1884	188,266 18	3,277 98
do .....	1885	111,215 23	7,999 79
do .....	1886	210,509 42	8,401 80
do .....	1887	41,754 11	3,633 57
do .....	1888	27,410 72	14,411 97
do .....	1889	77,005 67	10,993 52
Total .....		9,221,214 72	1,735,714 58

## N° 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1889.

non comprises.)

classifiés de nouveau, de façon à les faire concorder avec les comptes publics.

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non réparties.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydro- graphiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
					222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54			7,416,019 83
2,786 60					12,097 84
10,692 04					43,486 36
17,780 05					22,173 72
7 50					48,569 10
10,000 21		1,077 00			59,702 76
1,011 75				33,241 69	130,158 47
				26,541 30	746,420 61
1,780 00				20,611 36	1,047,119 91
			28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37			28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45			1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05				9,265 77	1,552,697 41
109,454 95			623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14			6,927 96		1,249,536 56
44,587 61			28,933 45		617,066 97
21,728 93		13 19	44,874 31		555,412 32
23,018 13		2,473 44	89,846 03		432,336 21
78,333 86		103,237 12	115,110 17		469,655 59
64,781 78		149,835 71	116,051 73		216,739 75
46,966 43		115,853 00	74,437 31		1,074,902 54
67,945 74		71,741 96	56,482 85		440,461 80
163,993 85		59,867 26		18,493 92	269,714 01
2,989,288 53	116,821 31	1,824,754 22	591,475 76	161,719 89	23,787,950 30

## ANNEXE

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et  
(Réparations)

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse Sainte-Anne	Canaux Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.	Canal Chambly.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....	Jusq. 30 juin 1887.				3,911,701 47	
Gouvernement provincial.....		134,456 51	63,053 64		153,062 60	634,711 76
Gouvernement fédéral.....	1868		19,817 22		7,298 12	
do	1869					
do	1870		4,167 96		13 16	
do	1871		23,119 37		11,732 98	2,839 85
do	1872	1,939 46	165,257 28		4,967 50	1,906 40
do	1873	540 11	136,250 48	835 53	18,070 97	759 00
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16	2,810 00
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85	2,415 00
do	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96	
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11	80 00
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53		
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88	
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20		
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	133 50	
do	1882	193,158 36	433,084 39	29,567 15		31,796 41
do	1883	172,959 95	433,575 10	14,249 60	70 65	21,332 36
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	4,597 50	41,640 77
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76	21,049 23
do	1886	129,681 67	105,048 24	26,385 27	550 00	14,547 27
do	1887	51,330 18	20,747 11	7,760 88	20,823 96	17,911 17
do	1888	20,283 14	38,996 29	7,573 99	18,889 48	65,536 64
do	1889	24,786 33	298 17	17,112 01	6,665 22	51,437 87
Total.....		1,173,970 75	4,040,973 71	413,717 48	4,185,861 83	910,773 73

## N° 2.—Fin.

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—Fin.  
non comprises.)

Canal Saint-Pierre	Levées hy- drogra- phiques, canal de la Baie-Verte.	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Canal du Sault Ste- Marie.	Ecluse Saint-Ours.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
							4,173,921 47
156,523 32			309,371 31			121,537 65	16,518,323 12
21,519 72		400 00					128,965 35
70,719 80							126,953 20
46,193 57							90,355 96
	17,929 34						116,429 54
	6,399 41						287,985 67
	14,943 83						383,916 82
	4,018 90						1,240,628 96
20 97	443 00						1,715,309 37
11,125 00	110 75						2,389,544 21
63,330 18	22 30						4,131,396 60
26,511 51							3,843,338 62
107,337 75							3,064,098 61
80,120 54			561 50				2,123,366 34
69,434 76	520 00						2,083,138 34
484 00		7,135 63	5,836 51	748 65			1,648,199 12
		84,071 68	50,070 82	4,831 80		17,230 32	1,825,505 11
2,471 40		118,187 43	126,592 48	50,878 12		5,279 17	1,638,239 41
16,820 15		148,902 66	121,382 84	92,473 97		4,700 64	1,562,919 06
2,316 85		179,704 52	75,103 30	65,561 51			1,365,308 82
1,837 75		142,563 66	179,541 63	49,617 92			1,849,681 22
		146,754 37	114,879 35	54,166 57	8,145 06		1,153,679 93
500 00		215,326 46	77,270 05	89,486 18	34,018 95	17,964 45	1,134,933 92
677,267 27	44,387 53	1,043,046 41	1,060,609 79	407,764 72	42,164 01	166,712 23	54,596,188 77



## ANNEXE No. 4.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,  
OTTAWA, 1er octobre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les progrès faits dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889, et jusqu'à cette date, sur les chemins de fer confiés à ma charge, en exploration, de même que sur ceux en voie de construction.

## LIGNE COURTE HARVEY-SALISBURY.

Depuis la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Intercolonial, près de la station des moulins de Berry.

Environ 115 milles en exploration.

Au commencement de l'été je reçus instruction de faire une exploration de la ligne projetée de chemin de fer depuis la station d'Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, *via* Frédéricton, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à quelques milles au nord ou à l'ouest de Moncton. Je devais avoir toujours en vue de trouver la ligne la plus courte, la meilleure et la moins dispendieuse que le pays pouvait offrir. M. Vernon Smith, ingénieur de grande expérience, fut choisi pour diriger les explorations, et son personnel devait se composer de trois partis d'explorateurs, chacun sous la conduite d'un ingénieur capable et digne de confiance, et à cette fin l'on a choisi M. Maxwell, M. Walsh et M. Houghton, comme étant ceux qui consacraient leur habileté et leur énergie au tracé de la meilleure ligne à trouver entre les deux points désignés. Ils entrèrent en campagne en juin, et commencèrent à tracer une ligne d'essai dans le but d'améliorer l'exploration faite par MM. Brown et Bright dans l'été de 1885. Jusqu'à présent leurs efforts ont été couronnés de succès. Ils ont terminé d'un bout à l'autre leur exploration préliminaire, et elle indique qu'ils ont considérablement raccourci la distance relevée par l'ancienne exploration, sans nullement augmenter la quantité des travaux à faire. Ils ont exploré le pays plus complètement qu'en 1885, et ils ont trouvé que bien que la route indiquée par MM. Brown et Bright ait été en général bien choisie, le pays demandait un examen plus approfondi qu'ils ne pouvaient en faire durant cette saison. J'ai tout espoir que la ligne, lorsqu'elle sera tracée entre la station d'Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Moncton, sur le chemin de fer Intercolonial, *via* Frédéricton, aura environ 32 milles de moins que la route *via* Saint-Jean.

Le tracé est en voie d'exécution, M. Maxwell ayant fait le tracé sur environ 24 milles à partir de la station d'Harvey en allant vers Frédéricton, indiquant une ligne très favorable; M. Walsh a fait le tracé sur 20 milles, depuis le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, en allant vers Moncton, et a obtenu de bons résultats; et M. Houghton a fait le tracé d'environ 25 milles entre Salmon Arm et Moncton. Cette dernière section indique une ligne plus difficile à construire que je m'y attendais; néanmoins, la somme d'ouvrage n'y est cependant pas trop forte. M. Smith m'informe qu'il espère terminer tous les travaux de campagne avant la fin d'octobre, et dès lors l'on commencera et l'on poussera vigoureusement la préparation des plans, des coupes et du devis, afin de me permettre de faire mon rapport sur ces travaux vers la fin de l'année ou très peu de temps après.

## CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

*En construction—72 milles.*

L'été de 1888, dans la Nouvelle-Ecosse, a été si défavorable pour la poursuite des travaux de construction de chemins de fer, que les travaux sur cette ligne n'ont pas été poussés aussi rapidement qu'on l'espérait. Les fortes pluies continuelles, pendant toute la saison, ont nui au progrès des travaux, surtout sur les contrats où il y avait de forte argile collante. En conséquence, les travaux se ralentirent, et les entre-

[1889]

preneurs parurent ne pas trop savoir quelle ligne de conduite tenir. De bonne heure, cette année, ils organisèrent une faible équipe sur les sections à l'ouest du chemin de Mingo, et, pendant quelques temps, les travaux se traînèrent tranquillement. En juillet, le nombre d'hommes fut augmenté, et l'on s'efforça de terminer les travaux cette année. J'espère qu'on réussira, les principaux travaux qui restent à faire étant la construction d'un pilier en maçonnerie sous le pont de la rivière Wallace, et le piliers servant de pivot au pont du havre de Pugwash. Ces travaux devraient être terminés en très peu de temps, s'ils sont poussés, à l'avenir, avec habileté et vigueur. Avec diligence convenable, ils auraient dû être terminés depuis longtemps.

Sur la section située entre la Pointe Brown et le chemin de Mingo, 28 milles, la voie est posée, et une couche de ballast a été posée sous la voie d'un bout à l'autre, et les entrepreneurs sont maintenant occupés à poser la dernière couche. Le clôturage est assez avancé, et les bâtiments des gares sont presque terminés.

Le contrat pour la pose de la voie et le ballastage des sections à l'ouest du chemin Mingo jusqu'à Oxford, y compris l'embranchement de Pugwash, en tout environ 41½ milles, a été récemment accordé à MM. Gray, McManus, Trites et Cie, les entrepreneurs de la section du chemin située entre la Pointe Brown et le chemin de Mingo. Sur la section située entre le chemin de Mingo et Oxford, M. McDonald et O'Brien avaient posé environ 4½ milles de voie, ce qui laissait environ 37 milles de rails à poser par MM. Gray, McManus, Trites et Cie. On croit que le ballast pour cette section devra être transporté d'Oxford, situé à l'extrémité ouest de la section, et de Scotsburn, situé à 18 milles à l'est de l'extrémité est. Le transport est passablement long, mais ce sont, autant qu'on peut s'en assurer, les seuls endroits de la ligne où l'on puisse se procurer des matériaux convenables.

Ces entrepreneurs ont commencé les travaux et ont posé 4 milles de lisses, laissant une balance de 33 milles à poser; et l'on espère que la voie sera posée, cette saison-ci, sur tout le parcours de la ligne. Les bâtiments des gares sur les sections à l'ouest du chemin Mingo, sous contrat avec MM. Rhodes, Curry et Cie, sont en voie de construction, et l'on espère, avec confiance, qu'ils seront bientôt terminés, environ 50 pour 100 des travaux ayant été faits. Tous les puits pour le service de l'eau sont en voie de creusement par M. McDougall et Giles, qui commencèrent les travaux de creusement il y a peu de temps.

Les superstructures en acier des ponts, sur les diverses rivières, sur la section située à l'ouest du chemin Mingo, sont livrées sur les lieux. Toutes les plus grandes travées, données à l'entreprise, devront être construites par la *Dominion Bridge Company*, de Lachine, et les six travées de 20 pieds, par M. Macpherson, d'Oxford. Les partis de constructeurs sont arrivés sur les travaux et sont actuellement à construire le pont de la rivière Waugh, de 125 pieds d'ouverture. Les travaux de construction de ces ponts ne devraient exiger que très peu de temps.

Voici une liste des entrepreneurs des divers travaux à construire sur ce chemin :—

1. MM. Gray, McManus, Trites et Cie, pour la construction de la section située entre la Pointe Brown et le chemin de Mingo, 28 milles.
2. MM. Stewart et Jones, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, le clôturage, etc., sur la section située entre le chemin Mingo et Wallace, 18 milles.
3. MM. McDonald et O'Brien, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, le clôturage, etc., sur la section de Wallace à Oxford, 20 milles.
4. MM. McDonald et O'Brien, pour la construction (excepté les bâtiments) de la section située entre Oxford et la jonction d'Oxford, 3 milles.
7. Donald Sutherland, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, et le clôturage, etc., sur l'embranchement de Pugwash, depuis la jonction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, 4 milles.
6. MM. McDonald et Giles, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, le clôturage, etc., depuis le havre de Pugwash jusqu'au quai de Pugwash, 1 mille.
7. MM. McDonald et Giles, pour la construction du quai à Pugwash.
8. MM. Rhodes, Curry et Cie, pour la construction des bâtiments des gares, de réservoirs, etc., entre le chemin de Mingo et la jonction d'Oxford, y compris l'embranchement de Pugwash.

9. La *Dominion Bridge Company*, pour la construction des superstructures en acier de tous les ponts de plus de 20 pieds de travée, sur la section située entre le chemin Mingo et Oxford.

10. MM. A. McPherson et Cie, pour la construction des six ponts en poutres de fer de 20 pieds de travée.

11. MM. McDougall et Giles, pour la construction des puits pour le service d'eau sur toute la ligne.

13. MM. Gray, McManus, Trites et Cie, pour le ballastage et le posage de la voie entre le chemin Mingo et Oxford.

13. Richard Black et Archibald Campbell, 100,000 traverses pour la section à l'ouest du chemin Mingo.

Le matériel roulant qui suit a été acheté et livré pour ce chemin :—

6 locomotives, <i>Canadian Locomotive Company</i> ,	
4 do <i>Manchester Locomotive Company</i> ,	
50 wagons fermés, James Harris et Cie,	
10 do munis d'appareils de chauffage Eastman, James Harris et Cie,	
22 do James Crossen,	
6 wagons à bestiaux, James Crossen,	
10 wagons-plateformes, James Crossen,	
2 fourgons de conducteurs, James Crossen,	

et des contrats sont sur le point d'être faits pour la balance du matériel roulant nécessaire, savoir :—

6 voitures de 1re classe,	140 wagons-plateformes,
8 voitures de 2e classe,	6 fourgons de conducteurs,
4 wagons à bagages et fumoirs,	2 chasse-neige,
3 wagons-poste,	2 flangers.
68 wagons fermés.	

Le matériel roulant se composera de :—

10 locomotives,	150 wagons fermés,
6 voitures de 1re classe,	6 wagons à bestiaux,
8 voitures de 1re classe,	8 fourgons de conducteurs,
4 voitures à bagages et fumoirs,	2 chasse-neige,
3 wagons-poste,	2 flangers,
150 wagons-plateformes.	

On a fourni une quantité suffisante de rails, 7,000 tonnes, avec attaches, pour toute la ligne.

On a l'intention de poser toute la voie et de la ballaster cette saison, si c'est possible. On croit que tous les travaux, lorsqu'ils seront terminés, seront très solides et durables.

#### CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

Cette ligne s'étend depuis la Pointe Tupper, sur la rive du Cap-Breton du détroit de Canso, jusqu'à Sydney et Sydney-Nord. Elle a 98 milles de long.

Le quai à la Pointe Tupper est terminé depuis quelque temps. Il a remarquablement bien soutenu l'effort des glaces, ayant à peine reçu une égratignure. Une partie de ce quai a été construite par M. O'Donohue, et l'autre par MM. Isbester et Reid.

La section du chemin situé entre la Pointe Tupper et les Grand Narrows est en voie de construction par MM. Isbester et Reid. Le nivellement des premiers 35 milles, excepté une tranchée dans l'argile à Orangedale, qui sera terminée vers la fin du présent mois, peut être considéré comme pratiquement terminé, et les travaux de la pose des rails et du ballastage sont en voie de construction, les entrepreneurs y ayant deux locomotives et vingt et un wagons à l'ouvrage, et 15 milles environ de rails sont posés. Sur la partie qui reste de cette section, on pousse le nivellement et il est avancé. Le terrain se compose en grande partie d'une argile très dure, qui, lorsqu'elle est saturée d'eau, devient une espèce de vase qui coule, glisse dans les tranchées et les remblais, emportant tout devant elle. C'est une matière qui ne

reste pas dans les remblais parce qu'elle glisse en boue en dehors des lignes ordinaires des talus, et elle est dangereuse à employer près des structures en maçonnerie; et dans certains cas il a été nécessaire pour cette raison de la gaspiller et emprunter une substance plus sèche pour placer autour de ces constructions. Il faudra compléter quelques forts remblais avec des matériaux à prendre dans les fosses d'emprunt. Les entrepreneurs se proposent de faire ces remblais avec des matériaux transportés d'une certaine distance par les trains, vu que l'argile qu'ils pouvaient obtenir dans le voisinage immédiat est très dure et dispendieuse à travailler, outre qu'elle est d'une nature si incontrôlable qu'elle sort des remblais et se trouve perdue. Il faudra nécessairement construire des viaducs temporaires en bois à ces endroits, pour en jeter les matières qui formeront les remblais. Comme on franchira ces endroits où seront situés ces remblais sur des viaducs en bois temporaires, ils ne retarderont pas la pose de la voie; mais une grande tranchée dans du gypse, à quelques quatre milles des Grand Narrows, ne sera probablement pas terminée avant décembre, et s'il en est ainsi le ballastage sera à peine terminé cette saison.

Un grand nombre de tuyaux en fonte de 3 pieds ont été introduits et sont posés dans un lit de ciment qui les recouvre d'une couche de 12 pouces d'épaisseur, les extrémités étant proprement finies dans une bonne et solide maçonnerie. Ces tuyaux forment un excellent passage pour les eaux dans un tel pays, et je considère que c'est un ouvrage excellent et durable. La plupart de la maçonnerie des ponts est terminée. Tous les viaducs en fer, et il y en a de très grands, sont terminés, et les superstructures en acier des ponts sont pour la plupart montées. Le hangar aux marchandises sur le quai de la Pointe Tupper est presque fini, et les fondations de la gare aux voyageurs et de la remise des locomotives sont en voie de construction. Il n'a encore été rien fait pour aucune autre des gares.

MM. Reid et Isbester sont à construire le pont sur les Grand Narrows. Ce sera une construction en acier de six travées de 242 pieds chacune, et un pont tournant de 245 pieds, ce qui donne une longueur totale de 1697 pieds. Les piles et les culées sont en maçonnerie massive. La profondeur de l'eau sur 1,200 pieds de la ligne du pont est de 75 pieds. M. Reid surveille ces travaux. C'est un bon organisateur, qui est parfaitement au fait de sa besogne. Sur les 9,000 verges cubes de pierre nécessaire à cette structure, environ 8,000 ont été livrées sur l'emplacement du pont, et une grande quantité de ciment de Portland est à l'abri aux Grand Narrows. La culée du côté ouest des Narrows est terminée. Elle repose sur une fondation en pilotis. Les caissons de quatre des piles sont en place et la maçonnerie est construite dans trois d'entre eux jusqu'à environ 3 pieds du niveau du pont, et environ 40 pieds de maçonnerie sont construits dans le quatrième. Deux autres caissons sont en voie de construction, dans l'un desquels on commence à construire la maçonnerie. Tous les pilots nécessaires à ces travaux sont sur les lieux, ainsi que le bois imbibé à la créosote, et la superstructure en acier est en voie de construction aux ateliers de la *Dominion Bridge Co.*, à Lachine. L'organisation de M. Reid est si complète et l'habileté et l'attention qu'il donne à son ouvrage sont si parfaites que je ne vois aucune difficulté à ce qu'il finisse le pont cette année.

La construction de la section du chemin située entre les Grand Narrows et Sydney et Sydney-Nord, 52½ milles de long, se fait par le gouvernement. La maçonnerie et la superstructure en acier des ponts sont terminées, excepté le pont sous la voie du chemin de fer de la Compagnie houillère à Sydney, que l'on croit pouvoir construire plus avantageusement lorsque les trains du chemin de fer de Sydney et Louisbourg auront cessé de circuler pour la saison. Le nivellement d'un bout à l'autre est tellement avancé qu'il ne nuira pas à la pose des rails, qui est actuellement à se faire, et qu'on a intention de pousser avec vigueur jusqu'à son achèvement. Il y a maintenant 25 milles de rails posés, et on espère que la pose des rails et une couche de ballast seront terminées cette saison. Les gares, la remise à locomotives et le service d'eau sont très avancés. M. J. F. Teed est à les construire et fait de grands progrès.

Voici une liste des entrepreneurs des divers travaux relatifs à la construction de ce chemin de fer :—

1. MM. O'Donohue et Kennedy, pour la partie sud du quai de la Pointe Tupper.

2. MM. Isbester et Reid, pour la partie nord du quai de la Pointe Tupper.  
 3. MM. Isbester et Reid, pour la construction de la section ouest, de la Pointe Tupper aux Grand Narrows.  
 4. MM. Sims et Slater, pour la construction de la section est, des Grand Narrows à Sydney et Sydney-Nord.  
 5. MM. McDonald et Moffatt, pour le quai à Sydney.  
 6. MM. Isbester et Reid, pour la construction du pont aux Grand Narrows.  
 Le matériel roulant a été acheté et délivré pour ce chemin, savoir :—

8 locomotives,	25 wagons fermés ;
85 wagons-plateformes,	

et des contrats sont sur le point d'être faits pour la balance du matériel roulant nécessaire, savoir :—

5 voitures de 1ère classe,	20 wagons à bestiaux,
6 voitures de 2ème classe,	4 fourgons de conducteurs,
3 voitures à bagages et fumoirs,	2 chasse-neige,
3 wagons-poste,	2 <i>flangers</i> .
75 wagons fermés,	

Le matériel roulant se composera donc de :—

8 locomotives,	20 wagons à bestiaux,
5 voitures de 1ère classe,	85 wagons-plateformes,
6 voitures de 2ème classe,	4 fourgons de conducteurs,
3 voitures à bagages et fumoirs,	2 chasse-neige,
3 wagons-poste,	2 <i>flangers</i> .
100 wagons fermés,	

#### CHEMIN DE FER DE DIGBY ET ANNAPOLIS.

*En construction—22 milles.*

Cette ligne est un prolongement du chemin de fer des Comtés de l'Ouest à partir de Digby pour se raccorder au chemin de fer Windsor et Annapolis, et donner ainsi une communication ininterrompue par chemin de fer entre Yarmouth et Halifax. Cette section est familièrement connue sous le nom de "Missing Link." La construction a été commencée il y a quelques années par la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, mais les fonds venant à manquer, elle suspendit les travaux. On avait fait le nivellement sur quelques milles, et subséquemment la compagnie élabora plusieurs projets dans le but de se procurer les fonds nécessaires, qui joints à une subvention en argent que leur accordait le gouvernement fédéral, leur aurait permis de continuer les travaux.

N'ayant pas réussi en cela, le gouvernement, aux termes de la convention en vertu de laquelle il avait accordé les \$500,000, dépense maintenant cette somme pour la construction des 22 milles du "Missing Link," entre Digby et Annapolis.

MM. O'Neil et Campbell sont les entrepreneurs de ces travaux, le gouvernement leur fournissant les rails et les attaches. Les travaux de nivellement et de maçonnerie sont bien avancés. Les pilotis pour les fondations des ponts de la rivière à l'Ours et de la rivière du Caribou sont presque tous enfoncés, et une grande quantité de matériaux pour les clôtures et autres constructions sont délivrés sur le terrain, et ont dû être apportés de la province du Nouveau-Brunswick. Une quantité de pierre est préparée pour le béton dont doivent être construits les piles des ponts, et plusieurs des caissons en bois sont construits et prêts à être installés en place. Il reste, cependant, une forte somme d'ouvrage à faire avant que le chemin soit terminé, et bien que les rails d'acier soient délivrés à Annapolis, je n'espère pas que les rails soient posés d'un bout à l'autre avant l'été prochain ; mais avec une diligence ordinaire, le chemin devrait être prêt à être livré au trafic en août 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

*Ingénieur en chef et gérant général.*

A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

## ANNEXE No. 5.

## CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 1er octobre 1889.

*Tableau du nombre de milles des réseaux des chemins de fer du gouvernement en exploitation.*

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial.....	894
Chemin de fer de Prolongement-Est .....	80
Embranchement de Windsor ..	32
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard : .....	211
	<u>1.217</u>

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports et les comptes d'exploitation des chemins de fer en activité sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Le 3 juin 1889, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ouvrit sa ligne directe entre Montréal, *via* Mattawamkeag, et Saint-Jean, ayant au préalable fait un arrangement avec le gouvernement fédéral en vertu duquel il devait établir un service de trains rapides entre Saint-Jean et Halifax, en faisant la correspondance avec les trains de la compagnie à Saint-Jean ; les trains "solides" ayant le privilège de circuler directement jusqu'à Halifax dans les deux sens. Ces trains entre Halifax et Saint-Jean ont en général marché très rapidement. L'addition de ce train, faisant la correspondance à Saint-Jean aux heures mentionnées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a nécessité un rajustement des heures d'arrivée et de départ des trains directs entre Montréal, Halifax et Saint-Jean, *via* Lévis, afin de donner toutes les plus grandes commodités possibles au public voyageur. Les trains directs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, *via* Saint-Jean, partent d'Halifax à 5:50, arrivant à Montréal à 8:35 le lendemain, tandis que les trains directs sur l'Intercolonial partent à 13:35 et arrivent à Montréal le lendemain à 20:05, et *vice versa*. Les trains directs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique partent de Montréal à 20:30 et arrivent à Halifax le lendemain à 23:30 ; tandis que le train direct de l'Intercolonial part de Montréal à 8 et arrive à Halifax à 13:55 le lendemain.

On peut s'attendre à ce qu'une partie du trafic des provinces maritimes avec Montréal, le Canada Ouest et les Etats de l'Ouest, prendra la route du chemin de fer Canadien du Pacifique *via* Saint-Jean et Mattawamkeag ; et en conséquence l'on peut prévoir une diminution dans le volume du trafic passant sur la route de l'Intercolonial *via* Lévis, et, naturellement, une diminution dans les recettes brutes du chemin de fer Intercolonial, mais il est difficile d'estimer à présent ce qu'elle sera, attendu que beaucoup dépend de la ligne de conduite qu'on adoptera relativement à cette nouvelle correspondance.

Le résultant du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit:—

Nom du chemin de fer.	N <sup>o</sup> bre de milles en moyenne p. l'année.	—	Total.	Profit.	Perte.
			\$ cts. <td>\$ cts. <td>\$ cts. </td></td>	\$ cts. <td>\$ cts. </td>	\$ cts.
Intercolonial.....	894	Recettes.....	2,895,364 35		
		Dépenses d'exploitat.	3,153,928 69		258,564 34
Prolongement-Est.....	80	Recettes.....	72,436 65		
		Dép. d'exploitation..	90,719 04		18,282 39
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes	28,372 11		
		Entretien.....	20,856 50	7,515 61	
Ile du Prince-Edouard....	211	Recettes.....	171,369 56		
		Dép. d'exploitation..	247,559 44		76,189 88
				7,515 61	353,036 61
					7,515 61
Total.....	1,217				345,521 00

L'état qui précède n'indique pas un résultat aussi satisfaisant qu'on pourrait le désirer, mais c'est cependant une amélioration sur le résultat net des opérations de l'année précédente.

Perte dans le cours de l'année 1887-88.....\$454,823 40

Perte dans le cours de l'année 1888-89..... 345,521 10

Balance en faveur de 1888-89.....\$109,302 30

#### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

L'amélioration dans le résultat net des opérations des chemins de fer de l'Etat est presque entièrement due à l'Intercolonial, la perte résultant de son exploitation ayant été de \$105,093.42 de moins qu'en 1887-88. Ce résultat est en partie dû au caractère favorable de l'hiver dernier et en partie à la diminution dans la quantité de charbon transporté à des endroits situés à l'ouest de la Chaudière.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, les tonnes de fret, et le nombre des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1867, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en exploitation.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$ cts.		
1876-77.....	714	1,154,445 35	431,327	613,428
1877-78.....	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79.....	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80.....	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81.....	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82.....	840	2,079,292 66	838,956	779,994
1882-83.....	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84.....	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85.....	861	2,368,153 65	970,089	914,785
1885-86.....	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87.....	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144
1887-88.....	886	2,912,783 85	1,275,995	996,194
1888-89.....	894	2,895,364 35	1,204,790	1,091,189

J'attribue la diminution des recettes brutes principalement au fait que les expéditeurs ont retenu leurs envois à et de Saint-Jean et autres points, en prévision de l'obtention de taux moins élevés de transport, lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ouvrirait sa Ligne Courte. J'attribue aussi à la même cause la diminution du charbon transporté à des endroits situés à l'ouest de la Chaudière.

Les malles d'Europe ont été débarquées à Halifax en hiver et à Rimouski, en été, comme les années précédentes, et ont été expédiées sur le chemin de fer Intercolonial par des convois spéciaux, excepté dans les cas où le steamer les débarquait peu de temps avant l'heure réglementaire du départ du train rapide régulier. La saison étant favorable, ils ont marché très rapidement. Pour la commodité des voyageurs sur ces convois spéciaux de la malle, on y attache un wagon-lit, ce qui était impossible les années précédentes, à cause du nombre limité de ces wagons que possédait cette ligne, et qui suffisait à peine pour le service régulier des trains express.

Le trafic océanique s'est bien maintenu, et soutient favorablement la comparaison avec les opérations des années précédentes. Les steamers de la malle des lignes Allan et Dominion, cependant, débarquent et expédient très peu de fret à Halifax pour des endroits et venant d'endroits situés sur et au delà de l'Intercolonial, leurs cargaisons étant, pour la plus grande partie, destinées à Montréal et à l'ouest, *via* Portland, Maine. Mais plusieurs autres lignes de steamers ont trouvé avantageux de débarquer et d'expédier leurs cargaisons, ou une bonne partie de ces cargaisons, à Halifax, pour des endroits ou venant d'endroits sur et au delà de l'Intercolonial.

Le tableau suivant indique le tonnage de ce trafic océanique débarqué et expédié à Halifax, à et de tels endroits chaque année depuis l'ouverture du chemin de fer comme ligne directe:—

Allant à l'est.		Allant à l'ouest.	
Année.	Tonnes.	Année.	Tonnes.
1876-77.....	5,448	1876-77.....	9,895
1877-78.....	5,736	1877-78.....	27,040
1878-79.....	3,528	1878-79.....	34,715
1879-80.....	13,104	1879-80.....	40,994
1880-81.....	15,936	1880-81.....	42,629
1881-82.....	21,259	1881-82.....	42,785
1882-83.....	23,421	1882-83.....	51,666
1883-84.....	34,901	1883-84.....	51,728
1884-85.....	35,461	1884-85.....	49,958
1885-86.....	38,524	1885-86.....	37,826
1886-87.....	46,477	1886-87.....	65,640
1887-88.....	44,343	1887-88.....	76,020
1888-89.....	40,058	1888-89.....	72,114

Les opérations du commerce de poisson, frais et salé, n'ont pas atteint les dimensions qu'on aurait pu espérer après les mesures prises pour leur encouragement à la demande de ceux qui s'y livrent. On a fourni des wagons-glacières, des trains rapides spéciaux, et des taux de transport peu élevés; mais le commerce pendant les quelques

dernières années n'a pas répondu aux efforts qu'on faisait pour l'encourager. Je soumetts ici un tableau indiquant le nombre de tonnes transportées chaque année depuis 1875-76 :—

Poisson frais.	Tonnes.	Poisson salé.	Tonnes.
1875-76 .....	1,249	1875-76 .....	2,748
1876-77 .....	1,429	1876-77 .....	3,655
1877-78 .....	2,276	1877-78 .....	3,912
1878-79 .....	2,638	1878-79 .....	3,126
1879-80 .....	1,802	1879-80 .....	5,176
1880-81 .....	2,085	1880-81 .....	9,964
1881-82 .....	2,033	1881-82 .....	7,973
1882-83 .....	2,723	1882-83 .....	9,213
1883-84 .....	3,375	1883-84 .....	9,832
1884-85 .....	3,643	1884-85 .....	10,841
1885-86 .....	5,987	1885-86 .....	5,915
1886-87 .....	4,400	1886-87 .....	7,135
1887-88 .....	3,739	1887-88 .....	6,668
1888-89 .....	5,034	1888-89 .....	7,950
Total .....	42,413	Total .....	94,108

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1888, et les additions qui y ont été faites pendant le dernier exercice. Ce matériel est entretenu aux frais du revenu :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wag. à houille de 3 espèces différentes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangiers.	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re clas.	1re classe.	Wagons-lits de 2e classe.	2e classe.	Wag. poste, etc.									
Total, 30 juin 1888 .....	164	15	69	6	76	47	79	1635	1450	2186	37	10	17	....	
Ajouté en 1888-89 .....	12	2	6	....	....	4	2	233	20	....	3	....	....	2	
	176	17	75	6	76	51	81	1868	1470	2186	40	10	17	2	

N.B.—Quatre des wagons à bagages circulent comme fourgons de conducteurs.

Le matériel suivant a été reconstruit durant l'année et porté aux frais d'entretien :

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wagons à houille.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangiers.
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re cl.	Wagons-lits de 1re cl.	Wagons-lits de 2e cl.	2e classe.	Wag. poste, etc.								
1888-89 .....	4	....	....	....	....	2	2	6	1	59	52	....	....	....

Le chauffage des convois de voyageurs par la vapeur fournie de la locomotive paraît fonctionner d'une manière très satisfaisante. On l'a adapté aux wagons-express circulant entre Halifax et Québec, et je recommande, dans l'intérêt de la sûreté du

public voyageur, qu'on pourvoie à leur adaptation à tous les wagons des convois de voyageurs.

L'éclairage des trains à l'électricité qu'on a aussi introduit pour parer aux incendies en cas d'accidents est très dispendieux; mais il éclaire les trains d'une manière très brillante, et est, je crois, bien plus sûr, s'il arrivait des accidents, que l'ancien mode d'éclairage, et pour cette raison il est possible de justifier cette augmentation de frais. Je recommanderais donc de l'adapter à toutes les voitures servant aux voyageurs.

L'introduction de locomotives et d'autre matériel roulant plus pesant, a rendu nécessaire, comme je le disais dans mon rapport de l'an dernier, d'augmenter la force des ponts. Un bon nombre des plus petites travées ont été munies de liens additionnels, et le grand pont sur la rivière Miramichi a imposé une nouvelle charge sur le revenu.

On a continué pendant l'année à remplacer les rails de 56 livres par des rails de 67 livres, et si les nouveaux rails peuvent être de bonne qualité on obtiendra sans doute de bons résultats. Dans le cours des quatre dernières années cependant, la qualité des rails fournis a été loin d'être satisfaisante, et en conséquence la surface de roulement n'a pas été aussi unie qu'on aurait pu le désirer. Mais on a pris grand soin de la maintenir en bon état, et je la crois maintenant égale à celle de tout autre chemin au Canada.

Tous les rails sont maintenant fournis et garantis pour sept ans. Jusqu'à présent les fabricants n'ont pas remplacé les rails défectueux, malgré la garantie de sept ans, mais on espère qu'ils le feront bientôt.

#### COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses pour les travaux à compte du capital, jusqu'au 30 juin 1888, ainsi que durant le dernier exercice, peuvent s'énumérer comme suit :—

Côût total du chemin et du matériel au 30 juin '88.....	\$45,887,759 20
Remboursements.....	1,110 30
	<u>\$45,886,648 90</u>

Crédits :—

Augmentation de facilités aux stations, têtes de lignes et aux stat. de jonct. \$	26,108 49
Embranchements, y compris le maté- riel roulant.....	258,443 15
Matériel roulant.....	327,789 90
Appareils de chauffage à vapeur et éclairage à l'électricité.....	41,047 91
Construction originale.....	2,948 98
	<u>656,338 43</u>

Côût total au 30 juin 1889..... \$ 46,542,987 33

Ce chiffre peut se décomposer comme suit :—

Chemin.....	\$ 39,585,674 99
Matériel roulant.....	6,957,312 34
Total.....	<u>\$ 46,542,987 33</u>

Dans le cours de l'été j'ai fait une inspection de la voie et des travaux d'art, et je puis dire, d'après mes observations personnelles, que le chemin est bien entretenu et est dans un excellent état de service.

## CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

## COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses pour travaux pour le compte du capital jusqu'au 30 juin 1888, et aussi durant le dernier exercice, peuvent s'énumérer comme suit :

Coût total du ch. et du matériel jusqu'au 30 juin '88...\$1,284,495 76

Dépensé en 1888-89 :—

Pour le service de l'eau.....	\$	21,482	16	
Pour augmentation de facilités à Mulgrave.....		12,753	57	
				34,235 73

Total jusqu'au 30 juin 1889.....\$1,318,731 49

Se décomposant comme suit :—

Chemin.....	\$1,122,547	70
Matériel roulant.....	196,183	79
Total.....	\$1,318,731	49

Il s'est produit une très légère amélioration dans les recettes durant le dernier exercice, et j'ose à peine espérer un changement appréciable dans un avenir rapproché. Les frais d'exploitation sont pratiquement semblables à ceux de l'année précédente.

Le tableau suivant indique les recettes et les frais d'exploitation de chaque année depuis que le gouvernement a acheté ce chemin :

	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.
	\$ cts.				
Recettes.....	73,050 01	66,893 11	64,107 10	70,552 20	72,436 65
Frais d'exploitation.....	78,273 65	94,756 06	94,254 04	90,954 73	90,719 04
Profit.....					
Perte.....	5,223 64	27,862 95	30,146 94	20,402 53	18,282 39

J'espère que maintenant que les clôtures ont été en grande partie reconstruites, et qu'elles sont maintenant solides et durables, et que la majeure partie des traverses ont été renouvelées, de même qu'un certain nombre de constructions en bois, on peut s'attendre à une réduction des frais d'exploitation ; mais il ne pourra s'écouler beaucoup de temps avant qu'on encoure des frais considérables pour remplacer les viaducs en bois par des ponts en acier. Même dans ce cas, je crois que les frais d'exploitation seront moindres à l'avenir.

On espère que le chemin de fer du Cap-Breton, qui devra se raccorder à cette ligne au détroit de Canso au moyen d'un passeur à vapeur entre Port Mulgrave et Port Tupper, sera livré au trafic dans le cours du présent exercice, et dès lors on espère qu'il y aura augmentation de trafic sur le Prolongement-Est.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Le même arrangement qu'autrefois est en vigueur pour l'exploitation de cette ligne ; la Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis exploite le chemin et le gouvernement entretient la voie et les constructions, la première recevant  $\frac{2}{3}$  et le second  $\frac{1}{3}$  des recettes brutes.

Le résultat des opérations de l'année est comme suit :—

Un tiers des recettes brutes payées au gouvernement..	\$28,372 11
Coût d'entretien de la voie et des constructions.....	20,856 50
	\$7,515 61

Il est probable que lorsque le "Missing Link" sera terminé entre Annapolis et Digby, ce qui donnera une communication ininterrompue par chemin de fer entre Halifax et Yarmouth, tronçon que le gouvernement est à construire actuellement, les opérations de l'embranchement de Windsor augmenteront.

Ce chemin a été bien entretenu et est en bon état de service.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses pour le compte de capital restent semblables à celles de la fin du dernier exercice :—

Coût du chemin.....	\$3,283,051 89
Coût du matériel roulant.....	458,729 00
Total.....	\$3,741,780 89

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :

Locomotives.....	21
Voitures de 1re classe.....	17
Voitures de 2e classe et à bagage.....	15
Wagons-poste et fumoirs.....	3
Wagons fermés et à bestiaux.....	175
Wagons-plateformes.....	125
Fourgons de conducteurs.....	3
Fourgon de payeur.....	1
Chasse-neige.....	8
Flangers.....	7

Le trafic des voyageurs continue à augmenter, il a été transporté cette année 21,534 voyageurs de plus qu'en 1887-88. Les recettes provenant de cette source ont excédé de \$7,687.73 celles de l'exercice précédent. Il ne s'est cependant produit aucune amélioration dans le volume de marchandises transportées, ni dans les recettes provenant de cette source.

Les frais d'exploitation ont excédé ceux du dernier exercice de \$17,719.49, ce qui est dû en grande partie aux renouvellements des rails d'acier et aux fortes dépenses faites pour renouveler les ponts et les clôtures. Il sera nécessaire de renouveler 10 à 12 milles de voie chaque année avec des rails d'acier, jusqu'à ce que toute la ligne soit en acier. Dans le cours de l'exercice 1888-89, on a reconstruit des wagons-plateformes pour maintenir le nombre.

Le trafic sur l'embranchement du Cap Traverse est si peu considérable, tant en voyageurs qu'en marchandises, qu'il justifie à peine la circulation d'un train par jour dans chaque sens.

Antérieurement à 1886-87, il n'y avait qu'un service bi-hebdomadaire de trains sur cet embranchement, mais le ministre, sur les instances pressantes des résidents de ce district, leur accorda un service quotidien comme essai, pour voir jusqu'à quel point le trafic se développerait. Au point de vue des affaires c'est un insuccès, bien que ce soit sans aucun doute une commodité pour quelques personnes qui résident le long de cette ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

*Ingénieur en chef et gérant général.*

## ANNEXE No 6.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,  
MONCTON, N.-B., 26 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier:—

- N<sup>o</sup> 1. Compte du capital.  
 2. Compte du revenu.  
 3. Frais de traction (Relevé n<sup>o</sup> 1)  
 4. Dépenses pour voitures et wagons ( " 2)  
 5. Entretien de la voie et des travaux d'art ( " 3)  
 6. Dépenses des stations ( " 4)  
 7. Frais généraux ( " 5)  
 8. Compte des approvisionnements.  
 9. Bilan général.  
 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 894 milles.

## COMpte DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin 1888, était de.....	\$45,887,759	20
Moins remboursé à compte des dépenses de l'année précédente...	1,110	30
	<u>\$45,886,648</u>	<u>90</u>

Les additions de l'année ont été les suivantes:—

Prolongement dans Halifax.....	\$	6,784	04
Nouvelles améliorations à Halifax.....		2,798	23
do do Saint-Jean.....		2,452	69
do do Moncton.....		5,366	80
do do Maccan.....		2,999	60
do do Spring-Hill.....		4,005	96
do do Rivière-du-Loup.....		1,701	17
Matériel roulant.....		327,789	90
Embranchement Saint-Charles.....		135,060	74
do de la ville de Pictou.....		65,474	27
do Dartmouth.....		18,119	99
do Dalhousie.....		17,400	00
do de la Rivière-du-Loup.....		6,357	14
do d'Indian-Town.....		16,031	01
Appareils pour le chauffage des wagons à la vapeur et leur éclairage à l'électricité.....		41,047	91
Achèvement du chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et Truro.....		2,948	98

656,338 43

\$46,542,987 33

Le montant remboursé à compte des dépenses du capital les années précédentes se compose de petites sommes pour lesquelles des chèques ont été tirés mais n'ont pas servi.

Les dépenses à Halifax étaient pour la construction d'un hangar pour les marchandises sur l'un des quais.

Les dépenses pour les nouvelles améliorations à Saint-Jean étaient pour le règlement de réclamations et de dépenses légales relatives aux constructions à cet endroit.

Les dépenses à Moncton étaient pour l'aménagement du nouvel atelier construit l'an dernier.

Les dépenses à Maccan étaient pour agrandir la cour par suite de l'augmentation de trafic provenant du chemin de fer Joggins, récemment livré au trafic, et qui se relie à l'Intercolonial à cette station.

Les dépenses à Spring-Hill étaient pour agrandir la cour pour la commodité de l'augmentation de trafic provenant du chemin de fer Cumberland.

Les dépenses à la Rivière-du-Loup ont été faites pour payer le terrain pour la ligne d'embranchement, et pour de nouvelles machines pour les ateliers.

Les dépenses faites pour le matériel roulant étaient destinées à l'achat de nouvelles locomotives et de voitures pour les voyageurs et pour les marchandises, et deux pelles à neige à vapeur rotatoires brevetées.

Les dépenses pour l'embranchement de Saint-Charles ont été faites pour payer des réclamations de terrains ainsi que pour des terres, et pour des frais judiciaires; et aussi pour l'extension du quai à Lévis et la construction d'un ponton couvert pour faciliter le débarquement des voyageurs et des marchandises.

Les dépenses pour l'embranchement de la ville de Pictou ont été occasionnées par l'achèvement de cet embranchement, par le prolongement du quai à Pictou et par l'achat de matériel roulant.

Les dépenses faites pour l'embranchement de Dartmouth ont été pour l'achat d'une locomotive et pour payer des terrains et autres réclamations se rattachant à la construction de cet embranchement.

Les dépenses pour l'embranchement de Dalhousie ont été pour l'achat du matériel roulant nécessaire.

Les dépenses pour l'embranchement d'Indian-Town, ont été le paiement de réclamations de terrain et l'achat de matériel roulant nécessaire.

Le posage d'appareils de chauffage à vapeur fournie de la locomotive dans les voitures à voyageurs, et leur éclairage à l'électricité s'est continué, et il y a maintenant 56 voitures munies d'appareils électriques et 63 munies d'appareils à vapeur.

#### COMPTE DU REVENU.

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffrent comme suit :—

Dépenses.....	\$3,153,928 69
Recettes .....	2,895,364 35
	\$ 258,564 34

Les recettes brutes de l'année ont été un peu inférieures à celles de l'exercice précédent:—

Recettes brutes en 1887-88.....	\$2,912,783 85
do 1888-89.....	2,895,364 35
	\$ 17,419 50

La diminution s'est produite dans le trafic des marchandises.

Il y a eu augmentation de \$22,129.05 dans les recettes provenant des voyageurs.

Le nombre de voyageurs transportés pendant l'année comparé à l'exercice précédent, est comme suit:—

En 1888-89.....	1,091,189
En 1887-88.....	996,194

94,995

Le poids du fret transporté se compare comme suit avec l'exercice précédent :—

	Tonnes.
En 1887-88.....	1,275,995
En 1888-89.....	<u>1,204,790</u>

Voici un état comparatif de quelques-uns des principaux articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

ARTICLES.	1887-88.	1888-89.	Augmentation	Diminution.
Barils de farine.....	845,750	927,014	81,264	
Boisseaux de grain.....	1,211,540	1,519,862	308,322	
Pieds de bois.....	196,444,819	197,543,777	1,100,958	
Têtes de bétail vivant.....	90,489	77,661		12,778
Autres marchandises, tonnage.....	909,487	814,993		94,494

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest n'a pas été aussi considérable que l'année précédente, comme on peut en juger par l'état détaillé comparatif suivant, jusqu'à l'expiration de l'année, le 31 de décembre :—

	Tonnes.		Tonnes.
1879.....	570	1884.....	112,898
1880.....	10,246	1885.....	165,791
1881.....	30,629	1886.....	175,512
1882.....	35,089	1887.....	192,022
1883.....	54,891	1888.....	173,732

#### FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation ont été un peu moins élevés que l'an dernier, comme on le verra par la comparaison suivante :—

En 1887-88.....	\$ 3,276,441 61
En 1888-89.....	3,153,928 69
	<u>\$ 122,512 92</u>

Ils se comparent comme suit avec l'an dernier, par mille parcouru par les locomotives et les convois et par mille de chemin de fer :—

Par mille parcouru par les locomotives :—	Centins.
1888-89.....	57.48
1887-88.....	<u>55.19</u>

Par mille parcouru par les convois :—	
1888-89.....	68.69
1887-88.....	<u>66.33</u>

Par mille de chemin de fer :—	
1888-89.....	\$ 3,527 88
1887-88.....	<u>3,723 23</u>

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en bon état.

297,252 traverses neuves ont été posées sur la voie. Quatre-vingt-onze milles de la voie ont été reballastés. Quarante-six voies d'évitement ont été construites à divers endroits pour faciliter le trafic. Cent vingt-neuf milles de la ligne-mère ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires, et cent seize milles de clôtures ont été reconstruits.

Les abris contre la neige ont reçu les réparations nécessaires, et deux mille cinq cent quatre-vingt-dix pieds linéaires d'abris ont été reconstruits.

Outre les réparations aux clôtures paraneige, vingt et un mille neuf cent soixante et dix-neuf pieds linéaires de clôtures paraneige ont été construits.

Les bâtiments sur toute la ligne ont été réparés; on a construit quatre gares, un hangar à marchandises, et quelques autres petits bâtiments. A la Rivière-du-Loup, on a bâti une rallonge en brique à la gare, afin de fournir des bureaux plus commodes au surintendant et aux expéditeurs des trains.

Afin de mieux pourvoir à la sûreté du public voyageur, on a placé des appareils d'enclanchement pour la conjugaison des signaux et des aiguilles, aux endroits où le chemin de fer de Bouctouche et Moncton croise l'Intercolonial.

On a construit vingt et un signaux-sémaphores à divers endroits.

Les quais aux diverses stations d'expédition ont reçu les réparations dont ils avaient besoin, et à quelques endroits ces réparations et renouvellements ont été assez considérables.

Les ponts et ponceaux sur tout le parcours de la ligne ont été maintenus en bon état.

On a fait de grandes dépenses pour rendre plus forts les ponts sur la rivière Miramichi. Deux ponts en bois au-dessus de la voie qui avaient besoin d'être renouvelés ont été remplacés par de solides constructions en fer reposant sur des fondations en maçonnerie.

Le matériel roulant a été réparé et est maintenant en bon état.

On a acheté quatre nouvelles locomotives plus puissantes pour remplacer un nombre égal de locomotives plus légères qu'on a retirées du service.

Quatre voitures pour les voyageurs, cent dix-huit wagons et fourgons pour les marchandises, et cinq charrues à neige ont été achetés pour en remplacer un nombre égal retirés comme impropres au service. Ces nouveaux wagons à marchandises sont tous d'une capacité de 20 tonnes, tandis que ceux qu'ils ont remplacés n'avaient qu'une capacité de 10 tonnes.

Le service d'eau a été maintenu en bon état, et de nombreuses améliorations ont été faites.

#### MATÉRIEL.

Valeur des fournitures achetées.....	\$1,285,888 84
Valeur des fournitures employées.....	1,243,605 03
Vieux matériel vendu .....	150,533 88

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible...	353,143 38
Rails en fer et en acier.....	190,307 63
Vieux matériel à vendre.....	48,993 25
	<u>\$592,444 26</u>

#### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1888-89 a été doux, et les tempêtes de neige n'ont occasionné que très peu de retards.

Le 20 juin 1889 la rivière Debort, grossie de fortes pluies, a emporté un remblai près de la station Debort. Le trafic éprouva un ou deux jours de retard, jusqu'à ce qu'on eût fait des réparations temporaires.

La "Ligne Courte" du chemin de fer du Pacifique de Montréal à Saint-Jean a été livrée à la circulation des voyageurs le lundi 3 juin 1889. Cela occasionna un remaniement dans le service des convois de voyageurs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER, *surintendant en chef.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,  
Ottawa.

## N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Av.

COMPTE DU CAPITAL pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Dr.

1888. 30 juin .....	1889. 30 juin .....	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	1888. 30 juin ...	Par le Canada .....	\$ cts. 45,886,648 90
Coût du chemin de fer et de l'équipement.....						45,887,759 20		
A DÉDUIRE—Remboursements faits sur la dépense de l'année précédente.....						1,110 30		
						45,886,648 90		
Prolongement à Halifax.....		6,784 04		9,582 27				
Nouvelles améliorations, Halifax.....		2,798 23		2,452 69				
do Saint-Jean.....				5,366 80				
do Moncton.....				2,999 60				
do Maccan.....				4,005 96				
do Spring-Hill.....				1,701 17				
do Rivière-du-Loup.....				327,789 90				
Matériel roulant.....				135,060 74				
Embranchement de Saint-Charles.....				65,474 27				
do de la ville de Pictou.....				18,119 99				
do de Dartmouth.....				17,400 00				
do de Dalhousie.....				6,387 14				
do de la ville de la Rivière-du-Loup.....				16,031 01				
do d'Indian-Town.....				41,047 91				
Appareils pour éclairer les wagons à l'électricité et les chauffer à la vapeur.....				2,948 98				
Achèvement du ch. de fer Intercolonial entre la Rivière- du-Loup et Truro, (travaux, vote permanent, bâti- ments, droit de passage, etc.).....						656,388 43	1889. 30 juin ...	656,388 43
						46,542,987 33	Par le Canada.....	46,542,987 33

THOMAS WILLIAMS,  
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1889. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1889.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
1,135,325 00	Frais de traction relevé n° 1..	1,107,338 19	845,041 65	Transp. des voyag.	867,170 70
769,155 84	Dép. des wag. et voit. do 2..	686,862 62	1,909,842 04	Fret do	1,882,361 01
811,225 31	Entretien de la voie et des travaux, do 3..	789,678 18	157,900 16	Malles et divers...	145,832 64
377,969 18	Dépenses des gares do 4..	369,874 54	2,912,783 85		2,895,364 35
174,809 23	Frais généraux, do 5..	178,808 09	363,657 76	Balance .....	258,564 34
3,268,484 56		3,132,561 66			
7,957 05	Circul. par wag. et voit. p. mille.	21,367 03			
3,276,441 61		3,153,928 69	3,276,441 61		3,153,928 69

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et commis.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
10,436 35	Appointem. du mécanicien chef, des commis, frais de bureau et de voyage..	10,345 90
234,682 95	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs: .....	221,856 16
463,604 82	Combustible .....	437,882 58
51,635 80	Huile, suif, chiffons et menus articles .....	49,058 00
290,220 04	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotive .....	296,625 82
40,452 73	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs .....	38,480 40
44,292 31	Divers .....	53,089 33
1,135,325 00		1,107,338 10

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
102,375 31	Réparations aux voitures à voyageurs .....	82,614 69
47,828 95	do wagons-poste, à messageries et à bagage .....	28,113 94
254,493 65	do wagons à marchandises et fourgons .....	218,581 75
250,266 85	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins .....	238,168 33
36,703 85	Huile, chiffons .....	36,112 66
57,132 35	Menus articles et combustible .....	61,792 43
20,354 88	Divers .....	21,478 86
769,155 84		686,862 66

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
6,752 57	Appointements de l'ingénieur, de ses aides et des commis, frais de bureau et de voyages .....	6,595 66
315,899 33	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement .....	339,861 97
38,127 28	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement .....	42,276 02
71,553 27	Traverses .....	63,408 37
160,739 34	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bettiaux, passages à niveau, paraneiges, clôtures, etc. ....	172,010 13
36,072 19	Réparations aux quais .....	30,314 76
85,673 84	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions .....	68,838 05
26,141 43	do chasse-neige, flangers, outillage, etc. ....	19,803 54
67,781 25	Enlèvement de la glace et de la neige .....	43,032 70
2,484 81	Divers .....	3,536 98
811,225 31		789,678 18

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
293,981 79	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, proposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	284,717 53
83,987 39	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	85,157 01
377,969 18		369,874 54

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

## FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
65,601 92	Appointements du surintendant général, des surintendants de district, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	65,989 16
25,072 04	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	22,583 44
13,222 71	Domages causés aux hommes, animaux et effets.....	9,709 49
16,580 52	Passages d'eau.....	12,615 68
619 98	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes).....	703 34
33,814 91	Divers—impressions, annonces, etc.....	52,112 57
14,897 15	Frais d'agence.....	15,144 41
174,809 23		178,808 09

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.



N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.  
BILAN GÉNÉRAL, exercice expiré le 30 juin 1889.

Dr.

Av.

	\$	cts.
Caisse.....	740	31
Matériel en général:—		
Matériel ordinaire y compris le combustible.....	\$353,143	38
Rails en fer et en acier et attaches.....	190,307	63
Vieux matériel à vendre.....	48,983	25
Gares.....		
Loyers.....	\$3,279	06
Assurance contre les accidents.....	2,471	47
Comptes des départements:—		
Milice.....	9	06
Agriculture.....		
Marine et pêcheries.....	1,828	75
Postes.....		
Matériel roulant du chemin de fer Canadien du Pacifique.....		
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.....	7,568	84
do embranchement de Chatham.....	22,046	19
do de Kent-Nord.....	3,470	75
do Northern et Western, trafic.....	1,120	73
do do compte gén.....	83	49
de Québec-Central.....	2,522	14
do embranchement de Windsor.....	2,774	69
do Temiscouata.....	2,003	87
do Windsor et Annapolis.....	35	04
do Central du Nouveau-Brunswick.....	377	70
do Canadien du Pacifique.....	2	00
do Nouveau-Brunswick.....	272	79
do Bouctouche et Moncton.....	29	47
do Albert.....	88	49
do Ile du Prince-Edouard.....	9	15
do Maine-Central.....	194	02
do Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	15	92
do Caraquette.....	2,154	25
do Intercolonia.....	310	98
do Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	13	25
do Comtes de l'Ouest, compue générale.....	74	70
do Spring-Hill et Parrsboro'.....		
do Halifax et Cap-Breton.....	17,560	77
	3,161	99
	1,546	82

[1889]

	\$	cts.
Chemin de fer, embranchement d'Elgin.....	726	10
do Cumberland et Cie, houillère.....	44	87
Armour Refrigerator Line.....	11	50
Cie de messagerie Intercoloniale.....	3,500	35
Cie de voitures-palais Pullman.....	1,093	45
Cie de vapeurs Allan.....	1,802	13
Cie de messagerie Nationale.....	20	00
Steamer "Admiral".....	6,032	22
Steamer "Contest".....	2,356	23
Cie houillère de l'Acadie.....	5,203	15
do Intercolonia.....	489	98
Cie de fer de Londonderry.....	15	80
Union Bearing Co.....	928	18
Cie de filature de coton d'Halifax, vote d'évitement.....	9,612	52
Laminiers d'Halifax.....	10	00
do Colbrook.....	1,967	41
Ville de Dartmouth.....	12,000	00
Cie de locomotives et de machines du Canada.....	1,236	74
Cie du télégraphe Western Union.....	19	00
do Great North-Western.....	5	75
Cie de paquebots Internationale.....	13	55
Remises déduites.....	788	81
Goëlette "Mary Jane".....	71	30
Gare de Glengarry.....	1	00
do Bloomfield.....	25	21
do l'embr., service des houillères.....	65	84
do Weldford.....	55	00
do Saint-Luc.....	80	00
do Bic.....	22	00
do Saint-Assene.....	6	11
McElroy Car Hesting Co.....	18	00
Westinghouse Air Brake Co.....	140	00
Comptes de particuliers.....	8,504	36
	759,032	75

[1889]

THOS. WILLIAMS,  
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

	1889.	1888.
Milles de chemin de fer en exploitation.....	894	880
Milles parcourus par les locomotives.....	5,486,856	5,936,035
do trains.....	4,591,087	4,939,253
do wagons.....	54,322,712	56,608,930
Recettes, par mille parcouru par les locomotives..... Centins.	52·77	49·07
do de la voie..... Piastres.	3,238·66	3,309·98
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes....	29·95	29·01
do du fret do do.....	65·01	65·57
do d'autres sources do.....	5·04	5·42
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs..... Centins.	4·04	3·95
Combustible.....	7·98	7·81
Huile, suif, chiffons et menus articles.....	·89	·87
Réparations aux locomotives.....	5·41	4·89
Eau et réparations aux réservoirs.....	·70	·68
Divers.....	·97	·75
Total.....	19·99	18·95
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef.....	·19	·17
Total.....	20·18	19·12
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives.....	20·18	19·12
Dépenses des wagons do.....	12·52	12·96
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.....	14·39	13·67
Dépenses des stations do do.....	6·74	6·37
Frais généraux do do.....	3·26	2·94
Wagons, par mille.....	Add 57·09	Add 55·06
	·39	·13
Total, par mille parcouru par les locomotives.....	57·48	55·19
Frais de traction, par mille parcouru par les trains.....	24·12	22·08
Dépenses de wagons do.....	14·96	15·57
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains.....	17·20	16·43
Dépenses des stations do do.....	8·06	7·65
Frais généraux do do.....	3·89	3·54
Wagons, par mille.....	68·23	66·17
	·46	·16
Total par mille parcouru par les trains.....	68·69	66·33
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer.....	3,527·88	3,723·23

THOMAS WILLIAMS,

*Premier comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
MONCTON, N.-B., 10 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

## VOIE.

La longueur de la voie principale et des embranchements est la même que celle mentionnée l'année dernière—894 milles.

Durant l'année, 129 milles de rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

Quatre milles et demi de rails Barrow, de 4 pouces, ont été enlevés sur la division ouest et remplacés par des rails d'acier choisis de  $4\frac{1}{2}$  pouces, pris sur les divisions nord.

## TRAVERSES.

Durant l'année, 297,252 traverses ordinaires et 150 traverses pour aiguilles ont été renouvelées.

## BALLASTAGE.

Environ 125,000 verges cubes de ballast ont été employées, durant l'année, sur 91 milles de la voie.

## SIGNAUX-SÉMAPHORES.

Dans le cours de l'exercice, neuf sémaphores électriques et douze signaux-sémaphores Piper ont été érigés entre Sainte-Flavie et Truro.

A deux milles à l'est de Moncton, à l'endroit où le chemin de fer de Bouctouche et Moncton se raccorde à l'Intercolonial, on a érigé un des signaux automatiques de Saxby et Farmers, (fonctionnant par l'électricité); ce signal a été fourni par la "Union Switch and Signal Company," pour le prix de \$3,847.94.

Vers la fin de l'année on a introduit sur deux sections, entre Sackville et Dorchester, le "Gould & Tisdale's Automatic Electric Block System," afin d'en faire l'essai.

## VOIES D'ÉVITEMENT.

Quarante-six voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne 23,221 pieds de plus de voie de garage.

## CLÔTURES.

Cent-six milles de clôture en fil de fer ont été construites, et environ 10 milles de l'ancienne clôture en fil de fer barbelé, dont les pieux étaient enfoncés dans le sol, a été démolie et remplacée par une clôture sur des piquets appuyés sur des semelles.

Environ 30 milles de la nouvelle clôture a été placée à des endroits où il n'en existait pas auparavant, sur une distance d'environ 30 milles.

La dépense pour les clôtures a été, l'année dernière, de \$78,689.32, contre \$86,836.68, l'année précédente.

## ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGE.

Sur la division nord, n<sup>o</sup> 3, 1,790 pieds linéaires d'abris paraneige ont été complètement renouvelés, et environ 1,200 pieds ont été entièrement examinés et réparés.

800 pieds linéaires d'abris paraneige ont été reconstruits à Saint-Charles.

21,979 pieds linéaires de nouvelles clôtures paraneige ont été construites sur les divisions nord 2, 3, et 4; durant l'année on a dépensé \$21,938.15 pour l'entretien des abris et des clôtures paraneige.

## QUAIS ET VOIES SUR CHEVALETS.

Au terminus en eau profonde, à Halifax, le quai et la voie qui y conduit ont été

examinés et réparés, et plusieurs pilotis y ont été ajoutés. Une partie du dessus du quai a été recouverte.

A Richmond, le renouvellement du quai et de la voie à charbon, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été complété.

Le quai à bois a été recouvert et une fondation sur pilotis a été construite sous le hangar à fret, 336 pieds par 45 pieds.

Au débarcadère de Pictou, des réparations considérables ont été faites au quai de l'est. A Pictou l'ancien quai a été agrandi de 151 pieds de longueur sur 82 pieds de largeur. Ce prolongement a été construit en pilots créosotés, à chapeaux de pin résineux, moises, etc.

L'ancien quai a été réparé et une grande partie en a été recouverte.

Deux passages ou voies sur caissons en pierre ont été construits à Marr's Slip et sur la rue Collrain afin de permettre aux voitures de se rendre au havre et d'en revenir durant l'hiver.

A Sackville et à Dorchester, les réparations nécessaires ont été faites aux quais et aux chutes à charbon.

A la Pointe-du-Chêne, à Moncton et à Saint-Jean les réparations nécessaires ont été faites aux quais et aux chevalets.

A Dalhousie, les dommages causés au quai par la glace ont été réparés.

A Rimouski, des réparations au quai ont été faites à l'entreprise, et ont coûté environ \$12,000. Ce quai est construit depuis longtemps, et il exigera presque immédiatement de nouvelles réparations.

A Saint-Charles, la voie de charbon sur chevalets a été en partie renouvelée.

A Lévis, des annexes ont été construites de chaque côté du quai du chemin de fer, et un ponton couvert, communiquant au quai au moyen d'un pont mobile, a été érigé au prix de \$27,000.

#### BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Halifax, les réparations nécessaires ont été faites aux hangars à fret et à l'élevateur au terminus en eau profonde.

A Richmond, un hangar à fret de 336 pieds de longueur sur 45 pieds de largeur, a été construit sur le quai à bois, pour faciliter le commerce du sucre qui augmente tous les jours.

Les parcs à bestiaux ont été reconstruits.

Les ateliers des wagons ont été réparés et peints. Un côté de la toiture du hangar à fret du chemin de fer de Windsor et Annapolis a été recouvert.

A Wellington, la boutique d'outillage et la plateforme ont été renouvelées.

A Enfield, la boutique d'outillage a été renouvelée.

A Shubénacadie, Brookfield et Truro, la gare et les dépendances ont été examinées et réparées.

A Johnston's, Gordon Summit et Lansdowne, on a construit de nouvelles plateformes.

Sur la division est, les gares suivantes ont été réparées et peinturées, savoir :—

A la jonction de Windsor,	Enfield,	Shubénacadie,	Johnston's,
Valley,	West River,	Glangarry.	

A Pictou, un nouveau hangar à fret, de 149 pieds de longueur sur 48 pieds de largeur, a été construit sur l'allonge faite au quai, dont il est question ci-dessus, dans le but de faciliter le trafic de l'île du Prince-Edouard, qui a été transféré du débarcadère de Pictou, après le parachèvement de l'embranchement de la ville de Pictou.

Le vieux bâtiment qui servait autrefois de hangar à fret a été transporté à un autre endroit, et il a été converti en hangar à charbon.

Une allonge de 16 pieds sur 22 a été ajoutée à la gare lambrissée en briques qui a été dernièrement construite, pour être employée comme salle d'attente pour les femmes, l'ancienne salle ayant été prise pour agrandir le bureau du chef de gare et du commis.

A Westville, une allonge de 20 pieds sur 30 a été faite au hangar à fret.

A Stellarton, l'ancienne gare a été transportée sur l'autre côté de la voie et convertie en une maison à deux logements, qui sont actuellement loués aux employés.

A New-Glasgow, un hangar de 25 pieds sur 15 a été construit.

La gare en pierre a été examinée et peinte, et l'ouvrage en bois a été peinturé.

Le hangar à fret a été réparé, et 450 pieds de plateforme de chargement et à fret ont été renouvelés.

Au débarcadère de Pictou, de nouveaux seuils ont été posés sous la gare et les fenêtres ont été réparées. Le toit de la remise aux locomotives a été réparé.

Les gares suivantes, sur la division centrale, entre Truro et la jonction de Painsec, ont été réparées et peinturées, savoir :—

Folly-Lake,	Spring-Hill,
Wentworth,	Athol,
Westchester,	Aulac.

A Spring-Hill, un nouveau hangar à fret a été construit et l'ancien a été converti en chambre à bagage et aux lampes.

Le toit de la remise aux locomotives a été recouvert en bardeaux. De nouveaux planchers ont été posés dans le bureau et la salle d'attente de la gare. L'ancienne chambre à bagage a été reculée et convertie en appentis pour le charbon.

A Maccan, la gare a été recouverte en bardeaux, et les lambrissages en bois, etc., ont été réparés.

De nouvelles boutiques pour l'outillage ont été construites, pour les journaliers employés sur la voie à Debort, à Nappan et à Dorchester.

A Amherst, une fenêtre en saillie a été posée dans la salle à dîner, et le vestibule, qu'un coup de vent avait enlevé, a été reconstruit.

A Sackville, le hangar à fret a été élevé, de nouvelles fondations y ont été construites, et on y a posé un nouveau plancher.

On a construit de nouvelles plateformes de chargement à Belmont, à Maccan et à Nappan.

Les plateformes, à Amherst, Sackville, Memramcook et à Painsec, ont été entièrement renouvelées.

A Belmont, Debort, Londonderry, rivière Philippe, Salt Springs, Athol et Aulac, les plateformes ont été réparées.

Les gares suivantes, sur la division ouest, ont été réparées et peinturées :—

Pointe-du-Chêne, Salisbury, Dunsinane, Penobsquis, Sussex, Bloomfield, Quispamsis, et une maison d'habitation a été construite à Saint-Jean.

Le réservoir d'Armor, sur l'embranchement de Shédiac, après avoir été détruit par un incendie, a été reconstruit.

A Moncton, les douze maisons occupées par les ouvriers ont été élevées, de nouvelles fondations ont été construites, les lambrissages en bois ont été réparés, les toits ont été couverts en bardeaux, et les murs extérieurs ont été peints.

Les planchers des ateliers de machines et de peinture ont été renouvelés.

Un nouveau bâtiment de 30 pieds sur 20 a été construit pour y mettre l'outillage et les appareils de la lumière électrique.

La salle d'attente générale et la salle de distribution de la gare ont été lambrissées à une hauteur de huit pieds des planchers.

A Hampton, le vieux hangar au charbon a été démoli et transporté à Bloomfield.

Les plateformes suivantes ont été renouvelées et réparées :—

Pointe-du-Chêne,	réparée.	Pétitcodiac,	renouvelée.
Shédiac,	do	Anagance	do
Moncton,	do	Dunsinane,	do
Boundary-Creek,	do	Sussex,	do
Rivière-Poilet,	renouvelée.	Norton,	do

Aux moulins de Berry, les voies conduisant aux plateformes de chargement ont été renouvelées.

A l'embranch. des Houillères, le toit du réservoir a été renouvelé et la gare a été réparée.

A la Rivière Barnaby, la maison du contrôleur de la section a été réparée et le toit recouvert en bardeaux.

A la jonction de Chatham, l'ancienne chambre à bagage a été employée pour agrandir le hangar à fret.

Les gares suivantes, entre Moncton et Campbellton, ont été peinturées :—

Canaan,	Bathurst,
Emb. des Houillères,	Jonction Dalhousie,
Rivière-Barnaby,	Dalhousie.
Bartibogue,	

A la jonction Gloucester, une nouvelle gare et un hangar à fret ont été construits au coût de \$2,468, pour remplacer ceux que le feu avait détruits.

A Nash's-Creek, une nouvelle gare a été construite.

Les réparations nécessaires ont été faites aux gares de Bathurst, Petit-Rocher et Rivière-Jacquet.

Aux endroits suivants, les plateformes ont été renouvelées et réparées :—

Bartibogue,	renouvelée.	Beaver-Brook,	réparée.
Red-Pine,	do	Belledune,	do
Petit-Rocher,	do	Rivière-Jacquet,	do
Charlo,	do	New-Mills,	do

Une nouvelle plateforme de chargement, de 300 pieds de long, a été construite à Bathurst.

A Moffat's, une nouvelle gare et une plateforme ont été construites.

A Millstream, une nouvelle gare et une plateforme ont été construites pour remplacer celles qui avaient été détruites par le feu.

Les gares suivantes : Campbellton, Métapedia, Assametquaghan, Saint-Octave et Sainte-Flavie, ont reçu des réparations générales.

Des conduits de fumée en terre cuite ont été posés à la rotonde, à Campbellton, pour remplacer les anciens conduits en fer qui étaient rouillés.

Les gares suivantes, entre Campbellton et Rivière-du-Loup, ont été peinturées :

Cedar-Hall,	Bic,
Sayabec,	Isle-Verte.
Rimouski,	

A Rimouski, les réparations nécessaires ont été faites à la gare, et la plateforme a été renouvelée.

A Trois-Pistoles, la plateforme a été renouvelée.

A la Rivière-du-Loup, une allonge a été faite à la gare, pour fournir un bureau au surintendant et aux expéditeurs des trains. L'ancien bâtiment, qui était occupé par les expéditeurs des trains, a été converti en une salle à bagage.

Les plateformes suivantes ont été renouvelées et réparées :—

Rivière-du-Loup,	renouvelée.	Sainte-Anne,	réparée.
Saint-Pascal,	do	Elgin-Road,	do
Trois-Saumons,	do	L'Islet,	do
Cap Saint-Ignace,	do	L'Anse-à-Gille,	do
Saint-Thomas,	do	Saint-Valier,	do
Jonction de la Chaudière,	do	Jonction Saint-Charles,	do
Etchemin,	do	Chaudière.	do
Rivière-Ouelle,	do		

Les murs et les plafonds de l'intérieur de la gare, à Harlaka, du premier et du deuxième étages, ont été lambrissés en pin, vu qu'il était impossible d'empêcher le plâtre de se briser et de se détacher du bâtiment.

A Hadlow, la maison occupée par le mécanicien-chef a été entièrement examinée, réparée et peinturée.

A Lévis, on a construit un bâtiment de 76 pieds sur 30 pour charger les batteries servant à l'éclairage des wagons par l'électricité.

A Québec, la salle à bagage a été agrandie.

A Lévis, le second étage de la gare a été transformé en restaurant.

A la jonction de la Chaudière, on a fait des réparations considérables aux maisons d'habitation.

#### PONTS ET PONCEAUX.

A Richmond, un égout en brique a été renouvelé sur une longueur de 150 pieds, au coût de \$2,300.

Sur la division est, les ponceaux suivants ont été renouvelés:—

A Shubénacadie, un ponceau de 24 pieds de long, 4 x 2½.

Stewiacke	do	78	do	do
do	do	25	do	do
do	do	22	do	do

A Smelt-Brook, près de New-Glasgow, un ponceau arqué de 8 pieds a été prolongé de 18 pieds, pour permettre de construire une voie d'évitement jusqu'aux usines d'acier de la compagnie.

Trois ponceaux de 4 pieds sur 2½ ont été renouvelés sur la division ouest, et un grand nombre de ponts et ponceaux ont été examinés et peints, et une équipe de maçons a été employée à ces travaux durant la saison.

A Spring-Hill, un ponceau a été prolongé dans la cour au moyen de deux vieux réservoirs à huile, posés dans du ciment.

Une dépense considérable a été faite pour renforcer les ponts à Miramichi nord-ouest et Miramichi sud-ouest.

Les poutres du tablier ont été renforcées, et de nouvelles moises ont été posées.

La main-d'œuvre et les matériaux pour ces travaux ont coûté \$25,400.

Les vieux ponts au-dessus de la voie, à Tête-à-Gauche et Petite-Rivière, à un et deux milles respectivement au nord de Bathurst, ont été remplacés par deux arches en fer construites sur une maçonnerie solidement faite, au coût de \$3,591.

Une partie du tunnel de Tartague s'étant effondrée, on a décidé de le revêtir d'une maçonnerie. Après en avoir construit environ 100 pieds il s'est produit un nouvel éboulement qui a rendu impossible l'achèvement du revêtement, et maintenant le tunnel est transformé en tranchée.

Le pont, système Howe, a deux arches de 100 pieds (construit en 1872) à l'Île Verte, a été remplacé par un pont à deux arches en acier de la même longueur. Le nouveau pont est d'un type massif, muni d'un dessus à coupe verticale, de garde-fous, etc.

Les ponts tournants suivants ont été examinés, grattés et peints:—

Pont au-dessus de la voie, à Quispamsis, pont sur la rivière Hammond.....	3 travées.	100 pieds.
Pont de Pass-keag.....	1 do	86 do
do Scadanc.....	4 do	66 do
do Tête-à-Gauche.....	5 do	100 do
do Causapsca.....	3 do	100 do
do Indian-Brook.....	3 do	50 do
do Rivière-Ouelle.....	10 do	40 do
do à Saint-Thomas.....	15 do	60 do
do à Saint-Henri.....	6 do	100 do
do à Etchemin.....	1 do	170 do
do do.....	1 do	50 do

Des moises additionnelles ont été posées aux ponts suivants:—

Elm Tree.....	1 travée.	80 pieds.
Nicodoo.....	1 do	80 do
McKinnon's-Brook.....	2 do	80 do

Les ponts en dessus suivants ont été élevés et on y a posé des tabliers en pierre à coupe verticale:—

Nepisquit.....	6 travées.	100 pieds.
Belledune.....	2 do	60 do
Eel River.....	3 do	60 do
Mill Creek.....	3 do	60 do
Moffit's Bridge.....	8 do	60 do
Gilmour's Brook.....	1 do	60 do
McKinnon's-Brook.....	2 do	80 do
Pont à 4 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup.	1 do	46 do

Les vieilles traverses ont été enlevées sur les ponts suivants, et remplacées par des tabliers à coupe verticale:—

Stewart's.....	1 travée.	40	pieds.
Enfield.....	1 do	112	do
East River.....	4 do	80	do
Debert.....	2 do	100	do
Pont de Sodom.....	1 do	50	do
do Riv. Philippe.....	3 do	100	do
do Little Forks.....	1 do	100	do
do McManns'.....	1 do	50	do
do Trout Creek.....	3 do	86	do
do Moose Horn.....	1 do	86	do
do Riv. Hammond.....	3 do	100	do
do Kane's Brook.....	1 do	25	do
do Clarke's Brook.....	1 do	60	do
do Mill Stream.....	4 do	100	do
do Adams'.....	3 do	100	do
do Indian Brook.....	3 do	50	do

Les ponts suivants ont été examinés, et tous les rivets qui ne tenaient pas ont été remplacés:—

Pont de Nicodoo.....	1 travée.	80	pieds.
do Elm Tree.....	1 do	80	do
do Moffit's.....	8 do	60	do
do Gordon's.....	1 do	60	do
do Gilmour's Brook.....	1 do	60	do
do Clarke's Brook.....	1 do	60	do
do Mill Stream.....	4 do	100	do
do McKinnon's Brook.....	2 do	80	do
do Adam's.....	3 do	100	do
do Saint-Henri.....	6 do	100	do

#### EN GÉNÉRAL.

De nouvelles balances ont été posées sur la voie à la Pointe-du-Chêne et Newcastle. Celles qui étaient posées à Saint-Jean, Spring-Hill et Moncton, ont été enlevées, et transportées à Montréal, où elles ont été examinées et réparées.

Les balances, à Moncton, ont été transportées à un endroit où il est plus facile de peser, et on y a construit une nouvelle fondation.

À Spring-Hill, à raison du changement opéré dans la cour, il a fallu changer les balances de place et construire une nouvelle fondation.

Une plaque tournante en fonte de 30 pieds a été placée à Bathurst, et une autre à Causapscal.

À Truro, Spring-Hill, Moncton, Newcastle, Campbellton et Rivière-du-Loup, les plaques tournantes ont été renforcées, vu que l'on se servait de locomotives plus pesantes.

Environ 200 paires de garde-bestiaux ont été renouvelées le long de la ligne.

À Maccan, la cour a été agrandie pour faciliter le trafic du charbon qui se fait par l'embranchement du chemin de fer des Joggins qui a été dernièrement construit.

À Spring-Hill, on a donné plus d'étendue aux voies d'évitement pour faciliter la rencontre des trains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

*Ingénieur en chef.*

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,  
Moncton, N.-B.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

MONCTON, N.-B., 12 septembre 1889.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives, et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Dans le cours de l'année, douze locomotives, deux wagons-dortoirs de première classe, six wagons à voyageurs de première classe, quatre wagons à bagage et express, deux cent trente-trois wagons fermés et vingt wagons plateformes ont été achetés au compte du capital et ajoutés au matériel.

Trois chasse-neige ordinaires et deux chasse-neige rotatoires à vapeur ont aussi été achetés au compte du capital. Quatre locomotives ont été achetées et portées au compte du revenu, pour en remplacer quatre autres qui avaient été condamnées.

Deux wagons à voyageurs de seconde classe, deux wagons à bagage et express, un wagon fermé, cinquante-neuf plateformes, quarante-deux gondoles et dix wagons-plateformes, six fourgons, trois chasse-neige ordinaires et deux chasse-neige à ailerons, ont été construits et portés au compte du revenu pour remplacer ceux qui avaient été condamnés.

Les wagons-plateformes et fermés qui ont été reconstruits étaient de vingt tonnes de capacité et ils ont remplacé ceux de dix tonnes.

De plus, deux cent vingt-un wagons fermés et autres wagons à marchandises ont subi des réparations considérables, équivalant presque à une reconstruction, et quatre-vingt-deux wagons ont été renforcés de manière à porter une charge de 34,000 livres au lieu de 20,000 et 24,000 livres comme auparavant.

Douze wagons-dortoirs ont été parfaitement examinés et peints, et trois ont été peints seulement.

Vingt-trois voitures de première classe, vingt et une de seconde classe, six wagons-poste et six wagons à bagage ont été complètement examinés et réparés; tandis que huit voitures de première classe, vingt et une de seconde classe, sept wagons-poste et huit wagons à bagage ont été légèrement réparés et peints.

Deux cent quatre-vingt-sept wagons de différentes sortes pour le fret ont été repeints. Le vieux wagon-dortoir "Rover" a été entièrement remodelé et son nom changé pour celui de "Rimouski;" seize fourgons de conducteurs ont été considérablement réparés et repeints; quinze wagons-refrigerateurs ont été pourvus de freins à air comprimé et de tuyaux à vapeur et ont été repeints.

Un wagon-dortoir, sept voitures de première classe, treize de seconde, six wagons-poste et quatre wagons ont été pourvus de lumières électriques; sept wagons-dortoirs ont été pourvus d'appareils auxiliaires de chauffage à la vapeur "McIlroy," et dix voitures de première classe, douze de seconde, quatre wagons-poste et quatre wagons à bagage ont été pourvus d'appareils de chauffage à la vapeur.

Huit locomotives ont eu des cabs neufs, vingt-trois des cylindres neufs, trente-huit de nouvelles boîtes à fumée, et trois de nouveaux tenders.

## SERVICE DE L'EAU.

Durant l'année, les réparations nécessaires ont été faites au service de l'eau.

Un certain nombre de petits réservoirs deviennent en mauvais état et devront être remplacés durant le prochain exercice.

A Halifax, une partie du tuyau conduisant du réservoir à la rotonde a été enlevée et remplacée en ligne plus droite, afin d'empêcher la vase de s'accumuler dans les coudes.

---

Jonction de Windsor.—A cet endroit le réservoir a été enlevé de manière à s'accorder avec la hauteur des nouveaux tenders.

A Alton, le chevalet sous le réservoir a été reconstruit.

A Londonderry, le chevalet a été réparé.

A Penobsquis, le réservoir a été élevé.

A Métapédia, un nouveau chevalet et un réservoir de seconde main ont été posés en remplacement des anciens.

A Trois-Pistoles, un réservoir de cinquante mille gallons a été installé pour remplacer l'ancien, et on a construit une nouvelle citerne.

A la Rivière-du-Loup, mille cent pieds de tuyaux de 4 pouces ont été posés depuis la gare jusqu'à la rotonde.

A Saint-Moïse, le chevalet a été réparé.

A Saint-Pascal, une nouvelle soupape hydraulique a été posée à Crane.

Elmsdale.—Un nouveau chevalet et une nouvelle chaudière ont été posés.

Le service aux autres stations a été maintenu en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,  
*Mécanicien-chef.*

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef, Moncton.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1888 et le 30 juillet 1889.

		Voitures et wagons de différentes classes.													Total.							
		Locomotives.	Wagons de 1re class.	Wagons de 2e class.	Wagons-sa-lon.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag. poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermes.	A bestiaux.	Platèformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-pascules, 5 et 6 ton.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 ton.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à alérons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1888		164	13	6	2	68	75	17	25	78	1561	64	1436	695	744	706	5490	37	10	17		64
Condamnés do						1	1	1	1	5	2	8	14	32	3	73						
Total		164	13	6	2	69	76	17	26	83	1563	72	1450	695	776	715	5563	37	10	17	2	64
Achetés au compte du capital		12	2			6			4	2	233		20			9	267					5
Gondoles et wag. à houille transf. en wag.-platèf. de 20 ton.													50		41							
		176	15	6	2	75	76	17	30	85	1796	72	1520	695	735	706	5830	40	10	17	2	69
Condamnés, 1er juillet 1888						1	1		1	5	2	8	14			9	73					
do durant l'exercice		4				1	1		3	1	26	1	85	17	30	4	169	3	2			
Total condamnés		4				2	2		4	6	28	9	99	17	62	13	242	3	2			
Moins—Reconstruits		4				2	2		2	6	1		59		42	10	122	3	2			
Assez—En état de service et en réparation		176	15	6	2	73	76	17	28	85	1769	63	1480	678	715	703	5710	40	10	17	2	69
Total		176	15	6	2	75	76	17	30	85	1796	72	1520	695	735	706	5830	40	10	17	2	69

MONCTON, N. B., 30 juin 1889.

J. SUTTON,  
Comptable du département des machines.

[1889]

## B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.					
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, marchan-voyeurs.
								dises.
1888—Juillet.....	92,966	286,066	435,198	194,019	3,707,084	4,336,301	.....	6.77
Août.....	95,128	303,909	452,332	196,204	3,994,386	4,642,872	.....	6.81
Septembre.....	82,318	296,255	416,750	173,128	4,056,469	4,646,347	.....	7.16
Octobre.....	86,577	339,004	379,864	182,569	4,753,131	5,313,564	129	6.56
Novembre.....	78,656	309,733	346,355	175,016	4,281,504	4,802,875	831	6.62
Décembre.....	70,550	328,113	330,767	181,437	4,093,246	4,605,450	5,478	7.25
1889—Janvier.....	72,732	379,017	324,622	183,292	4,618,981	5,126,395	7,139	6.84
Février.....	68,444	265,906	283,266	139,902	3,244,927	3,668,095	20,498	6.17
Mars.....	75,731	316,687	341,212	154,230	4,265,297	4,760,730	5,758	6.53
Avril.....	77,368	276,530	389,371	171,815	3,715,747	4,276,383	503	7.22
Mai.....	73,544	269,902	350,772	175,734	3,586,362	4,112,868	84	7.11
Juin.....	101,653	244,298	390,215	198,295	3,439,263	4,027,773	.....	5.69
Total.....	975,667	3,615,420	4,440,724	2,125,641	47,786,347	54,322,712	40,420	6.73
Total.....								13.21

J. SUTTON,  
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.B., 30 juin 1889.

**C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.**  
**RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.**

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1888—Juillet.....	42,730	448,920	11,618	33,349	12,293	9,366	10.50	5,797	7.42	2.73	2.08
Août.....	44,604	472,336	12,316	33,664	12,782	9,773	10.59	5,841	7.12	2.70	2.07
Septembre.....	43,018	448,458	12,272	33,402	11,268	9,512	10.42	6,129	7.44	2.51	2.12
Octobre.....	48,605	502,808	14,639	36,934	12,063	10,503	10.34	6,548	7.34	2.40	2.09
Novembre.....	44,559	460,443	14,298	35,456	10,509	9,738	10.33	6,956	7.70	2.28	2.11
Décembre.....	48,652	480,753	14,963	36,641	10,183	9,500	9.88	6,971	7.62	2.11	1.98
1889—Janvier.....	53,397	539,075	16,738	43,123	12,146	11,452	10.09	6,976	7.99	2.25	2.01
Février.....	42,587	412,277	13,295	35,317	7,914	9,418	9.68	7,223	8.56	1.92	2.28
Mars.....	45,856	469,340	14,491	37,998	9,290	9,998	10.23	6,916	8.09	1.98	2.13
Avril.....	40,420	422,680	12,060	30,181	8,088	9,283	10.45	6,391	7.14	1.91	2.20
Mai.....	39,633	414,115	10,606	34,744	7,810	9,492	10.44	5,737	8.38	1.88	2.29
Juin.....	39,111	415,651	10,501	36,163	8,802	9,500	10.63	5,659	8.70	2.11	2.28
Total.....	533,172	5,486,856	157,997	426,972	123,178	117,535	10.29	6,446	7.78	2.24	2.14

J. SUTTON,  
*Comptable du département des machines.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1888, jusqu'au 30 juin 1889.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du méca.-chef et frais de bureau.		Gages des méca.-ciens.		Combustible		Huile, suif et chiffons.		Réparations aux tenders et outils.		Eau.		Divers, y compris remises des locomotives.		Total.		Moyenne par 100 milles												
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Mécaniciens, etc.	Gages.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Bau.	Divers.	Total.			
1888—Juill.	448,920	921	14	18,187	14	32,117		3,925	10	32,261	21	3,842	61	3,501	05	94,756	24	21	4	03	7	16	87	7	19	86	78	21	10	
Août.	472,336	1,088	61	18,732	28	33,679	64	4,200	74	25,163	14	1,353	31	3,117	78	88,335	50	23	3	97	7	13	89	5	54	28	66	18	70	
Sept.	448,458	772	57	17,606	68	33,427	72	3,886	05	30,287	64	7,969	01	3,191	23	97,140	90	17	3	93	7	45	87	6	75	1	78	71	21	06
Oct.	502,808	790	96	19,219	42	40,325	76	4,361	63	51,101	07	3,242	97	7,181	48	126,223	29	16	3	82	8	02	87	10	16	64	1	43	23	10
Nov.	460,443	863	23	19,101	55	40,474	08	4,199	98	37,411	98	4,377	61	4,243	97	110,672	40	18	4	15	8	79	91	8	13	95	92	24	03	
Déc.	480,753	790	72	18,673	39	41,051	31	4,057	65	23,774	45	3,086	61	6,788	51	98,222	64	16	3	89	8	54	84	4	95	64	1	41	20	43
1889—Jan.	539,075	788	84	20,428	78	46,295	22	4,958	98	17,001	60	2,584	58	5,214	25	97,272	25	15	3	79	8	59	92	3	15	48	96	18	04	
Fév.	412,277	913	71	17,212	13	37,518	84	3,893	18	17,549	31	3,259	89	4,466	31	84,804	37	22	4	13	9	10	94	4	26	79	1	08	20	37
Mars.	469,340	915	41	19,871	74	41,210	30	4,202	83	17,142	14	2,046	11	4,231	60	89,620	13	19	4	23	8	79	90	3	65	44	90	19	10	
Avril.	422,680	808	77	18,079	57	33,653	65	3,614	25	14,008	22	1,970	39	4,108	66	76,243	51	19	4	28	7	96	85	3	32	47	97	18	04	
Mai.	414,115	796	27	17,180	69	28,712	90	3,706	20	19,361	05	2,613	09	4,085	43	76,455	63	19	4	14	6	92	89	4	67	63	98	18	42	
Juin.	415,651	895	97	17,562	79	29,415	17	4,051	41	10,594	01	2,143	22	2,959	06	67,591	33	22	4	23	7	07	97	2	54	52	71	16	26	
Total.	5,486,856	10,345	90	221,856	16	437,882	58	49,058	00	296,625	82	38,480	40	53,089	33	1,107,338	19	19	4	04	7	98	89	5	41	70	97	20	18	

J. SUTTON,  
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1889.

	\$	cts.
Nombre de milles parcourus par les trains.....	4,591,087	
do locomotives.....	5,486,856	
do wagons.....	54,322,712	
do chasse-neige.....	40,420	
Frais de traction:.....		1,107,338 19
Coût des réparations :		
Réparations aux voitures à voyageurs.....		82,614 69
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage.....		28,113 94
do wagons à marchandises et fourgons.....		218,581 75
Huile et chiffons.....		31,686 51
Divers.....		680 19
Coût total des dépenses.....		361,677 08
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains.....		24 12
do do do locomotives.....		20 18
do do do wagons.....		2 04
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains.....		7 17
do do locomotives.....		6 00
do do wagons.....		60
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....		69
do do do locomotives.....		57
do do do wagons.....		05
Coût des réparations aux voitures et wagons à voyageurs par 100 milles parcourus par eux.....		86
do répar. aux wagons-poste, wag. à bag. et de messag. par 100 do ..		1 3
do do à marchandises et fourgons par 100 do ..		46

J. SUTTON,

Comptable du département des machines.

MONCTON, N.B., 30 juin 1889.

[1889]

45

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1888.						
10 juillet.	11.50	39	Marchandises	J. W. Henderson	John Morton	106
12 do	9.00	Spécial	do	E. Thompson	N. Sinclair	119
12 do	15.05	6	do	Geo. A. Chesley	C. McCarthy	48
15 do	10.00	Spécial	do	F. Morency	L. Boulle	130
24 do	5.00		Garage		Chas. McHugh	18
25 do	16.00	60	Omnibus	E. S. Vye	M. Fuller	169
26 do	4.40	Spécial	Marchandises	T. C. Ayer	G. W. Anderson	68
27 do	18.55	68	do	J. J. Daley	H. Smith	135
28 do	17.00	Spécial	Ballast	D. McIntosh	N. Copeland	44
30 do	19.00	do	Marchandises	P. Y. Christie	T. W. Hennessy	63
4 août.	15.30		Garage		Thos. O'Brien	11
10 do		Spécial	Marchandises	W. McClafferty	R. Kennedy	88
14 do	24.10	40	do	M. Cummings	D. McQuarry	170
15 do	13.00	Spécial	Equipe	Geo. Sears	N. Sinclair	174
17 do	15.00	do	Marchandises	W. Hains	E. Rushton	114
17 do	17.10	49	do	Geo. Guay	W. Brock	141
20 do	10.30	56	do	F. Ross	D. Duncan	70
22 do	8.00	Spécial	do	W. M. Thompson	W. H. Anderson	61
23 do	7.30	do	do	Alex. Mitchell	A. Scott	44
25 do	1.40					
31 do	8.20	33	Express	E. McKenna	H. A. Turner	162
4 sept.	18.00	9	do			
4 do	13.25	27	do	W. Foster	J. H. Campbell	7
7 do	16.00		Garage		P. Fogarty	188
14 do	13.10	Spécial	Marchandises	G. Margeson	M. White	80
15 do	17.00		Garage		R. James	100
17 do	15.00					
21 do	20.40	34	Express	N. E. Olive	W. Martin	154
24 do	14.00		Garage		R. James	100
26 do	14.00					
27 do	3.10	Spécial	Equipe	Geo. Conehy	J. Quinn	120
28 do	9.40		Garage		W. Mackie	97
30 do	4.30		do		O. Brock	96
1er oct.	14.30		do		D. McNeil	97
2 do	10.00	Spécial	Marchandises	W. McDermott	O. McGinity	180
2 do	19.00	do	do	J. L. Herbert	J. Oakleaf	138
3 do	13.30		Garage		W. Fraser	10
4 do						
8 do	18.40	Spécial	Marchandises	J. E. Evans	W. F. Hicks	113
16 do	14.00	55	do	Jas. McDowell	G. Feetham	171
16 do	14.10	Spécial	do	Jas. Daley	R. Smith	181
18 do	14.45	do	do	John McDonald	W. Lovett	35
19 do	10.45	do	do	E. Thompson	J. Donald	197
22 do	9.00	do	do	J. Swetman	S. Wilson	128

[1889]

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Campbellton	(Mme Braham) (Mme Wilson)	Ni l'un ni l'autre	Frappé par la locomotive en traversant la voie avec des chevaux	Légèrem. blessé.	
Sackville	Geo. Stiles	Employé	En attelant	Corps écrasé	
Nauwigewauk	J. S. Nickerson	do	En serrant les freins	Entorse au bras	
Saint-Henri	N. Blais	do	En attelant	Doigts écrasés	
Moncton	J. Osborne	do	Tombé en bas d'un wagon	Entorse à la cheville du pied	
Près de Derby Jct	Jas. Lewis	do	do	Blessé à la tête et à l'épaule	
Canaan	Jos. Poirier	do	En attelant	Doigts écrasés	
Elmsdale	B. McLellan	do	En desserrant les freins	Entorse au dos	
Près de Pictou	Dan. Gillis	Ni l'un ni l'a.	Frappé par une locomotive	Bras cassé	
Londonderry	P. Y. Christie	Employé	En desserrant les freins	Ent. au poignet	
Halifax	Geo. Bowers	do	Frappé entre le hangar aux marc. et le wagon.	Bles. aux hanches	
Spring Hill Jct.	Geo. Kenn.	do	En attelant	Blessé au doigt	
Près Bartibogue	M. Cummings	do	Exp. d'une torp. d. le four	Blessé à la jambe	
Salisbury	H. Boyce (garg.)	Ni l'un ni l'a.	Tombé d'un wag. platf.	Jambe coupée	
Newcastle	E. McAnn.	Employé	Tombé d. un wag-gondole	Blessé au genou	
Chaudière	Arthur Cannie	do	Tombé entre les wag. et écrasé par la locomotive	Fatal	Accidentel.
New-Glasgow	Patterson	Ni l'un ni l'a.	Frappé en marchant sur la voie.	Blessé à la tête	
Gloucester Jct.	J. S. Akern	Employé	En attelant	Bras écrasé	do
New-Glasgow	Daniel Fraser	do	do	Fatal	
Berry's Mills	H. England	do	Tombé sur la voie	Poignet fracturé	
Campbellton	Henry Michaud	do	En mettant le coffre aux outils sur le train.	Blessé à l'estomac	
Halifax	Harvey Brown	Ni l'un ni l'a.	T. ou sauté en bas du train	Blessé à la tête	
Près de Pictou	James Fraser	do	Frappé par la locomotive en marchant sur la voie	Légèrem. blessé.	
Moncton	Mickl. Wryn	Employé	En attelant	Doigts écrasés	
Atkinson's	M. A. Fletcher	do	do	Blessé au pied	
Saint-Jean	Geo. Knowles	do	En montant sur la locom.	Blessé à la main	
	John Quinn	do	En chargeant des marchandises sur un wagon	Blessé au dos	
Près de la rivière Jacquet	Miller	Voyageur	En sautant d'un convoi en mouvement.	Sérieusem. blessé	
Saint-Jean	A. E. Wilson	Employé	En attelant	Blessé à la jambe	
Halifax	W. Parker	do	En déch. des bêtes à cornes	Doigt écrasé	
Saint-Valier	F. Morrisette	do	Lampe de voie d'év. tomba	Blessé à la main.	
Rivière-du-Loup	Frank Fargue	do	En faisant le garage, fut écrasé.	Fatal	do
Chaudière	O. Brock	do	En essayant d'éteindre le feu dans un wagon.	Brûlé à la tête et aux mains.	
Rivière-du-Loup	H. Laprise	do	En attelant	Clavicule brisée.	
Amherst	W. Manship	do	Tombé entre les wagons.	Blessé au genou.	
Sayabec	Chas. Bélanger	do	Il sse lui tombesur le pied	Blessé au pied.	
Lévis	Pelchat	Ni l'un ni l'a.	Tombé entre les wagons.	Jambe écrasée	
Saint-Jean	John Quinn	Employé	Essai de renouer un tonn.	Bras cassé	
Bartibogue-O.	E. Thompson	do	Tombé d'un convoi en mouvement.	Blessé à la tête	
Antigonish	W. H. Pushie	do	En attelant	Blessé au genou.	
Spring Hill Jct.	A. W. Murray	do	Tombé de la voie au charb.	Légèrem. blessé.	
Stellarton	John McDonald	do	En attelant	Doigts écrasés.	
Aulac	Geo. Mills	do	do	Clavicule brisée.	
Petite Roche	W. Crossman	do	Saute d'un wag. et tombe	Blessé au genou.	

[1889]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
22 oct.	21.30	Spécial.			B. C. Gesner	183
25 do	20.35	do	Fret	J. R. Dalton	do	206
27 do	12.15	do	do	John McDonald	{ C. Saunders ..... 13 } { J. Dean ..... 124 }	
27 oct.	13.45	Spécial.	Fret	M. Marchessault	L. Michaud	3
3 do					L. Belleau	28
31 do	23.00	10	Express	W. Kelly	R. Carr	155
1er nov.	17.00	24	Fret	J. Berry	G. A. Kentley	79
3 do	6.00	39	do	A. McPherson	J. Morton	34
6 do	15.05	1	Express	G. H. Trueman	G. H. Stewart	137
7 do	11.30	Spécial.	Fret	A. Copeland	{ H. McPhee ..... 22 } { J. Williamson ..... 47 }	
8 nov.	20.45		Garage		Geo. Currie	189
9 do	6.15	Spécial.	Fret	G. C. Keys	H. Cummings	136
9 do	10.00	do	do	A. Mitchell	A. Scott	7
9 do	22.15	do	do	W. Haines	R. H. Coggon	30
9 do	16.25	do	do	do	do	30
13 do	6.40					
13 do	17.45	33	Express	M. Letarte	J. McDonald	157
14 do	10.20	2	do	G. H. Trueman	T. Prince	101
17 do	16.55	Spécial.	Equipe	L. A. Bélanger	W. Duncan	6
19 do	17.52	1	Express	A. Rannie	T. W. Prince	151
22 do	7.00	Spécial.	Fret	John McDonald	R. Lightbody	72
23 do	21.00		Garage		C. McHugh	68
27 do	19.45	Spécial.	Fret	J. B. Crockett	W. Grass	179
28 do	6.00	do	do	E. Rioux	J. Devereaux	148
28 do	16.30		Garage		John Brownell	60
3 déc.	11.45	23	Fret	G. W. McCally	C. Edwards	4
6 do						
7 do	18.20		Garage		M. Normand	16
7 do	10.30					
8 do	11.15	Spécial.	Fret	G. Margeson	J. Donald	197
10 do	16.40	do	Equipe	L. A. Bélanger	W. Duncan	6
11 do	2.00	Spécial.	Fret	C. H. Bass	J. Cook	34
12 do	19.00	5	do	W. J. Campbell	J. R. Moore	46
13 do	11.00		Garage		Jas. Stockall	167
15 do	7.15	Spécial.	Fret	G. McElkenney	Ben. Cooke	69
20 do	18.00	do	Chasse-neige	J. E. Evans	{ E. Thomas ..... 108 } { E. B. Price ..... 115 }	
21 do	19.30		Garage		M. F. G'Brien	99
22 do	7.00		do		J. W. Boyd	95
22 do	12.00	37	Fret	P. E. Hennie	C. Atkinson	39
24 do	19.40	39	do	Jas. Card	W. Bell	192
26 do	13.00					

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	H. McPhee	Employé	Frapé par une locomotive	Sérieus. blessé...	
Sackville	Hugh Wright	do	En faisant le garage tombe dans la fosse aux bestiaux	Épaule et bras cassés.	
Elmsdale	F. Dickson	do	En attelant fut pris entre les wagons.	Fatal	Accidentel.
Saint-Valier	L. Langlois	Employé	Tomba des wagons et fut écrasé.	do	do
Lake Side	D. Freeland	Voyageur	Lam. tom. d. dess. d. wag.	Blessé au nez	
Londonderry	J. McLeod	Employé	Glissa en déchargeant des marchandises.	Blessé à la jambe	
Près Newcastle	J. Morton	do	Arbre oscillant se brisa.	Blessé aux doigts	
Boundary Creek	D. Taylor	do	Tombe de la locomotive.	Légèrem. blessé.	
Beaver-Creek	E. Perkins	do	En attelant	do	
Halifax	J. McEachern	do	do	Blessé à la main.	
Stellarton	Hiram Ross	do	do	Doigts écrasés.	
Manuf. de verre	D. McKenzie	do	do	do	
Chatham J'ction	C. Scarr	do	do	Main écrasée.	
Newcastle	C. Long	do	Tombe entre les wagons.	Cheville du pied et bras écrasés.	
Saint-Jean	P. Driscoll	do	En levant une valise.	Blessé au dos.	do
Trois-Saumons	Frs. Bourgault	Ni l'un ni l'autre.	Frapé par la locomotive en traversant la voie en voiture.	Fatal	
Près de Moncton	Mme Mitten ; Mlle Lutes.	Voyageuses.	Sauté d'un convoi en mouvement.	Sérieusement blessées.	
Métapédia	Jos. Gallant	Employé	En déchargeant des rails.	Jambe brisée.	
Cold Brook	Naknonnee	Volant une promenade.	Sauté d'un convoi en mouvement.	Sérieusement blessé.	do
Dorchester	Jas. McLeod	Employé	Pied pris dans l'aiguille et écrasé par le wagon.	Fatal	
Moncton	M. Harris	do	Tombe en descendant de la locomotive.	Blessé au genou.	
Dorchester-Est	Thos. Carrol	do	Tombe du tender et écrasé	Fatal	do
Millstream	D. McLaughlin	do	Tomba sur un bid. d'huile	Blessé à la gorge.	
Moncton	Jas. Arbing	do	Tombe en descendant de la locomotive	Entorse à la cheville du pied.	
Spring Hill Jct.	H. Patten	do	En décharg. des march.	Entorse à la main	
Jaint-Jean	R. McDonald	do	En déplaç. des marchand.	Blessé au pied.	
Chaudière	Pierre Demers	do	En attelant	Doigts écrasés.	
Trois-Pistoles	P. P. Michaud	do	En décharg. des marchand.	Jambe brisée.	
Spring Hill Jct.	Thos. Snodgrass	do	En attelant	Main écrasée.	
Berniers	Jos. Normand	do	do	do	
Spring Hill Jct.	Ernest Smith	Employé	do	Doigts écrasés.	
Pointe du Chêne	M. Scarr	do	do	do	
Halifax	T. W. Ridgeway	Ni l'un ni l'autre.	Essaie de traverser les wagons.	Blessé au pied.	
Johnson	R. Copeland	Employé	En attelant	Blessé à la jambe	
2 milles de la jct. de Gloucester-E.	F. Le Tourneau	Ni l'un ni l'autre.	En marc. sur la voie fut frap. par le chasse-neige	Jambe brisée.	
do	Philip. Théberge	do	do do	Blessé à la tête.	
Moncton	J. Dunlop	Employé	Et attelant	Doigts écrasés.	
Truro	N. H. Hopper	do	do	Main écrasée.	
Chatham J'ction	J. H. Hopper	do	do	do	
Canaan	C. Smallwood	do	En nettoyant le cendrier.	Blessé à la jambe	
	T. W. Hennessy	do	Glissa en descendant de la locomotive.	do	
Près de Truro	Wm. Bokleman	do	Trouvé mort sur la voie, de causes naturelles.	Causes naturelles	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
27 déc.	15.30	1	Express	G. H. Trueman	Wm. Wall	57
29 do	10.40		Garage		J. Code	18
31 do	22.40	47	Fret	B. Walker	F. Sheedy	130
1889.						
1er janv.	12.12	24	Fret	W. J. Dickson	C. Edwards	34
4 do	11.00		Garage		Jas. Fahey	131
8 do	11.50		do		M. Tobie	189
11 do	3.00					
14 do	1.10	Spécial	Fret	G. C. Keys	J. J. Smith	135
15 do	20.30	do	do	Jas. Daley	J. J. Smith	183
16 do	22.00	do	do	J. Craigie	W. Coffey	103
17 do	3.00	do	do	J. Paradis	A. Jolivet	146
18 do	14.30	6	do	W. J. Campbell	J. Gilfillan	53
19 do	14.00	37	do	Jas. Graves	Jas. Stratton	144
19 do	22.00		Garage		Chas. M. Hugh	18
20 do	4.00	Spécial	Fret	W. Q. Treen	W. G. Bell	187
22 do	7.00		Garage		J. W. Boyd	95
26 do	4.50	Spécial	Fret	G. Mayerson	D. Yould	39
30 do						
31 do	3.00	Spécial	Fret	G. Lamkee	W. E. Hunter	40
2 fév.	13.30		Garage		Geo. Sears	94
2 do						
8 do	14.55	31	Express	J. McFadyen	J. H. Moore	11
7 do	15.00		Garage		A. McDonald	71
8 do	10.30	38	Fret	D. Hunter	A. McCabe	61
9 do	9.30	Spécial	do	T. A. Moreau	A. Chemier	159
11 do	14.45	38	do	E. L. Watts		
16 do	16.10	1	Express	G. H. Trueman	J. Stewart	68
23 do	11.10	Spécial	Chasse-neige	E. S. Vye	H. Maltby	169
25 do		do	Fret	H. Archibald		
12 mars	7.10	I.C.G.T.	Express	J. Tardiff	Gosselin	89
13 do	4.30		Garage		C. McHugh	18
14 do		Spécial	Fret	G. C. Keys		
15 do	17.30	Spécial	do	A. B. Vance	M. White	13
19 do	11.05	33	Express	M. Letarte	H. Whitney	160
19 do	11.05	Spécial	Fret	H. Michaud	A. Jolivet	146
26 do	23.00	Spécial	Fret	A. B. Vance	J. J. Ferguson	99
27 do	17.45		Garage		J. McDermott	91
1er avril	7.00	Spécial	Fret	W. L. Broad	N. Sinclair	95
3 do	15.00		Garage		J. W. Boyd	52
3 do	10.15		do		W. Appleton	
4 do	21.00		do			
5 do	13.30					
8 do	22.10	33	Express	P. Corbett	W. D. Martin	154
11 do	17.00					176
12 do	22.55				B. C. Gesner	164

[1889]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Cook's Brook	R. Casey	Ni l'un ni l'autre	Frappé par la locomotive en traversant la voie	Fatal	Accidentel.
Moncton	F. Cormier	Employé	En attelant	Doigts écrasés	
Saint-Alexandre	F. Turcotte	do	En chargeant des marchandises	Blessé à la main.	
Maccan	W. J. Dickson	do	Collision avec un convoi spécial	Blessé à l'épaule.	
Sainte-Flavie	F. LeBel	do	En attelant	Blessé à la main.	
Richmond	W. Pickering	do	En essayant de tourner les aiguilles.	Entorse au dos.	
Sainte-Flavie	A. Wright	do	Tombé du quai de la gare	Blessé au genou.	
Truro	A. McGrath	do	En ouvrant la voie de gar.	Doigts écrasés	
Painsec Jct.	D. Sullivan	do	En attelant	do	
Greenville	J. Craigie	do	Mis le pied d. l'égoût.	Blessé à la jambe	
Sainte-Luce	A. Dumas	do	Frappé p. le bras du sém.	Blessé au bras	
Coldbrook	J. Nickerson	do	Sauté d'un convoi.	Entors. à la chev.	
Pin-Rouge	E. C. Belliveau	do	En faisant le garage	Doigts écrasés	
Moncton	J. Melanson	do	do	Blessé au bras	
Weldford	W. Campbell	do	En attelant	Blessé au corps	
Truro	N. Hopper	do	do	Main écrasée	
Londonderry	H. Pottou	do	Tombé de la locomotive.	Blessé aux jamb.	
Sussex	Chas. Chestnut	do	En déchargeant du bag.	Entorse au genou	
Sainte-Flavie	C. E. Morton	do	Tombé d. le wag.-gondole	Blessé au genou	
do	J. Fenton	do	En attelant	Blessé à la jambe	
Saint-Jean	J. Cosman	do	En charg. des marchand.	Effort de reins	
Painsec	C. Saunders	do	Frappé par le tender de la locomotive.	Consid. blessé	
Pictou	N. Gratto	Ni l'un ni l'autre	En attelant	Blessé à la main.	
Cobbetts	R. Hodgin	Employé	do	Doigts écrasés	
Elgin Road	Etienne Caron	Ni l'un ni l'autre	Trouvé mort près de la voie	do	do
New-Castle	A. M. Keiver	Employé	Meule est tomb. s. le pied	Chev. du pd disl.	
Rivière du Nord	G. Cochrane	Ni l'un ni l'autre	Essayant de traverser la voie en voiture.	Fatal	do
New-Castle	J. Drummond	Employé	Chasse-n. saute hors la v.	Côtes brisées	
Brookfield	Wm. Galley	do	do	Blessé aux jamb.	
Brookfield	J. J. McGrath	do	En attelant	Pouce écrasé	
Lévis	J. Kilimberg	Ni l'un ni l'autre	Frappé une loc. (C.G.T.)	Blessé à la tête.	
Moncton	W. Welling	Employé	Frappé par une locomot.	Sérieusem. bless.	
Rivière-Ouest	John Campbell	Ni l'un ni l'autre	Essaie de monter dans un convoi en mouvement.	do	
Atkinson Stn.	Henry Hynes	Employé	En serrant les freins.	Doigts écrasés	
	H. Whitney	do	Collision entre les convois spéc. n° 33 et Michaud.	Fatal	
Rimouski	H. Michaud	do	do	do	do
	F. J. Levesque	do	do	do	do
	John Fahey	do	do	do	do
	A. Levesque	do	do	do	Sérieusem. bless.
	A. Jolivet	do	do	do	do
Atkinson Ldg	Ben. Wood	do	En attelant	Doigts écrasés	
Moncton	Charles Clarke	do	do	Blessé au bras	
Maccan	Jas. Guard	do	do	Doigts écrasés	
Truro	Joary (garçon)	Ni l'un ni l'autre	Pris entre le wagon et le bâtiment.	Bl. au dos et à la hanche.	
Richmond	Charles Rhinee	Employé	Pris entre le wagon et la voie d'évitement	Blessé aux pieds.	
Moncton	J. White	do	Glissé en pos. scellés s. wag	Blessé à l'estom.	
Richmond	D. McTernan	do	Tombé sur la voie	do au genou.	
Moncton	W. Gardener	do	Tombé du wagon à bag.	do à la jambe	
Saint-Jean	D. McCarthy	do	En déchargeant du fret	do à la main.	
Moncton	B. C. Gesner	do	Coll. av. le convoi n° 5.	do sérieusem.	

[1889]

## CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1889.						
17 avril	21.50	34	Express	P. Corbett	J. J. Smith	102
18 do	6.00					
24 do	5.50	Spécial	Fret	H. D. Archibald	P. Peterson	
23 do						
26 do	16.00					40
28 do	19.00				S. Wilson	
30 do	18.00				John Gallon	181
2 mai	9.05				Jas Fahey	131
14 do		9	Express			
14 do	14.12					
20 do	14.30	Spécial	Equipe	A. Bélanger	J. S. Smith	37
25 do		10	Express	J. Michaud		
30 do	15.00				M. Normand	96
31 do						
4 juin						
7 do	10.30		Garage		H. Cowes	191
12 do	11.57	2	Express		W. J. Hunter	61
18 do	16.00		Garage		R. James	190
20 do	13.35		Locomotive lége		H. McAuley	153
26 do	15.00	Spécial	Fret	Jno. Thompson	N. McLean	92
28 do	15.30		Garage		J. Cole	18

## INTERCOLONIAL

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Belledune	J. J. Smith	Employé	Le manomètre éclata	Main échaudée.	
Richmond	D. Dwyer	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé blessé dans un wagon de 2e classe		Accidentel.
Londonderry	H. H. Ross	Employé	Ecrasé en faisant le garage	Fatal	
Saint-Jean	M. Morrison	do	En déchargeant une ancre	Blessé à la jambe	
Moncton	Jas. Cochran	do	En dépl. la caisse de sur.	Blessé au pouce.	
Newcastle	M. C. Lockhart	do	En arrang. la gr. lanterne.	Blessé au côté.	
Belmont	J. W. Grund	do	Glissa et tomba	Blessé au genou et au dos.	
Sainte-Flavie	John Rioux	do	En dételant	Doigts écrasés.	
Belmont	Mlle Lauder	Voyageur	Frappé par la locomotive en traversant la voie.	Considérablement blessé.	
Athol	J. W. Gallagher	Employé	Glissa et tomba	Blessé au pied.	
Sayabec	Jean Michaud	do	En attelant	Blessé à la main.	
Hampton	E. Grier (enf.)	Voyageur	Mort de causes naturelles sur le convoi.		
Chaudière	Louis Lemieux	Employé	Tomba de la locomotive.	Blessé à la tête.	
Moncton	Geo. Mills	do	En ouvrant l'aiguille	do à la main.	
Brookfield	V. S. Donkin	do	En déplaçant des march.	do au bras.	
Saint-Jean	Jno. Henderson	do	En attelant	Main écrasée.	
Frosty Hollow	Mlle Lee	Voyageur	Le convoi dérailla	Légèrement blessé.	
Saint-Jean	LeBlanc	do		Blessé au doigt.	
Truro	Alex. Ward	Employé	En attelant	Fatal	do
Amherst	Geo. Nelson	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomot.	Sérieusem. blessé	
Moncton	Mlle Cahill	do	do	Blessé au côté.	
	A. Lutes	Employé	Frapp. p. un w. plateforme		

## ANNEXE No 6a.

## CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,  
MONCTON, N.-B., 26 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

- N° 1. Compte du capital.  
 2. Compte du revenu.  
 3. Frais de traction. (relevé n° 1.)  
 4. Dépenses pour voitures et wagons. ( do )  
 5. Entretien de la voie et des travaux d'art. ( do )  
 6. Dépenses des stations. ( do )  
 7. Frais généraux. ( do )  
 8. Bilan général.

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le coût du chemin et de l'équipement le 30 juin 1888,  
 était de..... \$1,284,495 76  
 On a dépensé durant l'année..... 34,235 73

Formant un coût total au 30 juin 1889 de..... \$1,318,731 49

Les dépenses pour le compte du capital ont été faites pour prolonger le quai à Mulgrave, et pour installer des réservoirs et des services d'eau aux diverses stations, pour fournir de l'eau aux locomotives.

Les dépenses d'exploitation pour l'année ont été de..... \$90,719 04  
 Les recettes brutes ont été de..... 72,436 65

\$18,282 39

Les recettes brutes ont dépassé un peu celles de l'exercice précédent, comme suit.—

En 1888-89..... \$72,436 65  
 En 1887-88..... 70,552 20

\$ 1,884 45

Les frais d'exploitation sont à peu près semblables à ceux de l'an dernier, comme suit :—

En 1887-88..... \$90,954 73  
 En 1888-89..... 90,719 04

\$ 235 69

Toute la voie permanente et les travaux d'art ont été maintenus en bon état et diverses améliorations ont été faites.

Le matériel roulant est aussi en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

*Surintendant en chef.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat, Ottawa.

## N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Av.

1888.		\$ cts.	1888.		\$ cts.
30 juin... 1889.	Coût du ch. et de son équipem.	1,284,495 76	30 juin... 1889.	Gouvernement du Canada	1,284,495 76
30 juin...	Service d'eau.....\$21,482 16		30 juin...	do do	34,235 73
	Trav. à Mulgrave..12,753 57				
		34,235 73			
		1,318,731 49			1,318,731 49

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Av.

Exercice terminé le 30 juin 1888.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1888.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
17,356 01	Frais de traction. Relevé n° 1..	20,176 01	38,406 42	Transp. des voyag.	39,075 77
11,726 68	Dépenses pour wagons. Relevé	12,131 63	24,035 81	do du fret....	26,733 43
43,845 04	n° 2.....		8,109 97	Malles et divers...	6,627 45
	Entretien de la voie. Relevé n° 3..	38,281 32			
7,474 28	Dépenses des stations. do 4..	7,825 46	70,552 20		72,436 65
10,552 72	Dépenses générales. do 5..	12,304 62	20,402 53	Balance.....	18,282 39
90,954 73		90,719 04	90,954 73		90,719 04

THOMAS WILLIAMS,  
*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

## TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1888.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
75 15	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, et dép. de bureau et de voyage.	207 86
3,413 29	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.	3,767 20
7,062 81	Combustible.	7,644 80
788 11	Huile, suif, chiffons et menus articles.	963 69
4,556 68	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	5,970 84
701 92	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs.	608 52
758 05	Divers.	1,013 10
17,356 01		20,176 01

THOMAS WILLIAMS,

*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

## DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1888.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
3,004 70	Réparations aux voitures à voyageurs.	2,465 00
1,613 31	do wagons-poste, à messagerie et à bagage.	1,368 94
1,419 28	do wagons à fret et fourgons.	2,488 73
4,954 97	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.	5,300 46
308 09	Huile et chiffons.	369 45
367 60	Menus articles et combustible.	67 40
58 73	Divers.	71 65
11,726 68		12,131 63

THOMAS WILLIAMS,

*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT—EST.

## ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
23,194 03	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	24,891 80
893 40	Lisses et attaches .....	442 75
7,124 30	Traverses .....	1,124 83
9,369 66	Bois de construction, bois de service, etc, pour réparer les ponts, clôtures, etc.	9,801 76
85 55	Réparations aux quais .....	23 32
1,346 96	do bâtiments et plateformes .....	1,284 06
365 88	do chasse-neige, flangers et outillage .....	320 49
1,426 24	Enlèvement de la glace et de la neige .....	226 80
39 02	Divers .....	165 51
43,845 04		38,281 32

THOMAS WILLIAMS,

*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N..B., 30 juin 1889.

## N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT—EST.

## DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
5,928 91	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	5,851 70
1,545 37	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais .....	1,973 76
	Divers .....	
7,474 28		7,825 46

THOMAS WILLIAMS,

*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N. B., 30 juin 1889.

## N° 7—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT—EST.

## FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
500 04	Appoint. du surintend., des chefs de trains, commis, et frais de bur. et de voy. Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages.	500 04
116 10	Annonces.	41 67
409 24	Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises.	505 93
9,491 73	Bac.	11,133 93
3 30	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes).	4 00
32 31	Divers.	119 05
10,552 72		12,304 62

THOMAS WILLIAMS,

*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT—EST.

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1889.

Av.

	\$ cts.		\$ cts.
Approvisionnements.	6,599 73	Canada.	12,822 64
Stations.	5,050 81	Chemin de fer du Maine-Central.	301 09
Caisse.	321 09	Cie de steamers Internationale.	698 47
Loyers.	27 00	Chemin de fer Boston et Maine.	47 86
Amendes et récompenses.	3 30	Cie de navigation de l'Île du P.-E.	3 50
Chemin de fer Canada-Atlantique.	2 85	Cie de steamers Canada-Atlantique.	135 00
Cooke et Fils.	29 52	Cie de steamers Bras d'Or.	52 50
Chemin de fer du Grand-Tronc.	62 01	Chemin de fer de l'Île du P.-E.	5 45
Morrison et Cie.	7 70		
Cie de messagerie de l'Intercolonial.	45 50		
Cie de télégraphe <i>Western Union</i> .	353 93		
Chemin de fer de la Ligne Courte.	7 15		
Cie de vapeurs de Yarmouth.	3 60		
Comptes des départements—			
Milice.	103 92		
Postes.	1,448 40		
	1,552 32		
	14,066 51		14,066 51

THOMAS WILLIAMS,

*Comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, durant l'année expirée le 30 juin 1889.

Date.	Heures du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1888.												
16 août	6.55	56	Fret.....	F. Ross.....	A. Dunbar....	166	Pont de Pomquet.	Arthur Gray.....	Employé....	Tombé du wagon	Fatal.....	Accidentel.
4 sept.	14.45	55	do .....	do .....	do .....	172	do	{ O. Christie..... Jno. Cummings... }	do ..	do .....	do .....	do
16 oct.	14.00	55	do .....	J. McDowell..	G. Feetham...	171	Antigonish.....	W. H. Pushie.....	do ..	En attelant.....	Blessé au genou	

MONCTON, N.-B., 27 août 1889.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 3 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

## VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier.

## TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a renouvelé 7,164 traverses, contre 55,703 l'exercice précédent.

## CLÔTURES.

Dans le cours de l'exercice 9,870 perches de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé les vieilles clôtures en perches et en planches.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures paraneige à Merigomish-Ouest, à Tracadie et au Havre aux Bouches.

## QUAIS ET CHEVALETS.

A Mulgrave on a recouvert une partie du vieux quai. On a allongé ce quai de 227 pieds sur 24 pieds de large.

On a aussi construit au sud une approche au caisson, de 350 pieds de long sur 13 pieds de large. Ces travaux ont été faits par contrat.

## BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Woodburn on a renouvelé la plateforme.

A Merigomish-Ouest on a fait les réparations nécessaires à la gare et on a renouvelé 42 pieds de la plateforme. On a aussi construit un hangar à charbon pour l'usage de la gare.

A Merigomish on a bâti un hangar à charbon pour la station.

A Piedmont on a examiné et peinturé la gare, et un hangar à charbon a été bâti pour l'usage de la station. La plateforme a été renouvelée.

A Avondale on a réparé la gare et bâti un hangar à charbon,

Aux Moulins Dewar on a renouvelé la plateforme.

A la rivière Barney on a réparé la gare et bâti un hangar à charbon.

A Marshy Hope on a réparé la gare, bâti un hangar à charbon et renouvelé la plateforme.

A Antigonish on a réparé la gare et renouvelé 160 pieds de la plateforme. On a arrangé un entrepôt de douane dans le hangar aux marchandises.

A South River on a recouvert en bardeau le toit de la gare et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Pomquet on a renouvelé la plateforme.

Au Havre aux Bouches on a renouvelé le bardeau du toit de la gare.

A Mulgrave on a renouvelé 100 pieds de la vieille plateforme, une nouvelle porte a été posée à la gare, et les réparations nécessaires faites.

## PONTS ET PONCEAUX.

Le pont en chevalets sur pilotis à Pine Tree a été renouvelé en partie, 12 nouveaux chevalets de 15 pieds d'ouverture ont été posés, et 150 pieds du dessus ont été renouvelés.

Pont du système Howe sur la rivière Sutherland—de nouvelles longrines ont été posées ainsi que 49 poutres de tablier et 95 traverses.

Pont du système Howe sur la rivière aux Français—35 nouvelles contrefiches, 10 poutres de tablier et de nouvelles longrines ont été posées.

Le pont du moulin Dewar a été entièrement renouvelé.

Le pont système Howe de la rivière James a été examiné et peinturé.

Pont du moulin de Murphy, système Howe—(160 pieds d'ouverture) 35 poutres de tablier et 2 contrefiches ont été renouvelées. Les semelles et les tirants ont été peinturés.

Le pont sur pilotis de la rivière de l'Ouest à Antigonish a été entièrement renouvelé.

On a renouvelé 24 longrines du plancher du pont du système Howe sur la rivière de l'Ouest.

On a posé de nouvelles longrines et des poutres de force, 12 nouvelles contrefiches et 138 traverses au pont sur pilotis (155 pieds de long) à l'anse McDonald.

Le pont sur pilotis de l'anse McKinnon (60 pieds de long), a reçu de nouvelles longrines et des poutres de force. On a renouvelé 6 contrefiches et 53 traverses.

Le petit pont sur pilotis de Pomquet a reçu 6 nouvelles longrines et des poutres de force, 6 nouveaux chevalets et 53 traverses.

Le grand pont sur pilotis de Pomquet (447 pieds de long) a reçu de nouvelles longrines, des poutres de force et des contrefiches. Vingt-sept chevalets et 396 traverses ont aussi été renouvelés sur ce pont.

Au pont du système Howe de Pomquet on a renouvelé les longrines et on a redressé et nivelé la voie sur le pont.

Le pont du système Howe de Black River a reçu de nouvelles longrines, et les poutres de force et les tirants ont été peinturés.

Le pont sur pilotis de Chapel (75 pieds de long) a reçu de nouvelles longrines et des poutres de force. Six contrefiches et 52 traverses ont aussi été renouvelées.

Le pont sur pilotis de l'anse Gerrior (60 pieds de long) a reçu de nouvelles longrines, des poutres de force et des contrefiches, et 6 nouveaux chevalets et 52 traverses.

On a renouvelé 82 paires de poutres de tabliers, des fosses à bestiaux et des ponceaux en bois.

Au 16e poteau milliaire on a posé un ponceau en bois de cèdre de 3 par 3 et 50 pieds de long.

#### EN GÉNÉRAL.

On a renouvelé 75 barrières de fermes.

On a renouvelé le plancher de 15 traverses publiques et de 30 traverses privées.

On a employé 5,000 pieds, M.P., de madriers de 4 pouces pour réparer le chemin sous le pont du Havre aux Pirates.

On a construit un caisson de cèdre de 102 pieds de long près d'Antigonish pour protéger la levée contre les crues du cours d'eau voisin.

A Antigonish on a renouvelé les parcs à bestiaux.

A Bear Brook on a construit une voie d'évitement de 210 pieds de long pour la commodité d'un moulin.

A Mulgrave on a construit 1,500 pieds de voie de garage additionnels.

A Mulgrave on a posé 4,393 verges de remblai entre le caisson nouvellement construit et l'ancien quai. Il faudra encore en poser autant avant de pouvoir convenablement utiliser le terrain.

A Piedmont, à Antigonish, à Bayfield et à Mulgrave on a construit des réservoirs de 50,000 gallons, au coût de \$21,400. Le système Haggas dont on se servait auparavant sur cette ligne a été abandonné après la construction de ces réservoirs.

On a fait une quantité considérable d'essartement qu'on a brûlé sur le droit de passage.

La voie a été bien entretenue et est en bon état de service.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

*Ingénieur en chef.*

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,  
Moncton, N.-B.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,  
MONCTON, N.-B., 12 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est:—

Il se compose de :

- 9 locomotives.
- 6 voitures de première classe.
- 4 voitures de seconde classe.
- 4 wagons-poste, à bagage et messageries.
- 2 fourgons de conducteurs.
- 25 wagons fermés.
- 5 wagons pour les bestiaux.
- 70 wagons plateformes.
- 150 wagons-basculés à charbon de 5 tonnes de capacité.

Le matériel roulant en général est en bon état.

Quatre nouveaux réservoirs de 50,000 gallons ont été construits sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, un à chacun des endroits suivants :

Piedmont,	Bayfield,
Antigonish,	Mulgrave.

Je suis, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,  
*Mécanicien-chef.*

M. D. POTTINGER,  
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,  
Moncton, N.-B.

## ANNEXE No 6b.

### CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 26 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889 :—

- N<sup>o</sup> 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation considérable dans la part qui revient au gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1888-89.....	\$28,372 11
En 1887-88.....	24,553 55
	<u>\$ 3,818 56</u>

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été comme suit :—

En 1887-88.....	\$24,040 33
En 1888-89.....	20,856 50
	<u>\$ 3,183 83</u>

Les recettes et les dépenses ont été comme suit :—

Les recettes ont été de.....	\$28,372 11
Les dépenses de.....	20,856 50
	<u>\$ 7,515 61</u>

La voie, les clôtures, bâtiments et autres constructions ont subi les réparations ordinaires et nécessaires, et la voie permanente et les ouvrages d'art ont été entretenus en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

*Surintendant en chef.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des ch. de fer du gouvernement canadien,

Ottawa.

[1889]

## N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt.

COMPTE DU REVENU pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
24,040 33	Entretien de la voie et des travaux d'art, rel. n° 1.	20,856 50	8,576 04	Transport des voyageurs.....	9,578 81
			14,821 99	Transport du fret.....	17,645 14
			1,155 52	Malles.....	1,148 16
513 22	Balance .....	7,515 61			28,372 11
24,553 55		28,372 11	24,553 55		

[1889]

R. B. BOGGS,  
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N<sup>o</sup> 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.Relevé n<sup>o</sup> 1—ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
\$ cts.		\$ cts.
8,162 71	Réparations à la voie.....	11,063 68
27 86	Rails et attaches.....	1,542 35
3,182 00	Traverses.....	2,620 94
816 82	Ponts.....	327 38
36 34	Signaux.....	106 07
2,311 11	Ponceaux et garde-bestiaux.....	140 20
32 25	Quai à Windsor.....	.....
1,044 27	Bâtiments et plateformes.....	438 49
23 70	Cadenas d'aiguilles.....	15 90
4,797 83	Clôture.....	2,802 32
112 67	Wagonnets de tournée et à bras.....	46 81
358 57	Outillage et réparations.....	234 03
1,856 98	Chasse-neige et <i>flangers</i> .....	58 15
1,137 22	Bureau du comptable et dépenses.....	1,121 69
40 00	Divers.....	335 49
24,040 33		20,856 50

R. B. BOGGS,  
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N<sup>o</sup> 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

1889.		\$ cts.	1889.		\$ cts.
30 juin....	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	2,563 10	30 juin...	Chemin de fer Intercolonial	2,003 37
	Compte des approvisionnements..	6,205 00		Compte fédéral.....	6,764 73
		8,768 10			8,768 10

R. B. BOGGS,  
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

## ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1888—Juillet.....	993 23	1,066 30	95 68	2,155 21
Août.....	1,238 43	1,071 41	95 68	2,405 52
Septembre.....	1,283 47	1,647 44	95 68	3,026 59
Octobre.....	775 55	2,315 36	96 91	3,187 82
Novembre.....	681 96	2,035 88	96 91	2,814 75
Décembre.....	748 44	1,628 13	96 90	2,473 47
1889—Janvier.....	560 14	1,349 05	94 46	2,004 55
Février.....	458 48	1,202 40	94 45	1,755 33
Mars.....	583 13	1,425 86	94 45	2,103 44
Avril.....	673 35	1,380 68	95 68	2,149 71
Mai.....	711 20	1,422 64	95 68	2,229 52
Juin.....	871 43	1,099 09	95 68	2,066 20
	9,578 81	17,645 14	1,148 16	28,372 11

R. B. BOGGS,  
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
MONCTON, N.-B., 10 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

La longueur de cet embranchement est de 32 milles.

## TRAVERSES.

Dans le cours de l'année on a renouvelé onze mille traverses.

## CLÔTURES.

Deux mille quatre cent dix-neuf perches de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé l'ancienne clôture en perches.

## PLAQUES TOURNANTES.

L'ancienne plaque tournante à Windsor a été enlevée et remplacée par une plaque en fonte.

## BATIMENTS ET PLATEFORMES.

La remise aux wagons à Windsor a été réparée et couverte en bardeaux.

Une nouvelle plateforme a été construite à la voie d'évitement de Hayes près de Mount Uniacke.

## PONTS.

Huit paires de poutres en fer ont été posées entre Ellershoushe et Windsor.

Un dessus à coupe verticale a été posé au pont de Sackville, et les culées ont été examinées et jointoyées.

Un ponceau à Stillwater a été en partie reconstruit.

## EN GÉNÉRAL.

La balance à Windsor a été enlevée, envoyée à Montréal pour être réparée, rapportée ici et posée sur de nouvelles fondations.

Un train et une équipe d'hommes ont été occupée pendant cinq semaines à nettoyer les tranchées et poser du ballast.

La voie est en très bon état.

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

*Ingénieur en chef.*

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Interecolonial,  
Moncton, N.-B.

## ANNEXE No 6c.

## CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 10 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Vous trouverez également les états suivants, préparés par le comptable et auditeurs :—

N° 1. Compte du capital.	
2. Compte du revenu.	
3. Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
4. Dépense des wagons.	{ " 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	{ " 3.)
6. Dépenses des gares.	{ " 4.)
7. Frais généraux.	{ " 5.)
8. Compte général des approvisionnements.	
9. Bilan général.	
10. Etat comparatif des moyennes.	

## COMpte DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient,  
le 30 juin 1888, à..... \$3,741,780 89

Aucune addition n'ayant été faite dans le cours de  
l'exercice, le total des déboursés le 30 juin 1889  
était le même que celui de l'exercice précédent.. \$3,741,780 89

## COMpte DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de ... \$171,369 56  
Celles de l'exercice précédent..... 158,363 62

Augmentation ..... \$ 13,005 94

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux  
exercices :—

1887-88 ..... \$754 11  
1888-89 ..... 816 04

Augmentation par mille ..... \$ 61 93

La longueur du chemin en exploitation dans chacun de ces deux exercices a été  
la même, savoir, 210 milles.

## ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1887-88 .....	131,246	\$66,943 28
1888-89 .....	152,780	74,631 01

Augmentation..... 21,534      \$ 7,687 73

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1887-88.....	59,603	\$80,399 79
1888-89.....	55,682	79,594 05
Diminution.....	<u>3,921</u>	<u>\$ 805 74</u>
Malles et divers, 1887-88.....		\$11,020 55
do 1888-89.....		17,144 50
Augmentation.....		<u>\$ 6,123 95</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant le dernier exercice :—

1887-88.....	306,924
1888-89.....	307,540
Augmentation.....	<u>616</u>

Par les convois :—

1887-88.....	248,410
1888-89.....	248,294
Diminution.....	<u>116</u>

Par les wagons :—

1887-88.....	1,309,922
1888-89.....	1,369,666
Augmentation.....	<u>59,744</u>

#### FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du présent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :—

#### RENOUVELLEMENTS.

	Matériel roulant ordinaire.	Rails et attaches.	Total.
1887-88.....	\$227,745 33	\$1,897 62	\$229,639 95
1888-89.....	232,678 43	14,881 01	247,559 44
Augmentation... ..	<u>\$ 4,933 10</u>	<u>\$12,986 39</u>	<u>\$17,919 49</u>

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont en fer à Five-Houses.....	\$ 2,864 64
do à Freetown.....	1,968 59
do à Carroll's.....	2,060 96
Rallonge à la gare de North-Wiltshire.....	103 57
Total des nouveaux travaux.....	<u>\$ 6,997 76</u>
Augmentation sur l'exercice précédent en clôtures.....	3,485 78
Total.....	<u>\$10,483 54</u>

#### VOIE.

Sept milles et quart de rails d'acier ont été posés à partir de Summerside en allant vers l'ouest, et quatre milles entre Royalty-Junction et York, pour remplacer [1889]

des rails en fer. Trois milles éclisses en acier ont été employées pour remplacer d'autres en fer qui étaient brisées. On a posé cinq coussinets en acier.

#### VOIES DE SERVICE.

On a prolongé de 150 pieds la voie de service de Suffolk, et celle de Rollo-Bay a été allongée de 140 pieds.

#### TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a posé 76,882 traverses sur la voie. Quarante paires de traverses d'aiguilles, 20 cadres d'aiguilles et 22 loquets d'arrêt avec cadres d'aiguilles ont été renouvelés.

#### BALLASTAGE.

Dix mille deux cent dix verges cubes de ballastage ont été distribuées sur la voie où c'était le plus nécessaire. Mille cinq cent quinze verges cubes de terre ont été employées pour élargir les remblais aux culées des ponts.

#### PONTS, FOSSES À BESTIAUX, ETC.

Le pont de Pig Brook a reçu de nouvelles sablières et autres réparations considérables.

Le pont Harper a reçu quatre nouvelles sablières et autres réparations.

Le pont Huntley a été reconstruit en bois de pin résineux.

Le pont Carroll a été remplacé par des longrines en fer de 20 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Northam a reçu quatre nouvelles longrines à ses extrémités.

Le pont de Wellington a été reconstruit en bois de pin résineux.

Le pont de Freetown a été remplacé par des longrines en fer de 20 pieds, reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Breadalbane a reçu deux nouveaux chevalets et des réparations générales.

Les ponts du chemin Breadalbane, de Clyde et de la rivière Hunter ont reçu de nouvelles longrines et des traverses de tablier.

Le pont au réservoir de Tracadie a reçu de nouvelles longrines, et une nouvelle couverture; le pont de Mount Stewart a reçu dix nouvelles poutres de tablier et autres réparations nécessaires.

Le pont Neufrage a reçu un nouveau chevalet sous la travée centrale et de nouveaux tirants.

Le pont de Saint-Pierre a reçu un nouveau tablier et deux nouveaux tirants.

Le pont de Midgell a été peinturé et a subi les réparations nécessaires.

Le pont Marie a été peinturé et a reçu neuf nouvelles poutres de tablier.

Le pont Mooney a subi des réparations considérables.

Le pont Five-Houses a été remplacé par des longrines en fer reposant sur des culées en pierre.

Sept drains en pierre ont été remplacés par des ponceaux en bois.

Sept ponceaux en bois ont été reconstruits.

On a renouvelé cinquante-sept fossés à bestiaux.

#### BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

A Alberton on a construit une nouvelle remise pour les wagons à manivelle.

Une nouvelle remise pour les wagons à manivelle a été construite à Port-Hill pour remplacer celle qui a brûlé.

A Summerside le hangar à charbon a reçu des réparations considérables. Le hangar aux marchandises sur le quai a subi des réparations et a reçu de nouvelles portes.

On a construit un nouveau parc à bestiaux à Kensington.

A Barbara Weit la gare à signaux a été reconstruite pour remplacer celle détruite par le feu.

A la rivière Hunter le hangar à charbon a été reconstruit.

A Wiltshire-Nord le hangar aux marchandises a été rallongé de 17 pieds.

A Charlottetown les toits de la gare, du magasin et de l'atelier des machines ont été recouverts en bardeaux. Cinq nouveaux châssis vitrés ont été posés dans l'atelier de menuiserie. Une nouvelle maison pour les outils a été construite près de Charlottetown pour remplacer celle de la traverse du chemin de Saint-Pierre, qui a été détruite par l'incendie du 24 mars 1889.

La remise aux locomotives à Mount Stewart, qui avait été endommagée par une tempête, a subi des réparations considérables.

Une plateforme et une station à signaux ont été placées au chemin 48.

Une nouvelle maison pour les outils a été construite à Baldwin.

A Souris la remise aux locomotives et le hangar aux marchandises sur le quai, ont été recouverts en bardeaux.

Les autres bâtiments ont reçu les réparations et renouvellements nécessaires.

#### QUAIS.

A Alberta le quai a reçu les réparations nécessaires et un certain nombre de nouveaux poteaux d'amarrage.

Le quai de Summerside a reçu de nouvelles poutres et un nouveau plancher de 150 pieds de long; 195 tonnes de pruche et 35,000 pieds de planches de 3 pouces ont été employés sur ce quai. De nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés vis-à-vis le mouillage du bateau à vapeur.

A Charlottetown 50 tonnes de ballast et 25 tonnes de bois de construction ont servi à réparer le quai; 10,000 pieds de planche de pruche et quatre poutres ont servi à réparer la chaussée sur le quai.

Le quai de Georgetown a reçu 1,000 tonnes de pierre, 10 nouveaux poteaux d'amarrage et autres réparations; 6,000 pieds de planches ont été employés pour réparer le plancher supérieur.

Le quai de Souris a reçu 15 nouveaux poteaux d'amarrage et autres réparations nécessaires; 8,000 pieds de planches de pruche ont servi à réparer le plancher supérieur.

#### CLÔTURES.

Dix-neuf milles d'ancienne clôture ont été remplacés par du fil de fer barbelé et onze milles et un tiers par des clôtures en fil de fer en treillis.

3,827 pieds de clôture en fil de fer et piquets ont été construits.

200 pieds de clôture en planche et 900 pieds de clôtures paraneige, renversés par le vent, ont été reconstruits.

#### SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Un nouveau sémaphore a été placé à Royalty Junction pour remplacer celui qui a été renversé par le vent.

#### APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à \$95,057.56.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1888, était comme suit:

Approvisionnement généraux.....	\$ 83,688 30
Charbon.....	1,349 71
Rails et attaches.....	31,689 81
Vieux matériaux pouvant servir.....	7,932 00
Total.....	<u>\$124,659 82</u>

Ces achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

C'est avec grand plaisir que je constate que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH, *surintendant.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,  
Ottawa.

## N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

COMPTE DU CAPITAL.

Av.

		\$	cts.			\$	cts.
1888.				1888.			
30 juin.	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,741,780	89	30 juin.	Reçu du gouvernem. fédéral.	3,741,780	89
1889.				1889.			
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1888.....			30 juin.	do do .....		
		3,741,780	89			3,741,780	89

W. T. HUGGAN,

*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

## N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1889.				
\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.				
66,390	76	Frais de traction, d'après relevé n° 1.....	60,357	88	66,943	28	Transport des voyageurs.	74,631	01
32,158	91	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2.....	34,576	58	80,399	79	do du fret.....	79,594	05
92,339	10	Entretien de la voie et des travaux d'art, d'après relevé n° 3.....	113,248	88	11,020	55	Malles et divers.....	17,144	50
26,712	41	Dépenses des gares, d'après relevé n° 4.....	28,043	42	158,363	62	Total des recettes...	171,369	56
12,038	77	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	11,332	68	71,276	33	Balance.....	76,189	88
229,639	95	.....Totaux.....	247,559	44	229,639	95	.....Totaux.....	247,559	44

W. T. HUGGAN,

*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

## N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
1,272 37	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage...	1,252 67
15,690 49	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	15,772 39
13,539 59	Combustible.....	16,150 96
2,291 98	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,091 33
30,685 43	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	22,717 17
783 07	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	600 68
2,127 83	Divers.....	1,844 68
66,390 76	Totaux.....	60,357 88

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

## N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
7,776 34	Réparations aux voitures à voyageurs.....	9,100 96
994 16	do wagons-poste et à bagage.....	1,163 25
6,712 69	do wagons à fret et fourgons.....	6,730 47
12,707 53	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	13,370 06
515 46	Huile et chiffons pour étoupage.....	384 13
2,818 53	Menus articles et combustible.....	2,897 85
634 20	Divers.....	929 86
32,158 91	Totaux.....	34,576 58

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
411 96	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyage.....	398 71
45,235 69	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	51,714 82
4,957 31	Rails, coussinets et carvelles.....	14,276 62
16,880 15	Traverses.....	13,508 66
13,685 83	Bois de constr. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	20,117 31
1,284 53	Réparations aux quais.....	3,912 99
5,075 18	do bâtiments et plateformes.....	6,128 82
2,757 82	do chasse-neige, <i>flangers</i> et outils.....	2,716 80
2,050 63	Enlèvement de la glace et de la neige.....	474 15
92,339 10	Totaux.....	113,248 88

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

## N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
19,546 66	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	20,251 45
7,165 75	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues....	7,791 97
.....	Divers.....	.....
26,712 41	.....Totaux.....	28,043 42

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1889.

## N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
\$ cts.		\$ cts.
4,783 09	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyage.....	4,442 19
5,237 33	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage.....	5,288 11
477 04	Annonces.....	708 28
211 80	Dommmages aux hommes, animaux et marchandises.....	244 76
642 10	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes).....	217 92
687 41	Divers.....	431 42
12,038 77	.....Totaux.....	11,332 68

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1889.

## N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1889.

		Dr.	\$ cts.	\$ cts.
1888.				
30 juin...	Balance reportée.....			114,743 29
1889.				
30 juin...	Achats de rails durant l'année.....		95,057 56	
	Frais d'autres ministères.....		14,511 52	
	Bordeaux de paie.....		2,590 60	
				112,159 68
1889.		Av.		
30 juin...	Distributions durant l'année.....			226,902 97
				102,243 15
	Balance.....	{ Matériel ordinaire..... \$83,688 30 Combustible..... 1,349 71 Rails et attaches disponibles..... 31,689 81 Vieux matériel pouvant servir.... 7,932 00		124,659 82

W. T. HUGGAN,  
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1889.

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Matériel en général.....	124,659	82	Compte fédéral.....	121,095	25
Caisse.....	1,229	68	Assurance contre les accidents.....	4,555	76
Stations.....	1,218	14	Billets d'entier parcours..	2,609	72
Ministère de la milice.....	153	55			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine...	46	43			
Juge Weatherbee.....	30	00			
Sidney Gray.....	25	00			
Chemin de fer Intercolonial..	95	28			
Prolongem. de ch. de fer, Charlottetown	802	83			
Total.....	128,260	73	Total.....	128,260	73

W. T. HUGGAN,  
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1889.

## N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1889.

Détails.	1889.	1888.
Longueur de la ligne .....	210	210
Milles parcourus par les locomotives.....	307,540	306,924
do do trains.....	248,294	248,410
do do wagons.....	1,369,666	1,309,922
Recettes des locomotives par mille..... Centins	55.72	51.59
do de la voie do ..... Piastres	816.04	754.11
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes.....	43.55	42.27
do du fret do do .....	46.45	50.77
do d'autres sources do do .....	10.00	6.96
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	5.13	5.11
Combustible .....	5.25	4.42
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements.....	0.66	0.75
Réparations aux locomotives.....	7.39	10.00
Eau et réparations aux réservoirs.....	0.19	0.25
Divers .....	0.60	0.69
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau.....	19.22	21.22
	0.41	0.41
Total..... Centins	19.63	21.63
Traction, par locomotive et par mille.....	19.63	21.63
Dépenses des wagons do .....	11.24	10.48
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille .....	36.83	30.09
Dépenses des stations do do .....	9.12	8.70
Frais généraux do do .....	3.68	3.92
Total, locomotive, par mille..... Centins	80.50	74.82
Traction, par train et par mille .....	24.31	26.73
Dépenses des wagons do .....	13.93	12.94
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille.....	45.61	37.17
Dépenses des stations do da .....	11.29	10.75
Frais généraux do do .....	4.56	4.85
Total, train par mille..... Centins	99.70	92.44
Frais d'exploitation par mille de la voie .....	1,177.85	1,093.52

W. T. HUGGAN,

*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, 20 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1887-88 et 1888-89.

Neuf wagons-plateformes de 10 tonnes de capacité ont été reconstruits dans le cours de l'exercice pour en remplacer un nombre égal qui étaient devenus hors de service. Le coût de ces wagons, \$3,264.37, a été inclus dans les réparations aux wagons à marchandises.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons, de chasse-neige et *flangers*, dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.

17 voitures à voyageurs, 1ère classe.

15 " " 2me " et à bagage.

3 wagons-poste et fumoirs.

175 wagons fermés.

125 wagons plateformes.

3 fourgons de conducteurs.

1 voiture de payeur.

8 chasse-neige.

7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

*Surintendant et mécanicien-chef.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,  
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE  
DÉPARTEMENT  
A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1888—Juillet.....	31,939	1,425 28	1,400 36	198 58	1,381 45	167 55
Août.....	31,542	1,437 87	1,596 00	193 59	1,808 53	13 02
Septembre.....	28,682	1,477 52	1,518 01	187 35	1,326 17	1 17
Octobre.....	31,822	1,603 75	1,854 10	219 07	1,934 39	69 17
Novembre.....	31,218	1,358 95	1,825 20	169 92	1,743 93	60 59
Décembre.....	19,858	1,133 26	1,478 26	175 65	2,388 65	4 88
1889—Janvier.....	21,510	1,285 07	1,221 53	162 99	2,160 97	77 29
Février.....	19,321	1,175 85	1,133 75	141 48	2,207 48	53 10
Mars.....	20,561	1,235 06	1,158 22	135 34	1,940	15 37
Avril.....	18,615	1,056 09	808 09	108 85	1,858	43 73
Mai.....	24,033	1,214 79	1,052 92	158 41	1,940	44 90
Juin.....	28,439	1,368 90	1,104 52	168 10	2,025	49 91
Totaux.....	307,540	15,772 39	16,150 96	2,019 33	22,71	600 68

## DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Coût moyen par mille parcouru.						Total.
		Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	
\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
212 57	4,785 79	4 47	4 38	0 62	4 32	0 53	0 66	14 98
232 49	5,281 50	4 56	5 06	0 61	5 73	0 04	0 74	16 74
259 03	4,769 25	5 15	5 29	0 65	4 62	0 01	0 90	16 62
244 69	5,925 17	5 04	5 33	0 69	6 08	0 21	0 77	18 62
223 28	5,381 87	4 38	5 34	0 51	5 59	0 19	0 72	17 23
281 22	5,461 92	5 71	7 45	0 88	12 03	0 02	1 41	27 50
300 99	5,208 84	5 97	5 68	0 76	10 05	0 35	1 40	24 21
345 46	5,057 12	6 08	5 87	0 73	11 43	0 28	1 78	26 17
287 59	4,772 14	6 00	5 63	0 66	9 44	0 08	1 39	23 20
237 67	4,113 11	5 67	4 34	0 58	9 99	0 23	1 28	22 09
264 17	4,675 95	5 05	4 38	0 66	8 08	0 19	1 09	19 45
208 19	4,925 22	4 81	3 88	0 59	7 12	0 18	0 73	17 31
3,097 35	60,357 88	5 13	5 25	0 66	7 39	0 19	1 00	19 62

J. UNSWORTH,  
*Surintendant et mécanicien-chef.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE

## DÉPARTEMENT

## B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Légers.	Pour les gares.	Total.
1888—Juillet.....	4,111	12,539	13,686	1,849	32	28,106	289	5,473	33,868
Août.....	4,093	12,706	13,284	3,222	34	29,246	18	5,520	34,784
Septembre.....	3,995	11,016	13,062	3,659	22	27,759	35	4,557	32,351
Octobre.....	4,442	11,178	14,573	5,316	103	31,170	131	6,037	37,338
Novembre.....	4,059	10,534	14,392	1,187	113	26,226	147	6,100	32,473
Décembre.....	3,181	1,462	14,036	543	395	16,436	156	3,824	20,416
1889—Janvier.....	3,247	2,332	14,289	.....	275	16,896	61	4,553	21,510
Février.....	3,128	2,170	12,636	28	490	15,324	100	3,925	19,349
Mars.....	3,360	2,388	13,774	1,243	151	17,556	.....	4,408	21,964
Avril.....	3,011	488	13,704	1,637	110	15,939	.....	4,423	20,362
Mai.....	3,441	4,597	14,347	1,374	44	20,362	35	5,103	25,500
Juin.....	3,433	10,218	13,114	66	.....	23,398	77	5,040	28,515
Totaux.....	43,501	81,628	164,897	20,124	1,769	268,418	1,049	58,963	323,430

## DU PRINCE-ÉDOUARD

## DES MACHINES.

## des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille, parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chif-fons.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chif-fons.
145,829	.....	5·19	8·23	4·30	15,142	1,426	1,001	524	44·71	4·21	2·96	1·54
151,724	.....	5·11	8·50	4·36	15,653	1,325	1,073	605	45·00	3·80	3·08	1·74
137,232	.....	4·95	8·10	4·24	14,529	1,213	893	557	44·91	3·75	2·76	1·72
170,385	.....	5·48	8·40	4·56	17,321	1,487	934	726	46·39	3·98	2·50	1·94
154,153	.....	5·80	8·00	4·74	17,996	1,228	763	560	55·41	3·78	2·38	1·72
102,877	.....	6·41	6·41	5·03	12,654	1,047	553	451	61·98	5·12	2·70	2·20
86,393	1,643	5·19	6·62	4·01	10,246	964	488	443	47·69	4·48	2·27	2·05
74,695	919	5·03	6·18	3·86	10,335	894	536	384	53·41	4·62	2·77	1·98
109,111	5,282	6·26	6·54	4·96	11,396	959	621	456	51·88	4·36	2·82	2·07
102,147	.....	6·45	6·76	5·01	9,713	854	492	430	47·70	4·19	2·41	2·11
126,610	.....	6·22	7·41	4·96	11,596	1,079	602	436	45·47	4·23	2·36	1·70
120,218	.....	5·13	8·31	4·21	10,652	1,095	469	519	37·35	3·84	1·64	1·82
1,481,374	7,844	5·55	7·55	4·51	157,233	13,571	8,425	6,091	47·87	4·13	2·56	1·85

\* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,  
Surintendant et mécanicien-chef.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De sec <sup>nde</sup> classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1888—Juillet .....	30,968	27,689	15,526	46,504	25,142	145,829
Août .....	27,223	30,258	17,151	41,201	35,878	151,724
Septembre .....	26,785	24,601	11,540	42,099	32,207	137,232
Octobre .....	30,148	36,810	8,902	53,524	41,001	170,385
Novembre .....	24,845	26,548	16,191	73,036	13,533	154,153
Décembre .....	15,813	19,067	7,739	51,825	8,433	102,877
1889—Janvier .....	17,424	19,188	9,251	32,694	7,836	86,393
Février .....	14,998	16,323	9,419	22,465	11,490	74,695
Mars .....	16,693	16,656	10,972	46,780	18,010	109,111
Avril .....	14,630	14,147	10,841	39,852	22,677	102,147
Mai .....	18,109	17,635	15,444	56,356	19,066	126,610
Juin .....	23,865	27,237	10,780	43,667	14,669	120,218
Totaux .....	261,514	276,159	143,756	550,003	249,942	1,481,374
MOINS—Ballastage .....		228	17,050	15,300	79,130	111,708
Balance .....	261,514	275,931	126,706	534,703	170,812	1,369,666

J. UNSWORTH,  
Surintendant et mécanicien-chef.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE PRINCE-ÉDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1889.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.							Chasse-neige.	Flangers.	Total.	
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Platefor-mes.	Fourgons.	Wagons de pay.				Total.
Disponib. le 30 juin 1888, prop. au serv. ....	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
do do condamnés .....						5			5			
Total du matériel, 30 juin 1888 .....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1888 .....						5			5			
do durant l'année .....						14			14			
MOINS—Reconstruits .....						19			19			
do .....						9			9			
AJOUTEZ—Prép. au serv. et en rép. ....	21	17	15	3	175	10			10			
do .....						115	3	1	329	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1889 .....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,  
Surintendant et mécanicien-chef.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des machines pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

	1889.	1888.
Milles parcourus par les convois.....	248,294	248,410
do locomotives.....	307,540	306,924
do wagons.....	1,369,666	1,309,922
do chasse-neige.....	7,844	16,641
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction.....	60,357 88	66,390 76
Coût des réparations aux wagons.....	16,994 68	15,483 19
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage.....	384 13	515 46
do des réparations aux voitures à voyageurs.....	9,100 96	7,776 34
do do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	1,163 25	994 16
do do wagons à fret et fourgons.....	6,730 47	6,712 69
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois.....	24 31	26 74
do do do do locomotives..	19 63	21 63
do do do do wagons.....	4 40	5 06
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois....	6 82	6 23
do do do do locomotives..	5 52	5 03
do do do do wagons.....	1 20	1 18
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois..	0 15	0 20
do do do do locomotives	0 12	0 17
do do do do wagons....	0 02	0 04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois....	3 66	3 13
do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	0 47	0 40
do wagons à fret et fourgons.....	2 71	2 72

J. UNSWORTH,  
Surintendant et mécanicien-chef.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1889.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1888.												
19 sept.	1 10p.m.	3	Omnibus	J. Thompson	J. Yeo	4	Summerside	Charles Villiard	Employé	Tombé du train pendant sa marche.	Fatal.	Pas d'enquête.
[1889]	5 45p.m.	2	Omnibus	D.A. Macgowan	J. Hunter	7	Summerside	Theo. Nelson	Employé	Frappé par un levier.	Mâchoire fracturée.	
15 jan.	5 42p.m.	5	Omnibus	G. W. Hibbett	J. Hughes	6	Georgetown	Frank Trale	Employé	Tombé du haut d'un wagon.	Blessé au pied et à la cuisse.	
20 mars.	4 55p.m.	5	Omnibus	G. W. Hibbett	J. Hughes	6	48 Road	John Stewart	Employé	En attelant	Doigts écrasés.	

## ANNEXE No. 7.

## RAPPORT SUR LES CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

PAR M. J. PAGE, INGÉNIEUR EN CHEF DES CANAUX.

OTTAWA, 27 novembre 1889.

MONSIEUR,—Ayant été prié de fournir, pour l'information du département, un rapport sur la condition actuelle, l'exploitation et les réparations des canaux Welland et du Saint-Laurent; ainsi que sur les travaux en voie d'exécution et autres matières qui s'y rapportent, qui lui permettent d'en comprendre facilement les diverses questions, je me suis efforcé de réunir et de condenser les détails des principaux traits caractéristiques de ces travaux afin de soumettre un résumé succinct des opérations dans l'ordre suivant.

## CANAL WELLAND.

Lorsqu'on a adapté ce canal aux besoins d'une navigation plus considérable, on a suivi une nouvelle ligne à l'est de l'ancien canal, depuis Port-Dalhousie jusqu'à près de l'extrémité de ce qu'on appelle la Tranchée profonde (*Deep Cut*), un peu au sud d'Allanburg, distance d'environ  $14\frac{1}{2}$  milles. Par ce plan on a atteint le bief culminant au niveau du lac Erié, à  $2\frac{1}{2}$  milles plus au nord, et toutes les vingt-cinq écluses de chute ont été placées dans un espace d'environ  $8\frac{1}{2}$  milles. L'écluse de garde est située à 800 pieds environ en amont ou au sud de la vingt-cinquième écluse.

A partir d'Allanburg, en allant vers le sud, jusqu'à Port-Colborne, distance de 14-94 milles, l'ancienne ligne a été approfondie et agrandie. Le canal a été ouvert d'un bout à l'autre, en 1883, aux navires tirant 12 pieds d'eau, et, en mai 1887, toute la ligne a été ouverte aux navires tirant 14 pieds d'eau.

Un certain nombre de navires de ce tirant—14 pieds—et adaptés à la longueur des écluses, qui ont 270 pieds entre les portes et 45 pieds de large, transportent par le canal des cargaisons de plus de 2,000 tonnes chacun. Quelques-uns de ces grands navires entrent dans le port de Port-Colborne en tirant 16 pieds d'eau et s'y allègent jusqu'à un tirant d'environ 14 pieds, en déchargeant une partie de la cargaison, qu'ils expédient par chemin de fer à Port-Dalhousie, et, à cet endroit, ils reprennent leur cargaison à bord.

L'eau des lacs Erié et Ontario, surtout celle de ce dernier lac, étant extraordinairement basse cette année, on éprouva, pendant la durée de certains vents, des difficultés considérables, et quelques fois des retards à faire sortir, de Port-Dalhousie, les navires tirant 16 pieds d'eau. On a raison de croire qu'on portera remède à cet inconvénient au cours de la prochaine saison, attendu que nous prenons actuellement des mesures pour empêcher le sable de passer à travers la jetée de l'ouest, ce qui a été longtemps et continue encore d'être la principale cause du rétrécissement du chenal d'entrée, à la moitié à peine de sa largeur originale, et, on peut le dire, de sa largeur utile pour le service. On a considéré qu'il valait mieux adopter certaines mesures propres à faire disparaître cette cause avant de commencer à approfondir ou à nettoyer le chenal, dont l'entretien ne peut être assuré qu'en empêchant le sable d'entrer à travers et entre les caissons qui forment le côté ouest du port.

La courte durée du bois employé pour la superstructure des jetées ne peut manquer d'être remarquée par tout observateur, et lorsque arrivera le temps de la renouveler, on se demande généralement si l'on ne pourrait pas économiquement adopter pour cet objet quelque chose de plus durable. Avec cet objet en vue, on a fait une expérience à Port-Dalhousie, dans la dernière partie de l'été et dans l'automne de 1888, pour former une superstructure en béton, composé de pierre cassée, de ciment de Portland et de Thorold, et de sable, convenablement mélangés et posés sur environ 407 pieds de longueur à l'extrémité intérieure de la jetée de l'est à cet endroit. Cette composition tient bien, excepté la surface d'un petit morceau près de l'extrémité extérieure qui a été posé tard dans l'automne. Les dépenses de cette expérience ont été environ le double de ce qu'aurait coûté une superstructure en bois remplie de roche, planchée sur le dessus et avec les moises ordinaires le long des côtés, etc.

Il y a cependant une perspective raisonnable qu'au bout de douze ou treize ans,

le béton sera en tout aussi bon état qu'il est aujourd'hui, tandis qu'une superstructure en bois aurait besoin d'être renouvelée au bout de ce temps.

Une partie considérable de la jetée de l'est, à cet endroit, et une partie des pièces de bois supérieures de la jetée ouest, sont dans un état délabré.

La première devrait être reconstruite soit en béton, soit en bois, selon qu'on décidera, et la seconde examinée.

Le chenal entre les jetées devrait être creusé ou nettoyé jusqu'à une profondeur variant de 18 pouces à 2 pieds au-dessous du sommet du busc de la nouvelle écluse, sur une largeur de 170 pieds; mais l'approfondissement ne devrait, en aucun endroit, s'approcher à plus de 15 pieds des jetées latérales, dont la plus grande partie a été construite il y a 44 ans, alors que les moyens d'en préparer les fondations étaient défectueux et moins propres à leur destination qu'on ne pourrait les faire maintenant.

Le 9 janvier dernier, une violente tempête de l'ouest—dont le vent, dit-on, avait une vélocité de 68 milles à l'heure—souleva les eaux, à l'extrémité est du lac Érié, à une hauteur inaccoutumée, et la furie des eaux n'étant pas arrêtée, à Port-Colborne, éleva le bief culminant du canal à moins de 26 pouces de la pierre de couronnement de l'aqueduc, qui se trouve à environ  $7\frac{3}{8}$  milles du lac, et lorsqu'elle fut arrêtée par les portes de garde, près de Thorold, l'élévation de l'eau était telle qu'elle a laissé des indications qu'une petite quantité avait passée en arrière de l'écluse, située à  $16\frac{1}{4}$  milles environ du lac Érié.

Il est heureux que la structure du bief culminant ait été si parfaitement adaptée à ce qu'on appelle le *niveau de la grande rivière*, c'est-à-dire une hauteur d'environ 8 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac Érié.

Cette grande élévation de l'eau dans le canal, jointe à l'action du vent, a eu l'effet d'emporter le parement des "levées artificielles" par-dessus le revêtement en pierre destiné à les protéger. Ce parement des levées consiste en pierre cassée, posée de manière à se trouver à 18 pouces au-dessous et environ 5 pieds au-dessus du niveau des basses eaux ordinaires du lac Érié. Comme on l'a déjà dit, on considérerait que cette hauteur suffirait pour contenir le gonflement ou les houles temporaires produits par les bateaux à vapeur en marche, lorsque le canal est au niveau ordinaire du lac. Afin de pouvoir prévenir l'élévation soudaine des eaux du lac, affectant le bief culminant du canal, l'écluse d'entrée est munie de portes faisant face au sud. On considérerait qu'on pouvait raisonnablement laisser ces portes ouvertes lorsque le lac est bas ou à son niveau ordinaire, dans les temps modérés, pendant la saison de navigation; mais elles devraient être fermées et l'écluse d'entrée employée comme écluse de chute aux époques des hautes eaux, et en tout temps elles devraient être fermées à l'approche des tempêtes et invariablement à la fin de la navigation, chaque année. Il n'y a que la hauteur extraordinaire des levées du bief culminant qui justifierait ou autoriserait de laisser ouvertes les portes d'écluse en aucun temps ou saison de l'année.

Pour maintenir l'alimentation d'eau, lorsque les portes de garde sont fermées, un canal de dérivation couvert de 25 pieds de large et un canal découvert de 32 pieds de large ont été formés sur le côté ouest du canal, et à l'extrémité inférieure de ces canaux il y a un déversoir régulateur dans lequel on a pratiqué de belles ouvertures libres, dont la largeur réunie forme 80 pieds. La partie inférieure de chacune de ces cinq baies forme un barrage mobile, et au-dessus de chacun d'eux il y a trois vannes, ce qui forme un total de quinze. Les barrages inférieurs et les vannes peuvent être facilement et promptement manœuvrés au moyen d'une machine installée à cette fin dans une maison au-dessus du canal.

Pour quelque malheureuse raison que je ne connais pas, les portes des vieilles et des nouvelles écluses étaient ouvertes à l'époque de la tempête de janvier dernier. Les matières enlevées du dessus intérieur des bords des levées ont été naturellement entraînées dans le chenal, et devront être enlevées à une époque quelconque; la quantité de ces matières, comme on s'en est assuré par des coupes transversales faites dans le même mois, a été évaluée à plus de 22,000 verges cubes.

Dans le but de former les chaussées et de les protéger en cas d'accidents semblables, on a évalué un tiers de la quantité des matériaux nécessaires comme terre et deux tiers comme pierre cassée. Le coût probable de ces deux articles a été évalué à \$15,000.

En étudiant de nouveau ce sujet on a décidé de ne mettre sur le bord supérieur des chaussées aucune terre ou pierres détachées qui pourraient être facilement entraînées dans le chenal, mais d'utiliser la somme votée pour la réparation des dommages, d'une manière aussi utile et qui en même temps présenterait une assez belle apparence. On a donc donné à la partie supérieure intérieure des chaussées une plus forte inclinaison et on l'a recouverte en gazon, ainsi que les parties extérieures de toutes les chaussées entre l'écluse n<sup>o</sup> 25, à Thorold et à Allanburg. On a fait ces travaux, qui donnent non seulement une belle apparence aux chaussées, mais qui deviendront un avantage durable et diminueront le coût de l'entretien à l'avenir.

La tempête extraordinairement forte mentionnée plus haut et qui a eu lieu en janvier dernier, a causé de grands dommages à la superstructure des œuvres du quai sur le côté ouest du chenal d'entrée dans le havre de Port-Colborne, et la partie supérieure des caissons détachés sur le côté est a été légèrement endommagée. Sur une étendue d'environ 1,900 pieds à partir de l'extrémité sud, en allant vers terre, le plancher de la jetée ouest a été arraché, et les lisses et moises sur cette distance, ainsi que les pièces de bois latérales sur une à trois rangées de hauteur, ont été tordues, arrachées et emportées par l'action de la tempête. Le lest en pierre a été emporté par l'eau à plusieurs endroits jusqu'à 1 ou 2 pieds d'épaisseur, et à plusieurs autres jusqu'à 3 ou 4 pieds. La pierre paraît cependant être tombée tout près du long de la jetée, ou avoir été emportée au delà du chenal.

Le bois de construction et la planche nécessaires aux réparations ont été fournis sous l'autorité d'un contrat spécial, et l'ouvrage a été fait par des hommes employés à la journée, sous la direction immédiate de M. Thomas Secord, officier local compétent, qui l'a bien fait et avec économie.

Les jetées à Port-Maitland ont aussi été endommagées par la tempête du 9 janvier dernier, mais beaucoup moins que celles de Port-Colborne.

Les matériaux pour les réparations à Port-Maitland ont été fournis par contrat, et les travaux faits sous la surveillance directe de M. John E. Scott, l'officier local, qui, dans les étés de 1888-89, a mis à sec, et parfaitement examiné et réparé le plancher et les radiers et reconstruit une partie des trois coursiers de décharge sur le côté d'Haldimand de la rivière, vis-à-vis Dunnville, outre qu'il a consolidé et élevé la digue à cet endroit; de sorte que toutes les constructions dans ce voisinage sont maintenant dans le meilleur état possible de service. Ces divers travaux, et dans bien des cas ils étaient très difficiles, ont été confiés à la direction immédiate de M. Scott, qui a donné pleine satisfaction, et s'est montré un officier compétent, énergique et digne de confiance.

La grande et soudaine variation du niveau de l'eau du lac Erié, causée par les vents, est illustrée d'une manière remarquable par le fait qu'à l'époque ci-dessus mentionnée (9 janvier dernier) elle dépassait, à Port-Colborne, d'au moins 7 pieds le niveau présumé des basses eaux, et que dans la dernière partie de mai et le commencement de juin, de forts vents d'est continuels l'ont réduit d'au moins un pied plus bas qu'on l'avait jamais vu auparavant, ou 18 pouces au-dessous du niveau présumé des basses eaux; donnant ainsi un écart de 8½ pieds entre le 9 janvier et le 3 juin.

A cette dernière date quelques navires ont été retardés plusieurs heures.

Lorsque le gouvernement, en vertu de l'arrêté du conseil du 20 décembre 1886, reprit le contrôle direct de ce qu'on appelle la "Chippawa Gut," le pont qui forme la principale route charretière à travers le village de Chippewa était dans un état si délabré qu'il a fallu bâtir toute une nouvelle structure. Ces travaux, après qu'on eût fait un examen et pris une décision sur les ouvrages qu'il y aurait à faire, furent placés sous le contrôle de M. Ellis, le surintendant du canal, qui a réussi à construire un très bon pont: la travée tournante est une légère structure en acier doux, construite par M. Weddell, de Trenton. Les autres parties de l'ouvrage furent faites par des hommes employés à la journée.

Ayant ainsi attiré l'attention sur quelques ouvrages isolés et sur certains sujets spéciaux, je dois dire maintenant que la ligne principale ou élargie du canal Welland a été fermée pour la saison de 1888, le 1er décembre, et fut de nouveau livrée à la circulation des navires le 16 avril 1889. L'ancienne route entre Allanburg et Port-

Dalhousie, *via* la vallée de Twelve-Mile Creek, s'est aussi fermée le 1er décembre, et fut rouverte le 1er mai 1889. La ligne principale, depuis juin 1888 jusqu'à la date actuelle, a été maintenue en bon état de service et en opération exceptée pendant 44 heures en mai dernier, lorsqu'un propulseur appelé l'*Escanaba* défonça les portes d'amont de l'écluse n<sup>o</sup> 6, le 3 de ce mois. Les propriétaires de ce navire ont depuis payé les dommages causés à la propriété du canal. De plus, le 29 juillet le steamer *Haskell* frappa les portes d'amont de l'écluse n<sup>o</sup> 16 ce qui causa le déplacement et la presque totale destruction de trois des portes de cette écluse, de grands dommages aux chaussées du canal et à quelques-unes des terres voisines en aval, par suite de l'abaissement soudain du niveau supérieur, et la fuite d'un si fort volume d'eau. Cet accident occasionna un retard de 39 heures, mais il est bon de dire que les propriétaires du navire ont promptement payé aux propriétaires des terres les dommages qu'ils avaient subi, et qu'ils ont donné caution pour les dommages causés au canal, et qui seront réglés lorsqu'on pourra en établir le chiffre exact.

Toutes les portes d'écluses, les ponts tournants et autres constructions sur la ligne principale ont été maintenus en bon état; les fossés latéraux ont été nettoyés et creusés où c'était nécessaire; les chaussées ont été exhausées, consolidées et protégées où il le fallait, et l'on a fait tout ce qui était nécessaire pour conserver le canal en bon état.

Le gazonnement des chaussées du nouveau canal, en 1887, entre Port-Dalhousie et Thorold, a été d'un grand avantage sous le rapport de leur protection contre l'action de la pluie et de la neige fondante qui les coupaient, et qui, sur les plans inclinés des chaussées, soit qu'elles fussent coupées dans du solide ou "faites," sont certaines d'être plus ou moins crevassées et déformées à moins qu'on ne les protège d'une manière quelconque.

Il est bon aussi de dire que le gazon convenablement choisi a aussi l'heureux avantage d'empêcher les chardons de croître sur les chaussées, et qui causent tant de dommages aux cultivateurs des environs qu'il a fallu préalablement faire des dépenses considérables pour les extirper. Comme il est dit plus haut, les bords du canal entre Thorold et Allanburg ont été gazonnés l'automne dernier; voyant le bon résultat de ce qui avait été fait dans ce sens, je me sens justifiable de conseiller de demander l'autorisation de faire gazonner les bords de la Tranchée Profonde (*Deep Cut*), entre Allanburg et Port-Robinson, en temps opportun pour cela dans le cours de l'été de 1890.

Un nouveau pont tournant a été construit sur le coursier d'alimentation en ligne avec le chemin connu sous le nom de Forks Road; et la partie tournante du pont sur le vieux canal, au chemin Hurst, à un mille environ de Thorold, a été reconstruite. Je puis dire de plus que dans les trois dernières années on a entièrement reconstruit quatre des autres ponts tournants sur le vieux canal, comme l'a dit M. Ellis, d'après le plan envoyé de ce bureau pour le pont de la rue Saint-Paul à Sainte-Catherine, avec les modifications nécessaires aux divers plans.

Tous les ponts principaux sur l'ancienne ligne sont maintenant en bon état de service, et y resteront probablement pendant un bon nombre d'années.

Le canal de dérivation qui se relie aux anciens déversoirs régulateurs en usage dans la ville de Thorold, dans le voisinage de la rue Albert, a été bien consolidé; des culées permanentes et un pont convenable ont été construits dans la ligne de la rue, et l'ouvrage a été fait partout d'une manière forte et solide.

Les aqueducs à Sun Fish Creek, près de Dunnville, aux creeks Hall et Broad, ont été parfaitement nettoyés. Les bords sur la ligne du vieux canal entre Allanburg et Port-Dalhousie, ainsi que les vieilles portes d'écluses et déversoirs sur cette ligne, ont été maintenus en aussi bon état qu'on pouvait le faire à peu de frais.

Il est bon, cependant, de dire que plusieurs parties des anciennes constructions sont bien détériorées, et exigent beaucoup d'attention pour les maintenir même dans un état de service un peu sûr pour le nombre comparativement petit de navires qui s'en servent pour le trafic local.

Le trafic sur la ligne principale pendant la saison de 1889, autant qu'on peut l'estimer à présent, a été d'environ 33 pour 100 plus élevé qu'il ne l'avait été pendant aucune autre saison depuis trois ans.

## CANAL MURRAY.

Ce canal a près de 5½ milles entre la tête de la jetée de l'entrée ouest jusqu'à celle de l'extrémité est; chacune de ces jetées a environ 500 pieds de long. Le canal a 80 pieds de large au fond, et est creusé jusqu'à une profondeur uniforme de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu des eaux du lac Ontario; les talus latéraux d'un bout à l'autre sont de 2 horizontaux pour 1 vertical.

Il y sur la ligne quatre ponts tournants, qui, lorsqu'ils sont ouverts, laissent deux passages libres de 61 pieds de large. Les ponts sont situés aux endroits suivants:—

Un sur la ligne du chemin de Brighton;	
do do	Smithfield;
do	chemin de fer de Picton;
do	chemin de Trenton.

A chacun de ces ponts les deux côtés du canal ont été protégés avec de la maçonnerie posée avec du mortier de ciment sur une distance de 250 pieds sur les côtés est et ouest de l'axe de ces diverses constructions. A l'entrée ouest en venant de l'extrémité intérieure de la jetée en allant vers l'est, sur une distance de 2,500, les bords de chaque côté du canal ont été protégés par un revêtement en blocaille. Au pont du chemin de fer de Picton, 996 pieds des bords du canal ont également été revêtus de pierre, et à l'entrée de l'est, les deux bords ont été protégés en blocaille sur une distance de 4,025 pieds.

Il y a encore 3½ milles environ des parois intérieures des deux bords exposés à l'action des vagues soulevées par les vents d'est et d'ouest, ainsi qu'à celles causées par les navires qui fréquentent cette route, et je puis dire que ces bords sont considérablement coupés et endommagés; les matières ainsi détachées sont naturellement déposées dans le fond du canal.

Il est très désirable qu'on soit autorisé à faire recouvrir en pierre aussitôt que les circonstances le permettront les parties des bords du canal dont je viens de parler.

Il est également important de nommer un gardien pour chacun des trois ponts sur les routes charretières, afin d'empêcher toute personne qui n'y est pas autorisée de s'en mêler.

Lorsque j'étais dans ce voisinage, le 9 octobre dernier, j'allai depuis l'extrémité est du canal jusqu'à la ville de Trent, sur la ligne que les gens de l'endroit désirent faire approfondir et améliorer. L'officier local, J. E. Rosamond, m'accompagna, et je le priaï de faire faire des sondages le long de la route projetée, ainsi que sur la ligne du chenal actuel mais plus sinueux, et de faire aussitôt que la glace prendra cet hiver un examen qui nous donnera tous les renseignements nécessaires pour nous permettre d'arriver à une décision.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les différentes divisions de ces canaux, c'est-à-dire: Les Galops, Iroquois, Rapide Plat et la Pointe Farran, ont été fermées le 10 décembre 1888, et ont été ouvertes pour le passage des navires le 22 août 1889. Toutes les portes d'écluses, ponts, jetées d'entrées et chaussées ont été maintenus en bon état durant la saison, avec les réparations ordinaires, excepté les portes d'amont de l'écluse de la Pointe Farran qui n'ont pas bien fonctionné depuis quelque temps. On a donc intention de les enlever et de les examiner et réparer complètement, afin de les avoir prêtes pour la saison prochaine.

Les bouées entre Johnstown et Dickenson's Landing ont été ancrées à leur place en temps utile pour guider les navires. Le bateau-bouée a été presque entièrement reconstruit et est maintenant en bon état pour le service.

A. G. Macdonald, qui avait été depuis nombre d'années surintendant de ces canaux, décéda le 27 janvier 1889. Depuis cette époque M. John Reid, de Cardinal, en a eu la direction, et s'est montré un officier soigneux, attentif et énergique.

Depuis ces quelques dernières années l'approche d'amont au canal des Galops a été grandement améliorée, par la formation d'un chenal en eau profonde plus au nord et dans une ligne conduisant directement à l'entrée.

La partie supérieure de ce canal a été donnée à l'entreprise pour l'élargir et l'approfondir jusqu'à 14 pieds à l'état le plus bas de la rivière, et comprend la construction d'une écluse dans une position qui permettra aux navires de monter vers le canal ou d'en descendre jusqu'à l'eau profonde et calme en aval des rapides. Les digues nécessaires pour obtenir ce résultat sont bien avancées et les autres parties des travaux sont en voie de progrès.

Il est bon de dire ici que le contrat stipule que l'eau sera retirée de ce canal pendant un hiver, afin de permettre d'enlever l'écluse de garde actuelle et de construire un canal d'alimentation. Cela nécessitera naturellement la fermeture pendant un certain temps des moulins situés à Cardinal et à Iroquois, ainsi que des autres établissements situés à ces endroits et qui comptent sur l'eau du canal pour leur force motrice.

#### RAPIDES DES GALOPS.

Le chenal qu'on a entrepris de creuser à travers ces rapides, il y a quelques années, a été terminé. Il a maintenant 200 pieds de large, il est droit et de 16½ à 17 pieds de profondeur, mais les pilotes, comme d'habitude, préfèrent supporter patiemment les désavantages de l'ancienne ligne, tortueuse et peu profonde, plutôt que de se servir d'une nouvelle ligne qu'ils ne connaissent pas très bien. Il n'est pas rare chez cette classe d'hommes importante et utile d'avoir des préjugés en faveur de la route qu'ils sont habitués à suivre. Il est cependant très probable qu'avant longtemps on reconnaîtra que la nouvelle ligne est plus avantageuse; à tout événement, cela arrivera certainement lorsqu'on se servira de navires plus grands et d'un plus fort tirant d'eau.

#### CANAL DU RAPIDE PLAT.

Une nouvelle écluse plus grande a été construite à la partie d'amont de ce canal, et l'ancienne écluse de garde a été convertie en coursier d'alimentation; ces deux ouvrages sont terminés et en usage, mais il reste encore quelques travaux à faire par l'entrepreneur et à ses frais avant qu'on puisse opérer un règlement. Ils consistent dans l'enlèvement sur le côté extérieur d'amont de l'entrée une batture qui s'est formée soit avec le concours de l'entrepreneur soit par son manque d'attention.

Les relevés et examens relatifs à l'élargissement et à l'approfondissement de ce canal, ainsi que ceux relatifs à la construction d'une écluse de chute et d'un déversoir à l'entrée d'aval, sont bien avancés, et des soumissions pour ces travaux seront bientôt demandés. Il est bon cependant de dire ici que la chaussée nord est, en général, très élevée, et que celle du côté sud est en grande partie tout près des rapides, et est formée de telle sorte qu'on ne peut nullement y toucher; en conséquence, il deviendra indispensable de transporter au loin et de manutentionner deux fois les matériaux à enlever pour élargir et approfondir le prisme du canal. L'exécution de ces travaux entraînera naturellement des dépenses considérables.

A ce propos, je puis dire qu'on pourrait facilement convertir en terrain de dépôt pour les matières excavées du canal la baie peu profonde à l'est des moulins et en face de la partie est de la ville de Morrisburg, et cet endroit pourrait ensuite servir pour des moulins, des quais ou autres objets utiles. Pour faire cela il faudrait enlever la vieille scierie, les billots et le bois de construction qui se trouvent dans le voisinage. Comme il n'y a ni bail ni lettre de permission pour les fins d'un tel établissement, on devrait donner de suite avis au propriétaire de vider les lieux.

#### CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Ayant récemment examiné avec beaucoup d'attention la ligne du chenal, le cours et la direction des courants de la rivière, et après mûre délibération, on est arrivé à la conclusion que la tentative de faire face aux exigences d'une navigation plus considérable à cet endroit, au moyen d'un remorqueur à mancelle, serait si problématique que je puis recommander de faire cette expérience, bien que jusqu'ici je l'eusse considérée d'une manière favorable.

Après avoir étudié l'affaire à tous les points de vue qu'elle présente, je suis maintenant convaincu que bien que l'élargissement et l'agrandissement du prisme du canal, et la construction d'une nouvelle écluse de chute à cet endroit soient difficiles et dispendieux, on trouvera que c'est le moyen le plus certain d'atteindre l'objet qu'on

se propose pour s'assurer d'une route permanente pour le passage de gros navires qui font le trafic.

### CANAL CORNWALL.

Ceux qui sont directement intéressés dans la navigation de la partie supérieure du fleuve Saint-Laurent se rappelleront sans doute qu'une brèche sérieuse s'est ouverte dans la nuit du 10 octobre 1888, dans la chaussée sud du canal de Cornwall, entre Mille-Roches et Moulinette, et empêcha le passage des navires jusqu'à la matinée du 15 novembre suivant. Cette brèche dans la chaussée, bien que grande et d'une nature particulière, n'était pas tellement considérable que dans des circonstances ordinaires elle eût exigé pour sa réparation plus d'un tiers du temps qu'il a fallu prendre pour la réparer. Durant la majeure partie du temps qu'ont duré les travaux il a plu presque incessamment jour et nuit; tandis que les allées et venues des hommes et des chevaux ont délayé les matières en une sorte de vase molle et collante qui augmentait beaucoup les difficultés qu'on avait à surmonter. De plus, on n'a pas pu se procurer le nombre d'hommes et d'attelages qu'il fallait. Bien que les hommes et lesattelages prêts à travailler ne fussent pas rares très peu d'entre eux étaient habitués à cette sorte d'ouvrage, et ils n'ont certainement pas fait preuve d'un grand désir d'apprendre.

Ce malheureux état de choses a occasionné des retards et considérablement augmenté les dépenses.

En examinant avec soin le bord de la rivière sur cette partie de la ligne, on a trouvé que l'eau avait au moins 19 pieds de profondeur jusque près du pied du talus extérieur, et que l'endroit où reposait la base de la chaussée avait vers l'extérieur une forte déclivité qui augmentait rapidement à partir du pied du talus en descendant jusqu'à la profondeur ci-dessus mentionnée. Cette inclinaison de la base du talus, jointe à l'amolissement résultant des hautes eaux dans la branche nord de la rivière en janvier et février 1888, ont sans doute contribué en grande mesure, sinon totalement, à la brèche qui s'est produite à l'époque déjà mentionnée.

En examinant avec soin toute la ligne extérieure de la base des diverses parties des chaussées du canal, on a trouvé que l'endroit dont il est parlé plus haut est le seul sur toute la ligne où existe le même état de choses, c'est-à-dire qu'à tous les autres endroits la surface naturelle du terrain est soit de niveau ou seulement un peu inclinée à partir du pied du talus des chaussées "faites" vers l'extérieur; par conséquent, un autre accident désastreux de même nature que celui plus haut mentionné ne se produira vraisemblablement plus.

Dans la soirée du samedi 17 novembre, les portes d'aval de l'écluse n° 18 ont été déplacées par la pression de l'eau pendant qu'on remplissait l'écluse; les hommes qui en avaient soin ayant négligé, ou pour quelque cause inconnue ayant omis de les fermer complètement. On a pris de suite des dispositions pour remplacer par de nouvelles portes celles qui avaient été endommagées, ce qu'on a fait, et la navigation a pu recommencer à midi le lundi 19 novembre.

Excepté les accidents et les retards arrivés aux diverses époques ci-dessus mentionnées, ce canal a été maintenu, au moyen de réparations ordinaires, en assez bon état de service pendant toute la saison de 1888, lorsque le canal fut clos le 26 décembre. Il fut de nouveau livré au trafic le 22 avril 1889.

Je crois qu'il est bon de mentionner ici que le 30 juin dernier, D. A. McDonald, qui avait été pendant nombre d'années un surintendant énergique et fidèle des ouvrages de ce canal, fut autorisé, sur sa propre demande, à se retirer du service, à la condition qu'il resterait au moins trois mois pour aviser et aider son successeur, A. P. Ross, qui à la date ci-dessus mentionnée entra en fonctions comme surintendant du canal. Ces fonctions ont été pendant ces quelques derniers mois d'une nature extraordinairement onéreuse, en grande mesure à cause de l'eau basse dans le fleuve Saint-Laurent et des importunités des expéditeurs et des propriétaires de moulins, ces derniers demandant avec instance de l'eau pour faire marcher leurs machines et les premiers insistant pour avoir une profondeur d'eau suffisante pour que les navires tirant au moins 9 pieds d'eau pussent passer librement. Il était extrêmement difficile de faire droit à ces deux

demandes, non seulement à cause des basses eaux du fleuve, mais aussi parce que le fond du canal à l'extrémité est ou d'aval du bief culminant est plus haut qu'il ne l'est à l'extrémité ouest ou d'amont, ou le contraire de ce qu'il devrait être pour répondre aux exigences même d'un débit modéré à l'extrémité inférieure de la ligne. Mais on a de bonnes raisons de croire que les travaux d'agrandissement et d'approfondissement actuellement sous contrat répondront complètement, lorsqu'ils seront terminés, non seulement aux besoins de la navigation à cet endroit, mais offriront sans inconvénients une quantité suffisante d'eau pour tous les pouvoirs hydrauliques loués, ou dont on aura probablement besoin à la partie inférieure du canal.

La nouvelle entrée formée à la partie d'aval de ce canal, et les deux écluses agrandies construites en rapport avec ce canal, ont été ouvertes au trafic le 20 octobre 1882, et depuis cette époque elles ont continué, pendant toute la saison de navigation, à faire un bon service.

Il faut dire ici que cette partie de l'élargissement de ce canal a été, dès le début, entreprise pour la raison que l'ancienne écluse d'aval montrait des indices de ce qui eût lieu depuis—sa complète insuffisance—et la ligne a été placée plus au nord, afin de racheter la différence de niveau par deux écluses, et de laisser un grand bassin entre elles, comme sur la vieille route.

Avant d'entreprendre l'agrandissement de cette extrémité du canal, les propriétaires de moulins et autres personnes intéressées du voisinage, présentèrent une pétition au département en janvier 1875, représentant que l'élévation de l'eau dans le bief de Cornwall de 2 pieds au-dessus de son niveau actuel, leur serait d'un grand bénéfice, et que si on le faisait, eux, les pétitionnaires, "entreprendraient de faire les changements nécessaires dans leurs propres biez et pertuis intérieurs à leurs propres frais, et libéreraient le gouvernement de cette responsabilité."

Cet arrangement ayant été fait à cette époque, tous les nouveaux ouvrages, ainsi que le fond du canal et les niveaux de surface du canal et des chaussées, ont été arrangés pour répondre à ces besoins. Il est donc désirable que les propriétaires de moulins et autres soient informés que durant l'hiver où le canal sera vidé dans le but de procéder à la construction de certains ponts et déversoirs se rattachant à l'agrandissement, on s'attend à ce qu'ils (les propriétaires de moulins) rempliront leur part de la convention relativement aux changements à faire dans leurs biez, pertuis, etc.

Les ouvrages à la partie d'amont de ce canal consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal, la construction d'une écluse adaptée aux variations du niveau de la rivière, et d'un grand déversoir régulateur. Ils ont été concédés en avril 1884 à une société d'entrepreneurs nommés Jocks et DeLorimier, qui, par l'entremise d'un agent, ont donné des sous-contrats et donné à ferme les diverses parties des travaux depuis ce temps.

Il est vrai qu'une grande partie des matériaux à enlever étaient durs et difficiles à excaver. Cela était cependant connu avant que les soumissions fussent demandées, et ne peut être accepté que jusqu'à un certain point comme excuse pour les retards qu'on a apportés à l'exécution des travaux. C'est cependant une preuve concluante de l'inconvénient qu'il y a d'être obligé d'accepter une basse soumission de la part de personnes qui ne connaissent pas la valeur des travaux ni la manière de les conduire, et qui semblent ne sentir aucune responsabilité—morale ou autre—relativement à l'observance de l'esprit de la convention qu'ils ont faite.

Lorsqu'on a attiré l'attention sur le peu de progrès qu'on faisait et qu'on insistait sur la nécessité de faire de plus grands efforts, la personne à qui on s'adressait faisait en général la remarque qu'elle n'avait rien à faire avec la partie des travaux dont on parlait; elle donnait cependant quelques fois le nom d'une autre personne qui aurait dû s'en occuper, mais presque invariablement la personne nommée était absente. Ainsi les opérations continuèrent à se traîner pendant des années avec lenteur et d'une manière peu satisfaisante, mais durant la dernière saison on a montré de meilleures dispositions qu'auparavant à pousser l'ouvrage. La fondation de l'écluse a été faite d'un bout à l'autre de la manière stipulée au contrat, et les murs ont été montés en bonne, saine et solide maçonnerie sur une hauteur de 10 à 14 pieds, ou près des deux tiers de leur pleine hauteur.

Il reste encore à construire le canal d'alimentation, qu'il faudra faire dans le cours de l'hiver de 1890-91, parce qu'il doit traverser le chenal navigable dont on se sert actuellement. On a toute raison de croire maintenant que tous les travaux compris dans ce contrat seront terminés et prêts à servir à l'ouverture de la navigation en 1891.

En 1887-88 la législature accorda un crédit pour achever l'élargissement de ce canal depuis vis-à-vis la ville de Cornwall jusqu'à l'extrémité inférieure de ce qu'on appelle la section de Dickenson's Landing.

En recevant l'autorisation nécessaire des examens et relevés furent commencés de suite, afin d'en arriver à une conclusion sur ce qu'il y avait à faire et sur la meilleure manière à adopter pour atteindre l'objet qu'on se proposait. Après avoir soigneusement étudié les diverses questions qui se présentaient, on a décidé de diviser la ligne en sept sections, puis on a fait un plan et une description détaillée sous forme de devis des divers ouvrages qu'il faudra faire sur chacune de ces sections.

On a alors demandé des soumissions par annonces publiques à ceux qui désiraient s'engager comme entrepreneurs de ces travaux.

Dix-sept soumissions furent envoyées pour les trois sections d'aval, savoir, les nos 2, 3 et 4, qui toutes trois furent accordées à MM. Wm. Davis et Fils, qui signèrent un contrat en novembre 1888.

Pour les sections nos 5, 6, 7 et 8, il y eut neuf soumissions de reçues. Toutes ces quatre sections furent accordées à ce qu'on appelle le "Gilbert Blasting and Dredging Co., limited," qui signa aussi un contrat en novembre 1888.

La section n° 2 commence à 30 pieds à l'est du quai situé vis-à-vis la rue Pitt, dans la ville de Cornwall, et s'étend au moins jusqu'à 1 $\frac{3}{4}$  mille vers l'ouest. Elle comprend l'approfondissement du fond du canal d'au moins 3 pieds, et l'exhaussement des chaussées de 2 pieds; la réparation et l'exhaussement des murs de la vieille écluse n° 17; l'exhaussement des bords du coursier hydraulique afin de pourvoir à une hauteur additionnelle d'eau dans le bief du canal à Cornwall; la construction de piles centrales et de culées pour le pont tournant dans la ligne de la rue Augusta, dans la ville de Cornwall, ainsi qu'un mur de soutènement dans ce voisinage, la construction d'une écluse de chute agrandie, sur le côté sud de la construction actuelle, et tous les travaux nécessaires pour convertir l'ancienne écluse en un déversoir régulateur; le prolongement de l'aqueduc de Wood's Creek, et tous autres ouvrages qu'on trouvera nécessaire d'exécuter sur cette section pour atteindre l'objet qu'on se propose.

La section n° 3 a un peu plus d'un mille et un tiers de long. Elle comprend la construction d'une écluse agrandie de 6 pieds de chute sur le côté sud de celle dont on se sert actuellement, et la conversion de l'ancienne écluse en déversoir régulateur; l'approfondissement du fond du canal de 3 pieds, et l'exhaussement des chaussées de 2 pieds à l'est de l'écluse; et sur la partie ouest ou d'amont de la section l'approfondissement du fond jusqu'à 5 pieds et tels autres ouvrages nécessaires.

La section n° 4 a au moins 1 $\frac{3}{8}$  mille de long. Sur cette section il faut construire une écluse agrandie de 7 $\frac{1}{2}$  pieds de chute; le fond du canal doit être creusé d'au moins 5 pieds à l'est de l'écluse, et sur le côté ouest de la section le fond doit être de 7 $\frac{3}{4}$  pieds en contre-bas du dessus du buse de l'ancienne écluse de garde; le déversoir régulateur devra être construit de manière à ce que l'ancienne écluse lui serve de canal.

Le tunnel ou passage sous le canal à Robinson doit être démoli et l'on devra construire un aqueduc de drainage s'étendant jusqu'en dehors des chaussées de chaque côté du canal.

Tout le terrain situé entre le canal et la rivière, depuis le chemin de 9 milles jusqu'à l'écluse n° 20, a été acheté par le gouvernement et a été payé, ou des arrangements ont été faits dans ce but. Comme on a l'intention de placer l'écluse agrandie de chacune de ces sections sur le côté sud des anciennes constructions, il faudra démolir toutes les maisons d'ouvriers et enlever les matériaux dont elles se composaient.

La fondation ou le radier de l'écluse sur la section n° 2 a été posé de la meilleure manière possible. Elle se compose d'une couche de béton de ciment de Portland, de 24 pouces d'épaisseur, sur laquelle reposent d'une manière uniforme les pièces de bois

transversales; en outre, à la plateforme du busc de l'extrémité d'aval on a enfoncé des pilotis et on a pris toutes les précautions pour rendre le tout bien solide. Les murs de chaque côté ont été élevés d'une assise, et l'aile nord d'amont a été élevée de plusieurs assises afin de soutenir la chaussée à cet endroit. L'aqueduc de Wood's Creek a été prolongé, et à son extrémité extérieure on a placé une porte automatique qui devra rester ouverte lorsque l'eau du nord sera plus élevée que la surface de la rivière, et qui se fermera lorsque l'eau de la rivière s'élèvera plus haut que le niveau d'été. Le mur entre l'aqueduc et l'écluse a été monté jusqu'à une hauteur de 8 pieds. Le mur sur le côté sud de la rue Water, près de l'extrémité d'aval de la section, est terminé. La vieille écluse n° 17 a été en partie réparée et les murs de la partie d'amont ont été montés jusqu'à la hauteur nécessaire sur une distance considérable en aval des portes.

Sur la section n° 3 la moitié environ de l'excavation de la tranchée de l'écluse a été faite, les pilotis latéraux enfoncés, et la fondation du côté extérieur de la chaussée, à l'extrémité d'aval de l'écluse, posée, et l'on a fait tous les autres ouvrages que le temps et les circonstances ont permis de faire.

La tranchée de l'écluse sur la section n° 4 a été creusée jusqu'à la profondeur voulue, et les pilotis enfoncés pour recevoir les plateformes des buscs aux deux extrémités de l'écluse, et l'on a fait d'autres travaux et arrangements qui faciliteront les opérations futures.

On considère qu'il est bon de dire ici que les entrepreneurs ont apporté sur le terrain un assortiment complet du meilleur outillage pour exécuter d'une manière expéditive les diverses parties des travaux. Cet outillage se compose en partie d'un grand nombre de grues pour la manutention et la pose des pierres; de sonnettes; de machines à draguer; d'une machine à planer; d'un grand nombre de chevaux et de charrettes; de bâtiments pour divers objets; d'une abondance d'outils pour les travailleurs; en outre ils montrent qu'ils ont l'habileté et l'énergie de conduire les diverses opérations d'une manière avantageuse, et manifestent non seulement le désir de les pousser, mais de les exécuter d'une manière satisfaisante et qui leur fera honneur.

La plus grande partie de la pierre de taille destinée aux parements de l'écluse a été préparée, et l'on en a délévié des quantités considérables dans le voisinage des divers endroits où elle devra servir.

La saison extraordinairement pluvieuse, et à certains endroits la nature particulière de l'excavation ont occasionné, à certaines époques, des difficultés considérables et des retards, mais on n'a négligé aucun effort pour faire énergiquement face aux divers cas à mesure qu'ils se présentaient.

La section n° 5 a 6,967 pieds de long. Les travaux consistent dans la démolition du tunnel sous le canal à Mille-Roches; la construction de piles et de culées pour un pont tournant et les approches de ce pont; et aussi dans l'élargissement et l'approfondissement du prisme du canal, et la protection de la chaussée nord avec de la pierre.

La section n° 6 a 6,000 pieds de long. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du canal, l'exhaussement des chaussées où c'est nécessaire, recouvrant la chaussée nord et autres endroits, etc., avec de la pierre.

La section n° 7 a 7,500 pieds de long. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du canal, la démolition du tunnel de Moulinette, la construction de piles et de culées pour un pont tournant et la formation des approches de ce pont; le revêtement en pierre de la chaussée nord et autres endroits où c'est nécessaire.

La section n° 8 a 7,317 pieds de long. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du chenal du canal, l'exhaussement de certaines parties de la chaussée sud et le revêtement en pierre de la chaussée nord, etc.

L'exécution des travaux sur les quatre sections ci-dessous nommées (nos 5, 6, 7 et 8) a été, comme il est dit plus haut, accordée à une société qui n'a pas réussi à faire autant d'ouvrage qu'on l'espérait. C'est sans doute dû en grande mesure au décès dans la soirée du 12 février dernier, de E. E. Gilbert, le chef de cette société, qui, le même jour, s'était rendu à son bureau et avait décrit certaines machines qu'il avait intention de fabriquer et d'employer pour l'exécution des travaux dont sa maison

avait l'entreprise, et il y a peu ou pas de doute qu'il aurait atteint l'objet qu'il se proposait, parce qu'il pouvait, comme mécanicien, soutenir favorablement la comparaison avec n'importe quel autre homme dans son genre d'affaires.

Les travaux sont en bonne voie de progrès sous la conduite des autres membres de cette société, qui représentent qu'ils seraient plus avancés si on ne leur avait pas injustement retenu certaines sommes qui leur étaient dues vers cette époque, pour ouvrage fait par eux.

Dans ces circonstances, on a jugé à propos de ne rien faire si ce n'est d'engager les entrepreneurs à pousser plus vigoureusement les travaux, ce qu'ils ont fait, depuis deux mois.

Il y a maintenant sur les lieux trois dragueurs, mais il n'y a pas un nombre suffisant de chalans et autre outillage pour les tenir employés. Les entrepreneurs disent qu'à la prochaine session ils seront en état de pousser les travaux avec rapidité.

Il est à propos de dire que la plupart des terrains nécessaires pour l'élargissement du canal du côté du nord ont été acquis, et qu'on a fait des arrangements pour le reste.

#### LACS SAINT-LOUIS ET SAINT-FRANÇOIS.

Les études et examens hydrographiques antérieurs des deux côtés du fleuve Saint-Laurent, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, avaient été faits en vue d'un canal de 12 pieds de profondeur, le niveau étant celui adopté pour le plan de la navigation avant 1875. Mais la législature ayant autorisé à sa dernière session la formation d'une ligne de canal de nature à neutraliser la différence de niveau entre ces deux lacs, on a jugé à propos de lui donner le caractère et les dimensions adoptés pour les canaux agrandis ou en voie de construction entre le lac Erié et Montréal.

On a conséquemment jugé nécessaire de faire de nouveau l'hydrographie du fleuve, vu qu'une addition de 2 pieds à la profondeur voulue affecterait non seulement la question des entrées du canal, mais aussi le passage de cours d'eau et l'aménagement du drainage de toute ligne que l'on adopterait d'un côté ou de l'autre. Ces travaux hydrographiques sont fort avancés, mais ne permettent pas encore de soumettre aucune opinion sûre ou de faire aucune recommandation sur le sujet.

J'avais espéré que les choses seraient en état de permettre une décision et que les terrains nécessaires pour le passage du canal pourraient être achetés ou légalement appropriés avant la tombée des neiges. Il n'a cependant pas pu en être ainsi, mais on ne négligera aucun effort pour arriver à un règlement aussi prompt que possible des principales questions qui se rattachent à l'entreprise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,

*Ingénieur en chef des canaux.*

M. A. P. BRADLEY,

Sec. du dép. des ch. de fer et canaux.

Ottawa.

## ANNEXE No 8.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,  
MONTRÉAL, 21 novembre 1889.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1888-89, terminé le 30 juin dernier.

Ces travaux sont le canal Lachine et le canal Beauharnois, sur le fleuve Saint-Laurent, et le canal Chambly, ainsi que l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état ; aucun accident n'est arrivé, et le trafic n'a subi aucune interruption. Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels où sont donnés le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buses de l'écluse de Saint-Ours.

### CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé par la glace le 2 décembre 1888. On en a retiré l'eau le 5 avril 1889, dans la soirée, et on l'y a introduite de nouveau le 20 du même mois. A minuit, le 21, la navigation était ouverte.

Dans le cours des quinze jours que le canal a passés à sec, tous les ouvrages au-dessous du niveau ordinaire de l'eau ont été visités et réparés.

Pendant tout le cours de la saison de navigation, l'eau a été maintenue dans tous les biefs à un niveau favorable tant pour la navigation que pour les fins industrielles.

Dès l'ouverture de la navigation, le 21 avril 1889, jusqu'à la fin de l'exercice, le trafic a été très actif. En dehors des quatre semaines d'interruption, subies par le commerce qui suit la voie du Saint-Laurent, par suite de l'accident survenu à Mille-Roches, sur le canal Cornwall, la flotte qui fréquente ce canal n'a souffert d'aucun accident ni retard durant l'année.

Toutes les constructions et engins de manœuvre qui font partie de ce canal ont été maintenus dans le meilleur état possible.

### NOUVEAUX OUVRAGES.

Le débarcadère construit sur pilotis du côté sud du canal, immédiatement en aval de l'écluse de la Côte Saint-Paul, a été démoli en avril dernier et remplacé par un mur solide en pierre sèche mesurant 525 pieds de longueur, épais de 4 pieds à la base et de 3 au sommet, d'une hauteur moyenne de 13 pieds et dans lequel sont ménagées quatre ouvertures pour les coursiers de décharge des moulins construits à cet endroit.

Cette construction a été faite à l'entreprise par M. Alexandre de Lorimier, et était rendue jusqu'au niveau de l'eau à l'ouverture de la navigation le 21 août 1889. A la fin du mois le reste de l'entreprise était fini.

Le mur est relié au-dessus des ouvertures et communique au pier d'amarrage à l'extrémité nord-est de l'écluse par un pont de 55 pieds de longueur utilisé pour le touage.

Dans le cours des mois de septembre et d'octobre 1888, le personnel occupé aux travaux hydrographiques sur la rivière Richelieu, sous la direction de M. L. S. Pariseau, ingénieur civil, a fait l'arpentage et le nivellement d'une partie de la ville de Lachine ainsi que des terrains bas qui la séparent de la rivière Saint-Pierre, dans le but de trouver un débouché convenable pour les égouts de la ville.

A compter du 20 mai jusqu'à la fin de l'exercice, les mêmes employés ont aussi été occupés à faire de l'arpentage et à prendre des niveaux le long de la limite nord du canal Lachine, en vue d'un drain projeté pour conduire dans la rivière Saint-Pierre les eaux qui s'échappent de la levée du canal.

## CANAL BEAUHARNOIS.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1888, et rouvert à la navigation le 17 avril 1889. Il n'est arrivé aucun accident, et conséquemment la navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'exercice.

Les travaux faits dans le cours de l'exercice sont de deux catégories et se répartissent sous deux chefs : Réparations ordinaires et travaux imputables sur le revenu.

## RÉPARATIONS.

*Ecluses et portes.*

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 12, et les vieux ont été amenés au chantier et démolis.

Les passerelles aux portes des écluses nos 6, 11 et 14, ont été renouvelées et des ventelles neuves ont été posées à l'une des portes de l'écluse n° 11. Les portes d'aval des écluses nos 6, 8 et 10 ont été soulevées et on y a placé de nouvelles plaques de roulement. Les chaînes des portes aux écluses nos 10, 12 et 14 ont été renouvelées, et trois échelles placées dans les puisards.

*Ponts.*

Les ponts tournants aux écluses nos 7, 11 et 12, le pont de Saint-Thimothée, de même que le déversoir de trop-plein, à l'écluse n° 12, ont été visités et ont subi les réparations nécessaires.

*Levées, digues, barrages, etc.*

Il a été fait des travaux de réparation considérables à Hungry-Bay dans le cours de l'exercice. Environ 250 toises de pierre ont été placées sur la digue et recouvertes de gravier. Cela a eu pour effet d'exhausser beaucoup la levée pour la protection des terres avoisinantes, en même temps que de fournir une excellente chaussée à l'usage du public.

Les levées du canal ont été maintenues en bon état. Les côtés ou talus ont été réparés, environ deux milles du chemin de halage du côté du nord ont été macadamisés, et toute la levée a été maintenue en excellent état.

Les puisards d'aqueduc, les décharges, les drains et les fossés latéraux ont été nettoyés l'été dernier, et débarrassés de neige et de glace au printemps.

Les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal à la saison convenable.

Quatre nouveaux poteaux de défense ont été posés à chacune des écluses nos 6, 7, 13 et 14.

Cent poteaux d'amarrage ont été posés des deux côtés du canal où il y en avait besoin, et plusieurs des poteaux qui avaient été arrachés par des navires ou dérangés par la gelée ont été remplacés.

*Bâtiments et clôtures.*

On a placé une clôture en fil métallique barbelé sur le canal en face du morceau de terrain acheté de M. Etienne Payment, en décembre dernier, et toutes les autres clôtures ont été tenues en bon état.

On a réparé et repeinturé les maisons des éclusiers et des gardiens.

*Quais.*

Les levées qui forment l'entrée d'amont du canal à Valleyfield ont été exhaussées de 4 pieds et revêtues d'un mur en pierre sèche sur une distance d'un demi-mille de chaque côté, le tout étant couvert d'une superstructure en bois consistant en deux pièces carrées de 12 x 12 pcs solidement assujéties en arrière à une autre pièce de bois carré dans la levée au moyen de traverses de 4 pieds en 4 pieds.

La construction de ces quais a été d'un grand avantage pour la navigation, et a servi à protéger efficacement contre les hautes eaux les propriétés adjacentes dans la ville.

## TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

La nouvelle drague n° 2 a passé toute la saison à Valleyfield et a été employée à approfondir l'entrée du canal jusqu'à un niveau d'eau de dix pieds et à élargir d'au

moins dix pieds cette partie du canal. Les déblais ont été utilisés pour exhausser les levées et comme terre de remplage pour les quais construits en cet endroit.

On a nettoyé et approfondi les entrées au principal coursier d'alimentation de la Cie de coton de Montréal et des moulins à papier de Buntin, et on a fait un peu de dragage dans la baie près de l'emplacement du barrage d'aval reliant Valleyfield à la Grande-Île.

Dans le cours des mois de mars et avril on a visité et réparé la flotte de dragage, calfaté et peinturé la coque de la drague et les chalans, arrangé le mécanisme et remis le tout en état pour la reprise des travaux au printemps.

### CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 22 novembre 1888, et rouvert à la navigation le 29 avril 1889. Il n'est arrivé aucun accident, et le trafic n'a subi aucun retard.

Il a été exécuté beaucoup de travaux dans le cours de l'exercice; ces travaux appartiennent à deux catégories : Réparations ordinaires et travaux imputables sur le revenu.

#### RÉPARATIONS.

Une paire de vantaux a été construite et posée à l'extrémité d'amont de l'écluse n<sup>o</sup> 5, et le busc a été reconstruit entièrement.

On a tenu en bon état et peinturé là où il y a eu lieu tous les bâtiments, les maisons et les ponts.

A la rivière aux Iroquois la chaussée a été exhaussée de 18 pcs, gravelée et passée au rouleau.

La superstructure du débarcadère en amont du pont n<sup>o</sup> 7, qui mesure 275 pieds sur 60, a été entièrement renouvelée.

Les lots appartenant au gouvernement et sur lesquels sont construites les maisons des éclusiers des écluses nos 4, 5, 6, 7, 8 et 9, et du gardien du pont n<sup>o</sup> 6, ont été entourés de clôtures en fil métallique.

Sept mille pieds de garde-corps en bois ont été remplacés par un fil métallique de  $\frac{3}{8}$  de pouce retenu par une ferrure au sommet de chaque poteau, avec tourniquets de distance en distance pour raidir le fil au besoin.

On a nettoyé quatre milles et demi de fossés entre l'écluse n<sup>o</sup> 2 et l'extrémité d'aval de l'île Sainte-Thérèse.

Dans le cours d'avril les talus du canal ont été réparés, le plafond nettoyé, et 60 poteaux d'amarrage ont été renouvelés. Le plafond et les côtés du coursier de décharge du nouveau déversoir de trop-plein en amont de l'écluse n<sup>o</sup> 2, ont été revêtus en madriers pour empêcher l'affouillement des eaux.

Les réparations nécessaires aux ponts, ponceaux, fossés, clôtures et bacs passeurs ont été faites de façon à assurer bon service durant la saison.

#### TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu faits sur ce canal dans le cours de l'exercice peuvent être classifiés comme suit :—

##### 1<sup>o</sup> Dragage.

La flotte de dragage a été principalement occupée à creuser l'entrée du canal dans le port de Saint-Jean, P. Q. On a aussi fait à différents endroits dans le canal des tranchées d'évitement pour la rencontre des navires, et utilisé les déblais dans les massifs en arrière des murs en talus, dans l'exhaussement des levées en différents endroits, ainsi que dans les quais dans le port de Saint-Jean.

##### 2<sup>o</sup> Murs en talus entre l'île Sainte-Thérèse et le Moulin de Langelier.

Douze mille pieds de longueur sur deux pieds d'épaisseur de mur en pierre sèche ont été construits entre les endroits ci-dessus nommés, la levée exhaussée et 4,290 tonneaux de gravier déposés sur le chemin de halage.

### 3° Piles et bômes à Saint-Jean.

Afin de protéger les navires contre la force du courant qui règne entre le pont tournant du chemin de fer Central Vermont et l'extrémité du long quai d'entrée, trois piles—deux de 15 pieds sur 15 et l'autre de 25 pieds sur 15—ont été construites et placées de 50 pieds en 50 pieds, en ligne de prolongement du quai, et trois bômes mesurant 205 pieds ont été mis en place.

### 4° Quais nos 1, 2 et 3, à Saint-Jean.

Bien que non compris dans les prévisions budgétaires, le quai n° 1 a reçu l'addition d'un rang de bois d'une hauteur de 1 pied sur une longueur de 250, et a été bordé en madriers de 3 pouces.

Quai n° 2.—La superstructure de ce quai, qui mesure 664 pieds de longueur sur 5 pieds de hauteur, a presque toute été démolie et reconstruite.

Ces deux quais, de même que le n° 3, ont été remplis, nivelés et recouverts d'une bonne couche de gravier (4,000 tonneaux).

### 5° Clôture à Saint-Jean.

L'argent voté à cette fin (\$500) a été employé à réparer la clôture existante.

### 6° Aqueduc, Rivière aux Iroquois.

Pour obvier aux réclamations des propriétaires avoisinants qui se plaignaient constamment de l'inondation d'une partie de leurs terres causée par le mauvais état de l'aqueduc, celui-ci a été démoli et reconstruit dans le cours des mois de mars et avril.

### 7° Hausses mobiles au pont n° 1.

Afin de pouvoir mieux contrôler l'eau dans le cas où une brèche se produirait dans la levée du canal, entre l'île Sainte-Thérèse et l'écluse n° 2, on a bordé en madriers les culées du pont n° 1, et on a construit au fond une plateforme sur laquelle on pourrait au besoin appuyer des hausses mobiles.

### 8° Machines.

Le crédit de \$2,200 porté au budget de 1888-89 a été utilisé dans l'achat et l'installation de machines (mues par la vapeur) dont le besoin se faisait le plus sentir dans les ateliers du canal.

C'est une amélioration très avantageuse, et il en résultera tous les ans une économie considérable.

### 9° Eclairage du port de Saint-Jean.

On a établi dix-huit lampes à pétrole sur les quais et la pile d'entrée du canal dans le port de Saint-Jean.

### 10° Reconstruction des écluses nos 4 et 6.

Comme il était prévu dans mon dernier rapport annuel, on a dû démolir et reconstruire dans le cours de l'hiver certaines parties du bajoyer ouest de l'écluse n° 4, et du bajoyer est de l'écluse n° 6.

### 11° Réparations à la drague n° 1.

La flotte de dragage a été visitée et réparée durant l'hiver; les coques de la drague et des chalans ont été calfatées et peinturées. Le mécanisme a aussi subi quelques légères réparations.

## ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 24 novembre 1888, et rouverte le 19 avril 1889.

Il n'y a pas eu d'accidents, et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violation de règlement ni dommages.

Les murs de l'écluse ont été jointoyés ; quelques fuites sous les buscs et les murs ont été aveuglées avec du gravier. Les portes ont aussi subi diverses réparations, et les autres parties de l'ouvrage ont été maintenues en bon état.

Du côté ouest du barrage les levées ont été exhaussées et renforcées avec de la pierre et du gravier. Les piles ont été réparées. On a enlevé la glace autour des piles et des portes d'écluse, et on a mis des poids aux vantaux pour les empêcher d'être soulevés par les eaux du printemps.

Les bômes ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

On a comme à l'ordinaire réparé la maison du surintendant, les bâtiments et les clôtures.

#### TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

A la clôture de la navigation on a commencé les travaux préliminaires de réparations considérables qu'il y a à faire au radier de cette écluse. Ces travaux ont été conduits par M. L. G. Papineau, ingénieur civil, qui a été détaché pour cette fin du personnel occupé aux travaux hydrographiques de la rivière Richelieu. Ils sont décrits au complet dans son rapport ci-joint.

#### RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Le relevé hydrographique de la rivière Richelieu a été continué durant l'année, et limité à la partie de la rivière comprise entre l'île Sainte-Thérèse et Chambly.

M. L. S. Pariseau, ingénieur civil et arpenteur provincial, a eu la plus grande partie du temps la charge de ces travaux en remplacement de M. Papineau, qui a été transféré à l'écluse de Saint-Ours comme ingénieur en charge des travaux de reconstruction.

Ci-joint se trouve son rapport sur les travaux de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

*Ingénieur surintendant.*

## CANAL LACHINE.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet .....	20 6	17 10	12 8	11 1
Août .....	17 11	17 3	11 1	10 8
Septembre.....	17 6	16 9	10 9	10 3
Octobre.....	17 3	16 4	10 5	9 10
Novembre.....	20 1	16 7	12 4	9 11
Décembre.....	27 0	16 6	11 9	9 10
1889.				
Janvier.....	34 10	23 11	12 2	10 3
Février.....	31 6	26 7	11 9	9 8
Mars.....	29 0	26 8	11 8	9 4
Avril.....	33 11	19 10	13 7	11 2
Mai.....	23 1	19 7	13 10	11 11
Juin.....	22 6	19 9	14 0	10 10

## CANAL BEAUHARNOIS.]

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	12 7	11 3	11 11	11 9
Août.....	11 2	10 3	11 10	11 6
Septembre.....	10 3	9 7	12 0	11 5
Octobre.....	9 6	9 4	11 8	11 2
Novembre.....	10 10	9 5	12 2	11 3
Décembre.....	12 8	9 7	12 0	11 5
1889.				
Janvier.....	14 10	12 8	13 0	11 3
Février.....	16 10	15 0	12 10	11 0
Mars.....	15 6	11 4	12 4	10 10
Avril.....	13 8	11 5	12 10	11 10
Mai.....	13 5	11 10	12 6	11 10
Juin.....	13 10	11 9	12 10	12 0

## CANAL CHAMBLY.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet .....	12 6	10 3	10 9	9 3
Août.....	10 6	9 7	9 5	8 9
Septembre.....	10 11	10 1	9 8	8 8
Octobre.....	12 6	10 6	10 2	9 2
Novembre.....	15 7	12 4	11 10	9 6
Décembre.....	16 7	11 5	11 0	10 3
1889.				
Janvier.....	17 1	14 7	11 10	10 9
Février.....	18 8	15 3	10 4	9 6
Mars.....	17 0	14 6	10 6	9 2
Avril.....	16 6	13 10	11 2	9 11
Mai.....	15 10	13 2	10 6	9 1
Juin.....	14 1	13 0	9 8	8 8

## ECLUSE SAINT-OURS.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur les busc de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet .....	12 5½	9 2	10 8	9 2
Août.....	9 11	8 5	9 3	8 8
Septembre.....	9 10	8 2	9 9	8 11
Octobre.....	9 11	8 7	10 5	9 4
Novembre.....	15 10	9 9	12 9½	10 6
Décembre.....	16 6	9 10	12 9	10 0
1889.				
Janvier.....	16 0	13 6	12 11	10 6
Février.....	13 4	11 4	10 9	9 9
Mars.....	16 4	12 4	12 10	9 11
Avril.....	16 2	14 7	13 8	10 10
Mai.....	16 9	12 3	13 5	11 1
Juin.....	14 7	12 8	11 10	10 11

## CANAL LACHINE.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Domma- ges.	Totaux.
1888-89.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22 sept...	Steamer "Silver Spray".....	Ligne Sincennes et McNaugh- ton .....	10 00	12 00	22 00
1er oct....	do "William Paul".....	Narcisse Paul.....	20 00	.....	20 00
12 "....	Barge "Brodeur Demerse".....	Damase Leroux.....	10 00	4 00	14 00
14 nov....	do "Hebert".....	C. Lamarche.....	5 00	.....	5 00
17 juin...	Steamer "E. B. Eddy".....	D. Murphy et,Cie.....	10 00	.....	10 00
		Totaux.....	55 00	16 00	71 00

JOHN O'NEIL,  
*Percepteur.*BUREAU DU CANAL,  
MONTRÉAL, juillet 1889.

## CANAL LACHINE.

MONTANTS perçus pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de  
bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1888-89...	Bois de chauffage .....	648 91
	Hivernage des bâtiments .....	301 27
	Total.....	950 18

JOHN O'NEIL,  
*Percepteur.*BUREAU DU CANAL,  
MONTRÉAL, juillet 1889.

## CANAL LACHINE.

MONTANTS perçus pour usage des bassins, des quais et des levées, pour l'exercice  
terminé le 30 juin 1889.

Date.	Items.	Montants.
1888-89	Quaiage.....	\$ cts. 47 58
	Usage des bassins.....	1,340 78
	Usage des levées.....	46 00
	Total.....	1,434 36

J. B. DESCHAMPS,  
*Pour le percepteur.*

BUREAU DU CANAL,  
LACHINE, juillet 1889.

## ANNEXE No 8a.

MONTRÉAL, 1er juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel au sujet des arpentages sous mon contrôle durant l'année fiscale 1888-89. Ces arpentages ont été faits sur les bords de la rivière Richelieu, dans les villes de Lachine, Saint-Jean, et enfin, le long du canal Lachine.

*Rivière Richelieu.*

Le relevé hydrographique de la partie de cette rivière comprise entre le pied de l'île Sainte-Thérèse et le Bassin de Chambly, distance d'à peu près six milles, a été commencé le 22 août 1888 et continué jusque vers la fin du mois de novembre suivant. Durant cette période l'état excessivement pluvieux du temps et l'absence temporaire de mes assistants et de moi-même sur d'autres travaux, ont été de sérieux empêchements à l'avancement rapide des travaux du dehors et de cette partie de la rivière, un mille et demi reste encore à faire.

Le mode de procéder à l'arpentage de cette rivière durant cette saison a été le même que celui des années précédentes. Une triangulation soignée a d'abord été faite, puis des lignes auxiliaires ont été mesurées entre les divers sommets de triangulation, afin de faciliter la localisation des lignes de sondage et la prise de la topographie des deux rives.

Les sondages ont été pris suivant des lignes en travers de la rivière, distantes les unes des autres de deux cents pieds, depuis l'île Sainte-Thérèse jusque dans le rapide du même nom. La topographie de la rive ouest a été prise depuis la rivière jusqu'au canal Chambly afin de pouvoir compléter un plan général de ce canal pour le bureau du surintendant.

Conformément aux instructions reçues de votre bureau, l'arpentage de la rivière Richelieu fut interrompu depuis le 15 jusqu'au 22 octobre 1888. Durant ce temps le personnel a été occupé à prendre des mesures et des niveaux sur le parcours de la rue Richelieu, à Saint-Jean, depuis l'école militaire jusqu'à un point un peu en aval du moulin de Langelier. Ce travail a été fait dans le but d'étudier le projet d'un drain collecteur le long de la rue Richelieu et se déversant directement dans la rivière, en passant sous le canal Chambly, en aval de la ville. Actuellement tous les égouts de Saint-Jean débouchent, en face de la ville, dans le canal Chambly, dont les eaux sont ainsi contaminées et rendues nuisibles à la santé de ceux qui résident le long de son parcours.

Durant l'automne de 1888, un arpentage et un nivellement ont été faits d'une partie de la ville de Lachine et des terrains bas situés entre cette dernière et la rivière Saint-Pierre. La différence de hauteur entre la surface de l'eau à l'extérieur de la jetée formant la nouvelle entrée supérieure du canal Lachine, a aussi été déterminée.

Le but de cet arpentage et de ce nivellement était de trouver un débouché convenable pour les égouts de la ville de Lachine, cette dernière ne pouvant sans de sérieux inconvénients se servir du canal Lachine à cet effet.

Pour faire ce travail qui a duré depuis le 22 septembre 1888 jusqu'au 15 du mois suivant, l'arpentage de la rivière Richelieu n'a pas été complètement interrompu, mais les progrès faits durant ce temps ont été peu considérables.

Depuis le 22 de mai 1889 jusqu'à la fin de l'année fiscale j'ai été engagé, avec mes assistants, à faire de l'arpentage et à prendre des niveaux en vue d'un drain projeté le long de la limite nord du canal Lachine; ce drain pouvant conduire toutes les eaux qui s'échappent de la levée de ce canal dans la rivière Saint-Pierre, près d'un point situé vis-à-vis le pont du canal, à la côte Saint-Paul, et étant en même temps

[1889]

107

---

susceptible de recevoir les égouts de la ville de Lachine. L'assainissement du marais de la Côte Saint-Paul n'a pas été perdu de vue en faisant ce travail.

Durant le temps compris entre le 23 novembre 1888 et le 20 mai 1889, notre occupation n'a été que du travail de bureau.

Les plans et profils des travaux exécutés à Lachine et à Saint-Jean ont d'abord été faits et transmis à votre bureau dans les cours des mois de décembre et janvier, puis durant le reste de la saison d'hiver nous avons été occupés, mon assistant et moi, à faire des copies des plans et profils précédents, à travailler à la carte générale de la rivière Richelieu, en aval de Saint-Jean, et à compléter un plan général du canal Chambly pour le bureau du surintendant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. S. PARISEAU,

*Ingénieur-résident.*

E. H. PARENT, écr.,

Ingénieur surintendant des canaux,

Montréal, Qué.

## ANNEXE No 8b.

SAINT-OURS, 1er novembre 1889.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet des travaux exécutés à l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice 1888-89 :—

Au mois de juin je fus chargé par une lettre en date du 21 de ce mois d'examiner le terrain et la nature du fond de la rivière auprès de l'écluse de Saint-Ours pour choisir l'endroit le plus favorable à l'établissement de deux batardeaux, l'un à la tête amont, et l'autre à la tête aval de l'écluse, en vue des réparations à faire au fond de celle-ci.

Dans le choix de l'emplacement je me suis laissé guider par les conditions suivantes :—

1. Construire les barrages dans le voisinage immédiat de l'écluse afin de donner le moindre développement possible à ces ouvrages.

2. Les placer néanmoins à une distance suffisante pour avoir libre accès à toutes les parties des murs de l'écluse, dans le cas où une démolition partielle ou totale serait nécessaire.

On avait songé tout d'abord au moyen moins dispendieux de barrages de poutrelles dans les rainures ménagées à chaque bout de l'écluse; mais l'état douteux du fond a fait renoncer à ce procédé. De fait on aurait éprouvé de grandes difficultés à effectuer un barrage étanche à cet endroit, comme on put s'en assurer quand l'écluse fut mise à sec.

Quant à la construction même des barrages, il fallait remplir les conditions suivantes :—

1. Présenter un certain caractère de durée qui permît de reprendre les travaux un second hiver, si cela devenait nécessaire.

2. Laisser un passage libre à la navigation jusqu'à la fin de la saison.

3. Pouvoir résister à une tête d'eau de 16 pieds pour celui d'amont et de 20 pieds pour celui d'aval.

4. Pouvoir rétablir au printemps le passage pour la navigation sans démolir entièrement les ouvrages.

Ces conditions à remplir ont fait adopter le système suivant :—

Chaque barrage se compose de deux piles à parois verticales, laissant entre leurs coins les plus rapprochés un espace égal à la largeur de l'écluse.

Ces piles chargées de pierre forment culées pour le caisson mobile qui fermera cette ouverture à la fin de la saison de navigation.

En second lieu viennent deux caisses à paroi antérieure inclinée à 45° supportant deux rangs de planches à la même inclinaison et recouvertes elles-mêmes d'une couche d'argile.

Ces deux parties joignent les culées au rivage, auquel elles sont soigneusement reliées. Ces caisses sont aussi chargées de pierre.

Enfin le barrage se complète par un caisson mobile en forme de coin, destiné à combler à volonté l'espace ménagé pour le passage des vaisseaux.

Le plan général annexé fait voir la disposition d'ensemble des deux barrages. Celui d'amont a une longueur totale mesurée sur sa face antérieure de 214 pieds. Celui d'aval a une longueur totale de 237 pieds.

Celui du côté sud-est a été prolongé parallèlement à l'axe de l'écluse pour éviter de faire le raccordement du batardeau et du remblai de l'écluse à un endroit où celui-ci présente peu d'épaisseur et où on aurait pu craindre des infiltrations à travers le mur en pierre sèche qui garnit la tête de l'écluse.

## CONSTRUCTION DES DIVERSES PARTIES DU BARRAGE.

Le caisson mobile mesure 66 pieds en dedans et 52 pieds en dehors par 13 pieds de largeur. Il est fait de madriers de pruche posés à plat et entre-croisés, formant trois cloisons verticales dans le sens de sa longueur dont les deux premières du dehors sont à parois pleines et la troisième à claire-voie.

Il est subdivisé dans sa longueur par cinq cloisons de pièces transversales dont les interstices sont remplis dans la partie antérieure du caisson et laissées vides dans l'autre.

Les intersections des deux cloisons longitudinales étanches avec leurs cloisons transversales forment donc 6 boîtes à parois massives du haut en bas, mais ouvertes par le fond.

Ces boîtes ont à l'intérieur une largeur de 4 pieds et sont remplies de corroi soigneusement pilonné pour assurer l'étanchéité des cloisons. De plus le corroi repose sur le fond naturel de la rivière et il en comble les inégalités.

Cette charpente en madriers est reliée ensemble par des boulons de fer rond d'un pouce de diamètre et de 4 pieds de longueur, à chaque intersection des pièces longitudinales et transversales.

Pour éviter les infiltrations qui auraient pu se produire par dessous le fond du caisson, on a planté en avant une rangée de planches et formé au pied en remblai d'argile.

Le caisson mobile est chargé de pierre après qu'il est amené en position, et celles-ci sont déposées sur un plancher établi à quelques pieds seulement de la surface, et on les enlève au printemps avant de laisser l'eau remplir l'écluse.

Les piles ou culées sont construites de la même manière que le caisson, seulement la charge de pierre est plus considérable.

Les caisses à paroi inclinée sont faites de bois méplat de 1 pied ou plus d'épaisseur. Les pièces sont simplement superposées, et assujéties par des boulons de fer carré de  $\frac{3}{4}$  de pouce de côté, à chaque intersection. Ces boulons traversent deux pièces et la moitié d'une troisième.

La paroi inclinée seule est retouchée pour donner une pente uniforme de 45°. Cette paroi est recouverte de deux rangs de palplanches de deux pouces d'épaisseur à joint couvert. Ces palplanches sont battues avec un mouton pesant 300 lbs environ et enfoncées de 3 à 5 pieds, suivant le cas, et de manière à traverser la couche de boue qui recouvre le fond naturel de la rivière.

Ces caisses qui ont 20 pieds de largeur à la base diminuent en montant de manière à n'avoir qu'environ 8 pieds au sommet.

Pour obtenir un passage commode sur le haut du barrage, on a laissé projeter en dedans les pièces transversales du sommet et établi au-dessus un pont de 13 pieds de largeur (les dessins n'indiquent pas cette disposition). Par ce moyen on fait arriver les tombereaux jusqu'à chaque point des talus pour y déposer la terre. Pour franchir l'ouverture laissée libre, on établissait un pont volant à l'aide du grand chalan affecté aux réparations, de sorte que la terre était amenée directement par les tombereaux sur tous les points des barrages.

Le barrage d'aval a été construit sur le même système; il offre néanmoins les particularités suivantes :

L'emplacement qu'il devait occuper était couvert d'un enrochement à pierre perdue, jetée là quelque temps après la construction de l'écluse, pour arrêter des affouillements causés par le courant violent des vannes des portes de l'écluse.

Il n'était pas prudent d'établir le caisson sur ce lit de pierres, où l'eau aurait facilement trouvé un passage. Il fallut donc recourir au dragueur pour mettre à nu le fond de la rivière.

Le terrain au-dessous se trouva être un sable gris mouvant où la moindre infiltration une fois commencée pouvait devenir insurmontable.

Pour obvier à ce danger on fit jeter à cet endroit et jusqu'à une dizaine de pieds en avant une couche de terre de deux pieds d'épaisseur. Le caisson fut ensuite amené en place et chargé de pierre, comme celui d'amont; mais au lieu de palplanches on étendit des toiles goudronnées dans l'angle formé par le terrain et la paroi verticale du caisson. Ces toiles recouvrent le sol sur une espace de 10 pieds environ en avant du caisson, puis elles s'appliquent contre la paroi verticale jusqu'à une hauteur de 6 à

7 pieds au-dessus du fond. Le tout est ensuite recouvert d'un remblai en terre s'élevant à environ 12 pieds.

Ce système a donné de bons résultats, et on n'a pas constaté de voies d'eau par dessous le caisson mobile.

#### MARCHE DES TRAVAUX.

La construction des barrages fut commencée le 19 septembre, mais les travaux furent retardés par les pluies continuelles et la hauteur de l'eau dans la rivière. On éprouva beaucoup de difficulté à enfoncer les palplanches du barrage d'amont; le fond de la rivière à cet endroit se trouvant parsemé de pierres et de pièces de bois submergé enfoncées dans la boue, qu'il fallut faire enlever par un plongeur, travail lent et assez pénible.

Pour le barrage d'aval on éprouva peu de difficulté de ce chef, mais la profondeur étant plus grande et l'eau encore plus haute, on dû employer du bois très long, et on obtenait plus difficilement une surface uniforme. D'un autre côté les dégels constants qui eurent lieu pendant les mois de novembre et décembre permirent d'avoir la terre en bonne condition pour les corrois qui restaient à faire.

En somme, les barrages ne purent être terminés que dans les derniers jours de décembre, et vers cette époque survint une crue tout à fait inusitée de la rivière qui fit remettre l'essai des barrages et de la pompe au commencement du mois de janvier.

Mais alors on put constater que la machine à vapeur sur laquelle on avait compté était insuffisante pour actionner la pompe, et on dû aviser à se procurer une machine et une pompe auxiliaires ainsi qu'une chaudière pour fournir la vapeur.

Les travaux furent suspendus et ce ne fut qu'au mois de février que l'état des chemins permit d'amener de Sorel les machines cherchées.

On parvint enfin à faire fonctionner une pompe centrifuge de 6 pouces de diamètre et à vider l'écluse, moins  $1\frac{1}{2}$  pied d'eau qui resta dans la partie centrale de l'écluse, laquelle est plus basse que tout le reste. Il fallut aussi enlever la glace qui s'était formée durant l'hiver et qui atteignait 2 pieds d'épaisseur. Après cette opération on fut à même d'examiner l'état de l'écluse et de voir où sont les principaux dommages qu'elle a soufferts.

La saison se trouvant alors avancée, on arriva à la conclusion que les travaux à faire étaient trop considérables pour être exécutés avant l'ouverture de la navigation et qu'il vaudrait mieux reprendre le tout à l'automne.

On prit quelques mesures provisoires pour empêcher les dommages d'augmenter pendant la saison de navigation, et on profita du temps que l'écluse était vide pour rejointoyer les murs en contre-bas de la ligne d'eau basse.

Il ne restait plus pour le moment qu'à rendre l'écluse à la navigation. Pour cette opération nous avions à notre disposition le dragueur n° 1, qui avait hiverné dans le canal de Chambly.

Dans l'état des choses il ne pouvait atteindre que le barrage d'amont, à moins de franchir le barrage de Saint-Ours pour se trouver en aval du barrage inférieur. Or, contrairement à ce qui arrive d'ordinaire, aucun vaisseau n'aurait pu y passer cette année. En face de cette difficulté on dut essayer d'enlever le barrage d'aval sans le secours du dragueur.

On tenta l'opération au moyen de leviers et de poulies, mais la masse de terre déposée en avant du caisson résista, et celui-ci fut séparé en deux parties de 10 pieds chacune, le haut se séparant du reste qui demeura au fond. Néanmoins, comme il y avait de 6 à 7 pieds d'eau par-dessus, le dragueur pouvait y passer avec facilité.

Aussitôt que le Richelieu fut libre de glace jusqu'à Chambly, on amena le dragueur à Saint-Ours; il commença par enlever le remblai formé en avant du caisson central d'amont, puis, à l'aide de leviers et de poulies, on éloigna ce caisson mobile de ses culées, on le renversa en partie, et alors, le courant aidant, le corroi s'échappa par le fond et le caisson fut remis à flot.

Le dragueur put alors entrer dans l'écluse et passer au delà du 2e barrage. Il enleva la terre comme pour celui d'amont, puis, avec des poulies et des treuils, on parvint à déplacer la partie du caisson qui était restée au fond, et à la remettre aussi à flot. Le passage se trouvait alors complètement libre pour la navigation.

## ÉTAT DE L'ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

La maçonnerie de l'écluse a peu souffert dans les quarante années qu'elle a duré. Au-dessous de la ligne d'eau basse la maçonnerie est en bon état et ne semble pas avoir travaillé, si ce n'est l'extrémité nord-ouest du mur qui paraît s'être affaissée de deux pouces environ par un tassement de la fondation.

Au-dessus de la ligne d'eau basse, la maçonnerie a souffert davantage, les rangs de pierre ont glissé les uns sur les autres vers l'écluse, mais nulle part on n'a constaté une déviation de la verticale dépassant deux pouces pour la hauteur totale du mur. Ces déviations se font remarquer surtout dans le voisinage des chardonnets et des puits de chaînes. Les murs de la chambre de l'écluse paraissent en meilleur état. Les mesures prises, récemment comparées aux dimensions originales de l'écluse, indiquent néanmoins là aussi, un rapprochement des murs vers leur sommet. Le ciment paraît solide dans les joints, à l'exception de quelques fuites d'eau dans le voisinage immédiat des chardonnets. Les murs peuvent durer encore très longtemps dans l'état où ils sont maintenant.

Le fond de l'écluse n'est pas dans un état aussi satisfaisant. La plateforme au-dessus du seuil d'amont, ou plutôt le plancher de l'enclave des portes, est formé d'un rang simple de madriers de chêne de 4 pouces d'épaisseur. L'action de l'eau a agrandi les joints entre ces madriers, et quelques-uns ont bien  $\frac{1}{2}$  pouce de largeur. Comme cela se répète à chaque madrier et sur toute la longueur de la plateforme, on comprend qu'il peut passer par là un volume d'eau considérable.

C'est ce qui est arrivé; l'eau paraît avoir trouvé une issue sous le seuil, pardessous l'extrémité des palplanches qui forment la cloison à chaque bout de la plateforme sur laquelle le seuil est construit. En effet, sous tout le plancher de l'enclave des portes, l'argile qui avait été tassée entre les pilotis et entre les pièces transversales, a été entraînée et il s'est produit des affouillements de 10 pieds de profondeur dans le voisinage immédiat de la cloison de palplanche.

Ces cavités avaient été en partie comblées par les masses de gravier qui ont été jetées en cet endroit depuis 3 ou 4 années, mais il en est resté deux qui ont permis de juger à quelle profondeur le sol est miné. L'issue de ces voies d'eau se trouve au pied de la plateforme qui porte le seuil de maçonnerie ou le radier. En cet endroit, plusieurs madriers du plancher ont été déplacés par la pression de l'eau s'exerçant de bas en haut, et, ces années dernières, on a trouvé là des monceaux de terre et de gravier, montrant le travail qui s'opérait sous les planchers et sous le seuil.

Il s'est produit une autre voie d'eau sous le mur de l'enclave de la porte, du côté ouest, c'est celle-là qui a produit un effondrement partiel du terrain derrière le mur. On n'a pas pu s'assurer de l'endroit où elle trouvait son issue. Cette voie d'eau ayant été interceptée au moyen d'une quantité de gravier et de terre pilonnée.

La plateforme du seuil d'aval n'est pas en meilleur état, là comme en haut il s'est produit des affouillements profonds sous le seuil, et la déperdition d'eau est parfois telle, que l'abaissement de niveau qui en résulte dans l'écluse, rend difficile la manœuvre des portes d'amont.

## RÉPARATIONS À FAIRE.

Après l'examen que nous avons fait de l'écluse de Saint-Ours, et d'après les renseignements que nous avons pu recueillir sur sa construction et sur celle d'écluse de la même période, j'arrive à la conclusion suivante :—

Qu'il ne serait pas nécessaire de démolir les maçonneries puisqu'elles sont en bon état, surtout au-dessous de la ligne d'eau basse, et qu'il serait très difficile sans une démolition complète de modifier l'écluse actuelle de manière à en augmenter le tirant d'eau, comme il en avait été question d'abord. Il reste donc à réparer l'écluse sous sa forme actuelle.

Les planchers devront être remplacés en entier, à l'exception des planchers de chêne dans les enclaves d'amont et d'aval, qui n'exigeront pas de fortes réparations.

Pour assurer l'étanchéité dans ce fond d'écluse parsemé de sources on devra substituer à l'argile pilonnée, employée originairement, sous les planchers, une couche de béton plus ou moins épaisse suivant l'effort qu'elle aura à subir.

Nous pourrions aussi profiter de l'état de l'écluse pendant les travaux actuels pour établir à chacune de ses extrémités une forte cloison protégée par une tranchée remplie de béton, dans l'alignement des rainures ménagées pour un barrage de poutrelles, ceci devant servir pour les réparations à venir.

Nous pourrions également, en aval de l'écluse et au delà des murs en retour, revêtir le fond de pierres posées à la main, sur un lit de pierre cassée afin de prévenir les affouillements qui se sont produits après la construction de l'écluse et qui tendraient encore à se produire si cette partie n'est pas protégée contre le courant violent venant des vannes pendant l'éclusage des vaisseaux.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

L. G. PAPINEAU,

*Ingénieur-résident.*

E. H. PARENT, *ecr.*,  
Ingénieur surintendant du canal Lachine,  
Montréal.

---

 ANNEXE No. 9.
 

---

 CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.
 

---

 BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,  
 OTTAWA, 3 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

## CONSTRUCTION.

Il n'y a pas eu lieu de faire aucun ouvrage à classer sous ce chef.

## ENTRETIEN.

*Canal de Sainte-Anne.*

Ce canal a été fermé à la navigation le 22 novembre 1888 et rouvert le 19 mai 1889.

On a fait les réparations ordinaires qui étaient nécessaires aux écluses et aux portes, ainsi qu'aux bâtiments, aux clôtures, aux chaussées, etc., etc. Les jetées qui marquent le chenal en amont de l'écluse, et qui servent à guider les bâtiments vers l'entrée du canal, ont été exhausées de 3 pieds au-dessus de la hauteur à laquelle les avait laissées l'entrepreneur; et elles sont ainsi devenues plus utiles pendant le temps des hautes eaux. On a construit deux petites piles à la baie de l'île Perrot pour l'hivernage des bômes; et on a fait des réparations ordinaires aux autres piles et jetées, aux bômes, aux chalans, etc.

La navigation a été régulière et sans entraves. Elle n'a été interrompue par aucune cause pendant l'exercice.

## CANAL DE CARILLON.

La navigation sur ce canal a été close le 2 décembre 1888 et rétablie le 26 avril 1889.

On a construit une écurie et un hangar à bois en dépendance de la maison fournie au péager, et on a posé une clôture en fil métallique autour du terrain.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses 1 et 2, et fait les renforcements et les réparations jugés nécessaires aux jetées directrices et aux bômes.

Le mur de soutènement du sud du bassin du canal a été rejointoyé.

On a construit et mis en œuvre des chalans pour le service des plongeurs et le transport des matériaux pour le canal.

On s'est occupé des chaussées, des ponts, des clôtures et des fossés; et tout les travaux qui font partie du canal ou qui en dépendent sont maintenant dans un bon état.

## CANAL DE GRENVILLE.

Comme celui de Carillon le canal de Grenville a été fermé à la navigation le 2 décembre 1888 et rouvert le 26 août 1889.

Les écluses 3, 4, 5, 6 et 7 ont été totalement visitées et ont subi les réparations nécessaires; les portes et dépendances ont été réparées et repeinturées.

Le pont tournant à Grenville (qui est aujourd'hui une vieille construction) a été entièrement visité, et toutes les parties pourries ou affaiblies ont été enlevées et remplacées.

On peut en dire autant du pont de l'écluse n° 5, bien que ce pont soit dans un état tel qu'avant longtemps il faille le renouveler tout à fait.

On a visité les clôtures aux diverses écluses, et on a repeinturé celles qui avaient besoin de l'être.

On s'est aussi occupé des levées le long du bief et on leur a fait les réparations nécessaires. Les parties avariées de l'épaulement en cailloutage ont été reconstruites. Les aqueducs ont partout été visités et curés.

Il n'y a eu aucune interruption du trafic pendant l'année, et le fonctionnement du canal a été régulier et satisfaisant.

*Canal de la Culbute.*

Le peu de trafic qui appartient naturellement à ce canal y a trouvé son cours. On a fait à ce canal les réparations nécessaires pour maintenir ses écluses en état d'être utilisées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,

*Ingénieur surintendant.*

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

## ANNEXE No 10.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,  
OTTAWA, 19 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux dont j'ai la charge, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

La navigation s'est close à Ottawa le 22 novembre et aux Moulins de Kingston le 23 novembre 1888.

Elle s'est rouverte à Ottawa le 22 avril et aux Moulins de Kingston le 29 avril 1889.

Depuis le bief culminant, au Petit lac Rideau, en descendant jusqu'à Ottawa, l'eau s'est maintenue à la hauteur voulue sur les buses des différentes écluses jusqu'à la clôture de la navigation.

Dans les autres biefs jusqu'à Kingston, l'eau est tombée le 8 juillet au-dessous du niveau nécessaire pour la navigation au seuil d'amont de l'écluse de Newboro' et a continué de baisser jusqu'à la fin de la saison, époque à laquelle elle était un pied au-dessous du niveau voulu.

Dans le bief des Moulins de Kingston, l'eau est tombée, dans le cours de juillet, à 1 pied 10 pouces au-dessous du niveau réglementaire, mais a regagné quelques pouces vers la fin de la saison à la suite des pluies.

Bien que la neige n'ait pas été abondante, et qu'on n'ait guère eu de crue des eaux au printemps, les pluies continues du commencement de la saison ont empli tous les biefs et les déversoirs de trop-plein, lesquels ont dû être tenus ouverts jusqu'à la fin de juillet, ce qui n'était pas arrivé depuis vingt ans.

Le vieux barrage au pied du lac Hart a été renouvelé, ainsi qu'un barrage à la décharge du lac Rock. Des gens qui considéraient que leurs terres souffriraient de la construction de ce barrage y ont pratiqué une brèche au printemps.

On a aussi fait un arrangement en conséquence duquel le vieux barrage à la décharge du lac Wolfe sera restauré, ce qui aidera considérablement à l'alimentation de la partie supérieure du Rideau, et obvierra dans une certaine mesure aux basses eaux sur le busc d'amont de Newboro'.

On s'attend que l'année prochaine on aura une drague à l'œuvre sur le canal, de sorte qu'on pourra procéder à l'approfondissement des tranchées peu profondes et au renforcement des barrages.

Les principales réparations faites aux constructions sont les suivantes :—

*Moulins de Kingston.*

On a renouvelé les vantaux de la porte d'aval, replanché le long pont sur le déversoir de décharge, posé dix balanciers neufs, et réparé la maison de l'éclusier.

*Moulins de Brewer en aval.*

On a déposé soixante et quinze verges de gravier sur l'écluse et le barrage.

*Moulins de Brewer en amont.*

On a renouvelé les vantaux du centre, et réparé ceux d'aval.

*Brass'-Pond.*

On a bâti une loge pour le gardien du pont.

*Jones'-Falls.*

On a démoli et reconstruit le musoir d'amont, réparé le barrage de Morton, et généralement réparé les portes d'écluse.

*Station de Davis.*

On a asséché l'écluse et renouvelé le busc d'aval ; construit quatre nouvelles piles d'amarrage à la tête de l'écluse.

*Newboro'.*

On a nettoyé la tranchée, et reconstruit la maison de l'éclusier.

*Narrows.*

On a reconstruit le barrage et le pont sur le déversoir de décharge, et réparé des piles en amont et en aval de l'écluse.

*Oliver's-Ferry.*

On a renouvelé le pont tournant.

*Poonamalie.*

On a construit une paire de vantaux, et réparé la porte d'amont.

*Smith's-Falls (écluse simple).*

Réparations à la maison de l'éclusier.

*Smith's-Falls (écluses accolées).*

On a posé la fondation d'un nouveau pont tournant en fer, et construit des piles dans le bassin pour le protéger.

*Old-Sly's.*

Réparations générales à la station.

*Edmond's.*

Réparations générales à la station.

*Kilmarnock.*

On a construit un nouveau pont tournant, et réparé les portes.

*Merrickville.*

Réparations générales.

*Carrière de Clow.*

On a déposé en arrière du barrage de pierre soixante voitures de pierre cassée.

*Rapides de Nicholson.*

On a reconstruit une paire de vantaux, et renouvelé les poulies des chaînes.

*Long-Island.*

On a posé un nouveau busc en pierre à l'écluse du milieu, et fait les réparations générales nécessaires.

*Black-Rapids.*

On a réparé la porte d'amont.

*Hogsback.*

Réparations générales.

*Hartwell's.*

Réparations générales.

*Marais de Dow.*

On a réparé une brèche qui s'était produite dans la levée du sud.

*Pont de Little (chemin de la rue Bank).*

On a renouvelé le pont tournant et ses piles.

*Ottawa.*

On a renouvelé une paire de vantaux ; et exhaussé et replanchéié le long quai du bassin.

*Travaux pour lesquels il a été voté des crédits particuliers.*

Le nouveau pont tournant en fer construit à Smith's-Falls a été terminé, ainsi que le clôturage des accès, et le pont a été ouvert au trafic.

Le bois nécessaire au nouveau barrage à la décharge du lac Wolfe a été déposé sur les lieux.

La navigation n'a été aucunement interrompue.

On verra par les bordereaux qu'il y a eu augmentation dans le mouvement par tout le canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

*Ingénieur surintendant.*

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

*Ottawa.*

## ANNEXE No. 11.

## CANAL DE LA TAY.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,  
OTTAWA, 19 septembre 1889.

## RAPPORT POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889.

MM. W. Davis et Fils ont commencé en septembre les travaux de leur entreprise qui consiste à terminer le canal depuis la rue Craig jusqu'au côté sud de la rue Peter, y compris l'excavation du vieux bassin, la construction de quais, l'approfondissement de la rivière, la construction de la maçonnerie pour trois ponts, et ces entrepreneurs ont poussé les travaux avec une telle énergie que la principale partie de leur entreprise était presque terminée à la fin de janvier, ce qui ne laissait que l'approfondissement de la rivière entre la rue Craig et le bassin à exécuter pour compléter l'entreprise dont l'achèvement n'est pas obligatoire dans le cours du présent exercice.

Les entrepreneurs ont commandé à une maison de Welland une drague propre à ce travail, mais elle n'était pas encore arrivée sur les lieux au 30 juin.

Aussitôt que la maçonnerie a été prête l'entrepreneur des ponts d'acier a terminé son entreprise, et ces ponts sont aujourd'hui ouverts à la circulation.

Pendant toute la saison on a permis aux bateaux à vapeur de se servir à leurs propres risques de la partie du canal terminée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

*Ingénieur surintendant.*

A. M. A. P. BRADLEY,  
Sec. dépt. des chemins de fer et canaux,  
Ottawa.

## ANNEXE No. 12.

## CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 12 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les constructions qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

La navigation a été close le 22 novembre et rouverte le 17 avril. Dans les différents biefs, l'eau s'est maintenue à un bon niveau—de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds—sur les seuils jusque vers la fin de la navigation. La crue du printemps a été très faible cette année, et on craignait que l'eau deviendrait rare avant la clôture de la saison, c'est pourquoi je commençai beaucoup plus tôt que d'ordinaire à retenir l'eau en fermant les barrages. Cependant, pendant les deux ou trois derniers jours de mai et les dix premiers jours de juin il est tombé une quantité de pluie extraordinaire qui, selon les registres de l'observatoire de Toronto, n'a été égalée—pour une période correspondante—que deux fois depuis 1854. Cette pluie a fait monter les réservoirs à une grande hauteur, mais il n'y a pas eu de dommages de causés aux constructions. Il est impossible de régler l'eau avec avantage dans les conditions actuelles, vu que tous les grands réservoirs en amont du lac des Esturgeons sont sous un différent contrôle.

Le nombre total des écluses (y compris ceux de la pointe de Young) a été de 2,814. L'écluse de la pointe de Young est sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario, mais elle dépend, pour une alimentation suffisante d'eau, des barrages de Lakefield et de la pointe de Young, récemment construits par ce département. Le nombre des éclusages ne donne pas une idée juste du trafic qui se fait sur ces eaux, attendu que plusieurs biefs étant longs, comme entre Lyndsay et Bobcaygeon ou entre Chemong et Bobcaygeon, il se fait beaucoup de navigation sans qu'il en soit consigné de notes. Il y a aujourd'hui vingt et un steamers sur les biefs entre Lakefield et le lac Balsam, et six entre Peterboro' et Heely's Falls.

Les constructions qui marquent les différentes stations entre Trenton et le lac Balsam ont été décrites dans des rapports précédents. Cette année les travaux de construction et de réparation ont été comme suit :

*Châtes de Fénélon.*

Le coin d'une des ventelles des portes d'écluse ayant été brisée, cette ventelle a été réparée. Le passage conduisant au lac de Cameron a été intercepté par le pont fixe du chemin de fer Grand-Tronc sur la rivière à la tête du canal. Ce pont devrait être converti en pont tournant avant l'ouverture de la navigation la saison prochaine.

*Rivière Scugog.*

Une deuxième balise a été construite à l'embouchure de la rivière, et on a entre-tenu des feux sur les deux, ce qui a été d'un grand avantage pour la navigation.

*Bobcaygeon.*

On a construit un nouveau barrage à cette station, et formé une cale sèche par le prolongement de deux piers du barrage. Le barrage a 553 pieds de longueur, 35-pieds de largeur à sa base, et 20 pieds de hauteur extrême. Il a neuf pertuis de 25-pieds, un de 18 pieds et un de 12; en outre l'ouverture pour la cale sèche (35 pieds) est munie de poutrelles à l'extrémité d'aval et peut servir de pertuis au besoin. Il y a aussi 75 pieds de barrage plat du côté sud. Une digue en cribwork court le long du côté nord de la rivière depuis l'extrémité du barrage sur une distance de 1,093 pieds; sa hauteur moyenne est de 7 pieds et sa largeur de 8. Au delà, sur une distance.

de 200 pieds est un revêtement de gros bois retenu par des traverses ancrées dans la levée. Comme il est dit plus haut, la cale sèche est formée par le prolongement de deux des piliers du barrage, et a 170 pieds de long sur 35 pieds de large, et le lit naturel de la roche en forme le fond. Des bâtiments d'un tirant de 5 pieds peuvent y entrer dans les saisons d'eau basse ordinaires.

On a recouvert le radier de l'écluse de tôles à chaudières de  $\frac{3}{8}$  de pouce d'épaisseur rivées ensemble et taillées suivant la forme du radier. La tôle a été chevillée au radier, et l'angle formée par celui-ci et les murs rempli en béton. On a ainsi obtenu un radier parfaitement étanche à un prix relativement peu élevé. Les vantaux d'aval ont été soulevés et les marches exhaussées.

Un chardonnet neuf a été posé à la porte, du côté sud-est, la gelée ayant fendu le vieux de façon à l'empêcher de retenir l'ancrage du vantail.

*Buckhorn.*

On a enlevé une quantité de roche détachée qui avait été charriée d'amont dans l'écluse. On a placé une douzaine de têtes d'amarrage le long du couronnement de l'écluse, et des crochets de fer le long des jetées à l'entrée d'aval. On a aussi travaillé à la chaussée conduisant au pont tournant.

*Burleigh.*

Plusieurs des appareils de manœuvre des ventelles étant brisés ont été remplacés par de plus solides.

*Lakefield.*

On a construit un débarcadère de 425 pieds de long sur 16 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 8 pieds.

*Peterboro'.*

On a fait de légères réparations aux portes d'écluse et au barrage. La sciure de bois est une véritable plaie à cet endroit. Il est parfois presque impossible d'ouvrir les portes d'écluse le matin.

*Rivière Otonabee.*

La rivière débouche dans le lac Rice par trois chenaux. Ces chenaux étaient tous trois navigables jusqu'à ces dernières années. La sciure de bois a maintenant totalement fermé à la navigation celui du centre et celui de l'est, et ce n'est qu'avec la plus grande difficulté que les bateaux à vapeur peuvent se frayer un passage dans la seule embouchure qui reste ouverte.

*Hastings.*

On a fait quelques réparations au pont tournant et aux vantaux d'aval.

*Rivière Trent.*

On a enlevé des cailloux du chenal à la batture connue sous le nom de Humphrey's Bar.

*Rapides de Chisholm.*

On a fait quelques légères réparations au barrage.

On a poussé les travaux du nettoyage du chenal entre Lakefield et le lac Balsam, le curage ayant déjà été fait aux Narrows du lac Katchewanoe, à Bobcaygeon et à plusieurs endroits intermédiaires. Il y a des bouées et des balises sur le chenal là où il est nécessaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

*Ingénieur surintendant.*

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

## ANNEXE No 13.

## CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 6 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre.

La navigation s'est fermée le 6 janvier, et s'est rouverte le 23 mars, cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ANNÉE.	NAVIRES.		TONNAGE.		PÉAGES PERÇUS.	
	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.
1888.	Nombre.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	174	141	6,421	6,232	50 53	40 32
Août.....	112	94	4,213	4,209	93 40	23 22
Septembre.....	142	121	4,478	7,023	93 00	85 00
Octobre.....	155	128	7,122	6,144	100 07	110 07
Novembre.....	106	86	4,327	5,921	151 06	112 13
Décembre.....	79	62	3,870	2,421	40 00	60 00
1889.						
Mars.....	6	4	204	287	6 00	4 00
Avril.....	120	99	5,432	3,510	100 00	58 00
Mai.....	171	130	11,101	8,428	247 41	200 40
Juin.....	138	149	7,826	6,112	234 51	213 22
Total.....	1,203	1,014	54,994	50,287	1,115 98	906 36

Les écluses et autres constructions du canal sont restées en bon état durant l'année et n'ont nécessité que des travaux de réparation ordinaires.

Le mur de soutènement—sur l'état de délabrement duquel j'ai attiré l'attention dans mon rapport—a été visité; mais malgré l'état de vétusté constaté en certains endroits, il a été jugé à propos de ne pas y faire de réparations à présent et d'attendre que l'état du mur se soit aggravé pour y faire subir alors des réparations générales et plus efficaces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

*Ingénieur.*

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

## ANNEXE No 14.

## NAVIGATION DU ST-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Intermédiaires.	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fluve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-Louis	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11 $\frac{1}{2}$	1,065 $\frac{1}{2}$
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fluve Saint-Laurent	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle	Pointe-Farran	8	1,071
Ext. sup. de l'île de Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fluve Saint-Laurent	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide-Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fluve Saint-Laurent	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Île	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Île	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2 $\frac{1}{2}$	1,095 $\frac{1}{2}$
Pointe-Cardinal	Tête des rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097 $\frac{1}{2}$
Rapides des Galops	Prescott	Fluve Saint-Laurent	7 $\frac{3}{8}$	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26 $\frac{3}{8}$	1,360 $\frac{3}{8}$
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Érié	232	1,592 $\frac{3}{8}$
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610 $\frac{3}{8}$
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635 $\frac{3}{8}$
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668 $\frac{3}{8}$
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938 $\frac{3}{8}$
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985 $\frac{3}{8}$
Sault Sainte-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,986 $\frac{3}{8}$
Tête du Sault Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993 $\frac{3}{8}$
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259 $\frac{3}{8}$
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle-Nord-Ouest			312	
Angle-Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259 $\frac{3}{8}$  milles du détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle et 2,188 $\frac{3}{8}$  milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Île à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

## ANNEXE No 15.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Dignes.		Longueur de canal artificiel à chaque station.	
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.		Hauteur.
			Milles.	Ascens. pds. pcs.	Pieds.	Pieds.		
1	Ottawa .....	0	8	82 0	3	{ 230 1,320 1,616	13 33 14	4'00
2	Hartwell's .....	4 $\frac{1}{2}$	2	22 0	1	100	28	
3	Hogsback .....	5 $\frac{1}{2}$	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids .....	9 $\frac{1}{2}$	1	10 0	1	300	12	
5	Long-Island .....	14 $\frac{3}{4}$	3	27 0	3	850	68	
6	Burritt's .....	40 $\frac{3}{4}$	1	10 6	1	240	14	
7	Nicholson .....	43 $\frac{3}{4}$	2	15 2	1	500	9	
8	Clowes .....	44 $\frac{1}{2}$	1	10 0	1	481	16	
9	Merrickville .....	46 $\frac{3}{4}$	3	25 0	1	150	6	
10	Maitland .....	55	1	4 9	1	270	8	
11	Edmunds .....	59 $\frac{1}{2}$	1	10 10	1	343	8	
12	Old-Slys .....	60 $\frac{3}{4}$	2	15 6	1	250	20	
13	Smith's-Falls .....	61 $\frac{1}{2}$	4	33 9	2	600	24	
14	Premiers Rapides ou Poonamalie .....	64	1	7 9	1	260	5	
15	Narrows .....	83 $\frac{1}{4}$	1	4 0	1	600	9	
	Ascension totale à l'eau basse .....			292 3				
16	Isthmus .....	87 $\frac{1}{2}$	1	4 0				1'25
17	Chaffey's .....	92	1	12 6				0'13
18	Davis .....	94 $\frac{1}{2}$	1	9 0	1	300	15	0'06
19	Jones'-Falls .....	97 $\frac{1}{2}$	4	60 0	1	300	60	0'25
20	Brewer's-Upper-Mills .....	108 $\frac{1}{2}$	2	19 0	1	200	20	1'75
21	do Lower-Mills .....	110	1	14 2	1	200	12	4'25
22	Kingston-Mills .....	120 $\frac{1}{4}$	4	46 8	1	6,042	14	0'25
23	Kingston .....	126 $\frac{1}{4}$						
	Chute totale à l'eau basse .....			165 4				
	Total .....		47		24	15,472		16'46

## ANNEXE No 16.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1888, et de leur ouverture au printemps de 1889.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine .....	2 décembre 1888.....	21 avril 1889.
Canal Beauharnois .....	1er décembre 1888.....	17 avril 1889.
Canal Cornwall .....	26 décembre 1888.....	22 avril 1889.
Canal Williamsburg.....	10 décembre 1888.....	22 avril 1889.
Canal Welland— Nouveau canal .....	1er décembre 1888.....	{ 16 avril 1889. 1er mai 1889.
Ancien canal .....		
Ecluse et digue Sainte-Anne.....	22 novembre 1888.....	19 mai 1889.
Canal Carillon.....	2 décembre 1888.....	26 avril 1889.
Canal Grenville.....		
Ecluse et digue de la Culbute.....	.....	.....
Chute à Blondeau.....		
Rideau.. { Kingston Mills .....	23 novembre 1888.....	29 avril 1889.
{ Ottawa.....	22 novembre 1888.....	22 avril 1889.
Ecluse Saint-Ours.....	24 novembre 1888.....	19 avril 1889.
Canal Chambly .....	22 novembre 1888.....	29 avril 1889.
Canal Erié (New-York).....	30 novembre 1888.....	1er mai 1889.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton).....	6 janvier 1889.....	23 mars 1889.
Travaux du canal Trent.....	22 novembre 1888.....	17 avril 1889.

## ANNEXE No 17.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889.  
CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N <sup>o</sup> du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
8407	Cie de ch. de fer de Montréal et de l'Ouest.....	6 juin 1888	Convention de subvention, de Saint-Jérôme à La Chute aux Iroquois.
8299	Cie du ch. de fer de colonisation du lac Témiscamingue.....	27 do 1888	Convention de subvention, du Long-Sault au lac Kippewa; pour obvier aux rapides La Micharge, La Cave, Les Erables, et La Montagne; quais et débarcadères.
9381	Cie de chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau	19 août 1889	Conv. de subv., de Hull en allant vers le Le Désert.
9537	Cie de ch. de fer Canada Atlant.	5 déc. 1888	do pont de chemin de fer à Coteau-Landing
9667	do do .....	12 juillet 1889	do (supplémentaire), pour l'exploitation du pont de ch. de fer à Coteau-Landing.
9550	Cie du c.de f. Central de la N.-E.	15 oct. 1888	Convention de subvention à partir d'un endroit à 33¼ mil. de Lunenburg, dans le dist. de New-Germany jusq. Middleton, sur le c. de f. Windsor et Annapolis
9593	Cie de ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean.....	5 déc. 1888	Convention de subvention, Jonction Chambord, près du lac Saint-Jean, vers Chicoutimi.
9660	Cie de ch. de fer de Vaudreuil et Prescott.....	11 fév. 1889	Convention de subvention, ch. de fer Grand-Tronc, à Vaudreuil, en allant vers Hawkesbury.
9666	Cie de ch. de fer de Témiscouata	22 jan. 1889	Convention de subvention, d'Edmundston en allant vers la rivière Saint-François.
9838	Cie de ch. de fer de Woodstock et Centreville .....	6 mai 1889	Convention de subvention, de la station Upper Woodstock, sur le ch. de fer du Nouv.-Brunswick, jusqu'à ou vers Centreville.
9839	Cie de chem. de fer du comté de Drummond .....	2 do 1889	Convention de subvention, de l'extrémité de la ligne couverte par le contrat n <sup>o</sup> 8,997, du 1er déc. 1887, en allant vers Nicolet.
9557	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat .....	14 fév. 1889	Con. de sub. (en terres), de Medicine-Hat aux houillères des townships 12 et 13, rang 6, ouest.

## CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

9613 J. W. McDonald.....	20 sept. 1888	Construct. de 5 milles, prolongem. de Sydney-Nord.
9614 McDonald Moffatt.....	30 oct. 1888	do piles, pont de la rivière Sydney.
9669 do .....	28 fév. 1889	do d'un quai à BarrackPoint.
9753 Sumner et Cie .....	1889	Fourn. de bois de cèdre à Grand-Narrows.
9754 W. Taylor.....	4 avril 1889	do Boisdale et à la riv. George.
9755 J. P. Mowat.....	18 mars 1889	do Grand-Narrows, Boisdale, rivière George, Leitch's ou Ball'sCreek et Sydney.
9756 J. Culligan.....	7 do 1889	do Sydney.
9757 E. A. McNeil.....	1889	do Leitch's ou Ball's-Creek.
9758 J. Graham.....	13 mars 1889	Construction de barrières pour le ch. de fer à Sydney et à Grand-Narrows.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice.—*Suite.*CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON—*Suite.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9759	J. F. Teed.....	26 mars 1889.	Bâtiments, réservoirs, etc., à Sydney et à Grand-Narrows.
9810	Cie du Télégr. Union de l'Ouest	26 do 1889.	Ligne télégraphique, de la Pointe Tupper à Leitch's Creek, à North-Sydney et à Sydney.
9824	Reid et Isbester.....	4 avril 1889.	Construct. d'un pont de ch. de fer à Grand-Narrows.
9841	E. C. Cole.....	15 do 1889.	Fournit. de traverses de ch. de fer à Newcastle.
9842	N. Poirier.....	17 do 1889.	do à la rivière Bonaventure.
9843	Cyr et Colville.....	18 do 1889.	do entre les rivières Caplin et Bonaventure.
9844	J. B. Henderson.....	22 do 1889.	do en dedans de 5 m., Black-C.
9845	W. Houston, jeune.....	24 mai 1889.	do entre la Petite Rivière Cascapédia et Caplin.
9846	J. Enright.....	3 do 1889.	do à Port-Daniel-Harbor.
9854	McDonald et Moffatt	20 sept. 1888.	Préparer les fondations pour la maçonnerie des culées de pont du ruisseau d'eau douce, Sydney.
9882	H. A. Powell.....	1er mai 1889.	Chargement et aménagement des traverses du chemin de fer, de différents endroits sur la Baie des Chaleurs et du Nouv.-Brunswick jusqu'au chemin de fer.
9889	J. P. Mowatt.....	20 mars 1889.	Nouvelle quantité de bois de cèdre.
9890	C. P. Moffatt et Cie.....	6 mai 1889.	Clôtures entre la rivière Sydney et Sydney.
9900	R. Keating.....	1er juin 1889.	Transport de rails, etc., de Port-Mulgrave à Grand-Narrows.

## CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

9577	Rhodes, Curry et Cie.....	13 nov. 1888.	Construct. de bâtim., stations, remises de locom., etc.
9735	Cie du pont Dominion.....	28 janv. 1889.	do superstructures de ponts et ponceaux.
9784	A. McPherson et Cie.....	6 mars 1889.	do do 6 ponceaux.
9903	McDougall et Giles.....	6 juillet 1889.	Creusage et bordage de puits.

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

9896	S. Cunard et Cie.....	14 juin 1889.	Fourniture de 6,200 ton'x de charbon pour locomot.
------	-----------------------	---------------	--

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

9511	S. D. Oakes.....	10 août 1888.	Service d'eau au Prolongement de l'Est et barrage à Mulgrave, N.-E.
9512	J. N. McElmon.....	10 do 1888.	Service d'eau au Prolongement de l'Est et barrage à Piedmont et Antigonish.
9513	R. Maxwell.....	10 do 1888.	Service d'eau au Prolongement de l'Est et barrage à Bayfield.
9531	J. Brown.....	28 do 1888.	Gare aux voyageurs et hangar aux marchandises à Gloucester-Junction.
9532	McQueen, Grant et Maxwell..	10 do 1888.	Réservoirs, Prolongement de l'Est, à Piedmont, Antigonish, Bayfield et Mulgrave.
9633	Rhodes, Curry et Cie.....	25 do 1888.	Hangar aux march., etc., à la jonct. de Spring-Hill.
9542	J. N. McElmon.....	7 sept. 1888.	Atelier au quai n° 2, Richmond, N.-E.
9543	J. A. Wheaton.....	8 do 1888.	Tranchée et tuyaux d'eau à Hamilton, N.-B.
9572	Dussault et Beaulieu.....	4 oct. 1888.	Réparations au quai de Rimouski.
9581	Michaud et Plante.....	13 do 1888.	Modification à la gare de la Rivière-du-Loup.
9586	Powers et Blouin.....	25 do 1888.	Paraneige, embranchement de Saint-Charles.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice—*Suite.*CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9587	Moncton Gas Light and Water Co.	31 oct. 1888.	Service d'eau, 10 ans, Moncton.
9596	C. C. Dugan.	13 nov. 1888.	Chargement du sucre à Richmond, N.-E.
9599	J. N. McElmon.	8 do 1888.	Terre-plein entre les quais à Mulgrave, Prolongement de l'Est.
9599	J. Mulligan.	8 do 1888.	Achèvement de la gare et du hangar aux marchandises au ruisseau de Nash.
9603	J. Harris et Cie.	19 nov. 1888.	Construction de 2 chasse-neige Russell.
9604	J. Crossen.	20 do 1888.	do 100 wagons fermés.
9605	do	20 do 1888.	do 70 wagons plateformes.
9608	E. Dion.	8 do 1888.	Const. d'une gare et hang. à marchand. à Millstream.
9612	J. Harris et Cie.	27 do 1888.	Construction de 50 wagons-plateformes.
9615	do	28 do 1888.	do 120 wagons fermés.
9623	Jas. Brown.	23 oct. 1888.	do d'un hangar à marchandises, etc., sur le quai à bois de Richmond, N.-E.
9630	Cité de New-Glasgow.	19 juin 1889.	Service d'eau, 10 ans, à New-Glasgow et Stellarton.
9642	J. Crossen.	24 déc. 1888.	Construction de 8 fourgons de conducteurs.
9798	J. A. Jones.	25 fév. 1889.	do d'un vieux pont à passage en dessus à Tetagouche, près de Bathurst, N.-B.
9807	Cie de Wagons d'Ontario	10 oct. 1887.	do 100 wagons à houille.
9814	Ross Frères.	5 mars 1889.	Fourniture de 100 cadres de signaux d'aiguilles.
9816	Barrow Hematite Steel Co. (Lim)	5 do 1889.	do 2,300 ton'x de rails d'acier à Annapolis.
9822	C. Cammell et Cie.	12 do 1889.	do 300 do Halifax.
9848	Barrow Hematite Steel Co. (Lim)	26 do 1889.	do 7,000 do St-Jean.
9860	J. Harris et Cie.	10 avril 1889.	Construction de 6 voitures à voyageurs de Ire classe.
9867	J. Crossen.	2 mai 1889.	do 4 wagons à marchandises.
9916	Cie de boul. et écrous, St-Jean	10 juin 1889.	Fourniture de 50 ton'x de boulons et écrous p. éclisses.
9920	Rhodes, Curry et Cie.	9 juill. 1889.	Construction d'une remise à locomotives et d'un atelier pour la construct. de locomotives, à Moncton.
9922	Nova Scotia Steel and Forge Co. (Limitée)	22 juin 1889.	Fourniture de 460 tonneaux d'éclisses à cornières.
9924	F. B. Atkinson	18 juillet 1889.	Construction d'un hangar à marchandises et déplacement de la gare à Saint-André, P. Q.
9925	C. J. McKinnon.	23 do 1889.	Pose d'un tuyau d'eau à Stellarton.
9927	W. Castel.	8 do 1888.	Chargement du sucre à Richmond et à la tête de ligne en eau profonde, à Halifax.
9934	R. R. Call.	30 do 1889.	Construction d'un hangar à charbon et un viaduc en bois à Moncton, N.-B.
9935	Rhodes, Curry et Cie.	30 do 1889.	Construct. d'une cendrière en pierre à Moncton, N.-B.
9943	Cie Manufacturière de Forbes.	22 do 1889.	Planchéiage, etc., pont de Sackville.
9945	Cie de Wagons d'Ontario	22 avril 1889.	Construction de 31 wagons-plateformes.
9946	do	22 do 1889.	do 25 wagons fermés.

## CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

9816	Barrow Hematite Steel Co. (Lim)	15 mars 1889.	Fournir 2,300 ton'x de rails d'acier à Annapolis, N.-B.
9857	O'Neill et Campbell.	13 mai 1889.	Construction de 20 milles de chemin de fer.
9917	Cie de boulons et écrous, St-Jean	10 juin 1889.	Fournit. de 20 ton'x de boulons et écrous d'éclisses.

## CANAL WELLAND.

Let'rs			
120567	} John Battle.	20 juill. 1888.	} Fournir et livrer du ciment hydraulique de Thorold pour réparations aux jetées de Port-Dalhousie.
120922		20 août 1888.	
9851	McCleary et McLean.	23 avril 1889.	Fournir le bois pour réparat. de la jetée à P.-Colborne.
9852	W. Hutchinson.	22 do 1889.	do do Port-Maitland.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice.—*Fin.*

## CANAL TAY.

N <sup>o</sup> de l'entre- prise.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
Lettre 122242	Wm. Davis et Fils.....	12 nov. 1888..	Agrandissement du bassin dans la ville de Perth.

## CANAL CORNWALL.

9558	Wm. Davis et Fils .....	5 nov. 1888	Section 2, agrandissement du canal.
9560	do .....	5 do 1888	do 3 do
9562	do .....	5 do 1888	do 4 do
9564	Gilbert Blasting and Dredging Co. (Limitée).....	2 do 1888	do 5 do
9566	do do .....	2 do 1888	do 6 do
9568	do do .....	2 do 1888	do 7 do
9570	do do .....	2 do 1888	do 8 do
9783	J. D. Silcox.....	1er mars 1889	Renf. la levée sud du canal, brisée le 11 oct. 1888.

## CANAL WILLIAMSBURGH.

9591	Murray et Cleveland.....	14 nov. 1888.	Agrandiss. sur la division des Galops, écluses, etc.
------	--------------------------	---------------	--

## CANAL DU SAULT STE-MARIE.

9594	Hugh Ryan et Cie.....	30 nov. 1888	Etablissement du canal, écluse de chute, etc.
9643	do .....	30 jan. 1889	Etablir et approfondir l'entrée d'aval du canal.
9645	Allan et Fleming.....	26 mars 1889	do do d'amont do

H. A. FISSIAULT.

OTTAWA, 25 octobre 1889.

ANNEXE

É T A T

1° Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Pour quelle fin employée.
14 août 1889	Révocable en tout temps...	Gray, McManus, Trites et Cie.	Usage de la locomotive n° 69, livrée à la Pointe de Brown.	Pour ballast.s. le ch. de fer Oxf. et New-Glasg.
16 mai 1889	do ..	do ..	Usage de 2 locomotives et 24 wagons-plateformes.	do ..
4 juin 1889	do ..	do ..	Usage de 1 locomotive et 6 wagons-plateformes.	do ..
1er juillet '89	1 an ..	Jos. Fortin.....	Permis de vendre des livres sur les convois entre Lévis et Campbellton.	.....
1er do '89	do ..	Canada Rail'w'y News Co.	Permis de vendre des livres sur les convois entre Halifax et Campbellton.	.....
6 juin 1889	Révocable en tout temps.	McDonald et O'Brien	Usage de 1 locomotive et de 12 wagons-plateformes.	Posage de la voie etc., ch. de fer Oxford et New-Glasgow.
<i>Chemin de fer du Cap-Breton.</i>				
2 avril 1889	Durant bon plaisir du gouvernem't.	Neil McNeil.....	Partie du lot 165, Long-Island, Barrachois, comté du Cap-Breton.	Cour .....
<i>Canal Beauharnois.</i>				
4 juillet '89	1 mois.....	John R. Booth.....	Usage de la drague n° 2, aujourd'hui à Valleyfield.	Pont du Coteau.
25 do '89	Durant bon plaisir du gouvernem't.	Jas. T. Anderson....	Lot 846, Valleyfield, sur la Grande-Ile.	Fonderie. ....
<i>Canal Cornwall.</i>				
27 juin 1889	do ..	Cie de manufacture de papier de Toronto.....	Poser un tuyau d'eau sous le canal, près de l'écluse 18, jusqu'à la rivière	Tuyaux d'eau...
<i>Canal Lachine.</i>				
12 juillet '88	do ..	Wm. Davis et Fils..	Lot en amont de la nouvelle écluse, à Lachine.	Pour y mettre leur outillage.
19 janvier '89	do ..	H. Bulmer et Frère.	Lots 10 et 11, à l'O. du bassin St-Gabriel n° 3, Montréal.	Pour y mettre du bois.
15 août 1888	1 an ..	J. R. Walker .....	Espace dans le hangar n° 1 du bassin St-Gabriel n° 3, Montréal.	Pour y mettre de la craie.
30 do '88	Dur. bon plaisir du gouvern.	R. McCrory .....	Lot 21, ouest du bassin St-Gabriel n° 2, Montréal.	Pour y mettre du charbon.
17 oct. 1888	do ..	Albert Fox.....	Poser un tuyau de 2 pes du canal à leur chaudière, lot 3,682, Côte St-Paul...	Fabrique de colle.
19 déc. 1888	1 an.....	Dobell, Beckett et Cie	Espace dans le hangar n° 1, St-Gabriel, Montréal.	Pour y mettre du bois.
19 do 1888	do ..	do ..	do 2 do ..	do ..
8 mai 1889	4 mois .....	Lalonde et Levesque	do 1 do ..	Patnoir.....
8 do 1889	Hiver, 1889.	P. Lamothe.....	Construire des bâtim.s. le terr. du can. [1889]	Const. des bâtim.

No 18.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Force.	Etendue de la propriété.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			\$ cts.	\$ cts.			
			Par jour 10 00		Mensuellement.		
		De la livraison à la remise.	Par jour Mac. \$10		do ..		
		do ..	wag. 50c		do ..		
		do ..	do		do ..		
		1er juill. '89	400 00	33 34	do ..	1er juillet '89	D'avance.
		1er do '89	1,418 96	118 25	do ..	1er do '89	do
		De la livraison à la remise.	Par jour Mac. \$10		do ..		
		do ..	wag. 50c		do ..		
		do ..	chaque.		do ..		
	1,700 pds.	1er fév. '89	1 00		1er février.	1er fév. '89	
		De la livraison à la remise.	Par jour 10 00				Toutes dépenses payées.
	233 x 200 x 130 pds.	1er juill. '89	40 00	40 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
		1er avril '89	5 00	5 00	1er avril..	do ..	do
	20,972 pds.	1er mai '88	20 00	20 00	1er mai...	do ..	do
	23,214 pds.	1er do '88	362 72	362 72	1er do ...	do ..	
	25 x 40 pds	14 juillet '88	50 00	50 00	1er do ...	do ..	do
	14,912 pds.	1er mai '88	174 40	174 40	1er do ...	do ..	
		1er nov. '88	10 00	10 00	1er nov...	do ..	do
	650 x 40 p.	1er mai '88	600 00	50 00	Mensuellement.	do ..	do
	500 x 40 p.	1er juin '88	600 00	50 00	do ..	do ..	do
		1er déc. '88 au 1er avril '89	10 00	10 00		do ..	do
		Hiver, '89	30 00	30 00		do ..	do

[1889]

## ETAT GÉNÉRAL : 1° Chutes d'eau et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
<i>Canal Rideau.</i>				
11 août '88..	Durant bon plaisir du gouv.	Club de canotiers d'Ottawa.	Lot riverain, près du quai de Sterling, Ottawa.	Abri de cha-loupes.
3 sept. '88..	do	J. R. Booth	Lot 40, 1re concession, Nepean, près du marais de Dow.	Cour à bois et voie ferrée.
28 do '88..	do	Wm. Anglin	Lot 25, 8e concession, Pittsburg, aux Moulins de Brewer en amont.	Moulin à farine.
'88..	do	Corporation de la cité d'Ottawa.	Poser l'égout principal le long et en travers du canal à Ottawa.	Egout
26 fév. '89..	do	Denis Bergin	Partie du lot 3 N. 6, 2e concession, Nepean, sur l'île Nichol.	Cultiver, etc.
11 avril '89..	do	Josiah Payne	Partie du lot 9, concession A, Wolford, à Merrickville.	Pour raccourcir sa clôture.
17 do '89..	do	W. H. Whealey	Partie du lot n° 1, 5e concession, N. Crosby, à Newboro.	Briqueterie
<i>Canal Welland.</i>				
20 août '88..	do	Corporation de la ville de Welland.	Eau de surcroît du coursier de décharge pour manœuvrer une pompe; eau de surcroît du canal pour service d'eau.	Fins domestiq. et protection cont. l'incendie
17 nov. '88..	do	Henry Jarvis	Divisions 3 et 4 du lot 15, 4e concession, Grantham, Sainte-Catherine.	Voilerie

publiques louées sur les canaux et chemins de fer, etc.—*Fin.*

Force.	Etendue de la propriété.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			\$ cts.	\$ cts.			
.....	0-10 acre.	1er juill. '88	1 00	1 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
.....	5-25 acres	1er sept. '88	25 00	25 00	1er sept...	do	do
10 f. de c	43-00 do	1er jan. '88	76 00	76 00	1er jan ...	do	do
.....		Date du bail.	1 00	1 00	1er déc....	do	do (Pas encore signé.)
.....	10-00 acres	1er jan. '89	7 50	7 50	1er jan....	do	do
.....	5,269 pds.	1er avril '89	1 00	1 00	1er avril..	do	do
.....	400 x 200 p.	1er sept. '87	10 00	10 00	1er sept...	do	do
10 f. de c	.....		88	80 00	1er jan. et 1er juill.	do	do Rien p. la 1re ann.; \$8 par f. de ch. en cas d'incendie.
.....	0-23 acre.	1er juil. '88	10 00	10 00	1er juillet.	do	do

2° — Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.			Pour quel usage.	Étendue. Acres.	Montant payé. \$ cts.	Observations.
			Lots.	District.	Comité.				
26 nov. 1888	Gouvernement.	E. T. Moseley.	286	Sydney.	Cap-Breton.	Privé	0 72		Fr. d'arbit. et de rem. des lett. pat. pour terr. pris et subséquem. abandonné, la ligne ayant été changée.
20 oct. 1888	E. T. Moseley	Sa Majesté	256	do	do	C. de f. Cap-Breton	0 72	440 90	
25 avril 1888	H. Campbell et ux.	do	168	Grand-Narrows.	Victoria.	do	3 24	12 96	
12 nov. 1887	D. Gillis et ux.	do	154	do	do	do	1 09	7 60	
12 oct. 1887	Jas. Campbell et ux.	do	169	Jamesville	do	do	3 15	12 60	
22 oct. 1887	do	do	165	do	do	do	2 06	10 40	
23 avril 1888	Neil Gillis.	do	164	do	do	do	4 09	15 75	
23 jan. 1888	Jas. Campbell et al.	do	163	do	do	do	7 18	64 62	
23 do	Jas. McKinnon.	do	157	McKinnon's Harbour.	do	do	2 09	73 00	
25 avril 1888	Jas. McKinnon et al.	do	158	McKinnon's Intervale.	do	do	2 09	146 30	
25 do	Don. McNeil et al.	do	151	McKinnon's Harbour.	do	do	1 66	41 50	
25 do	Frs. McKinnon.	do	152	McKinnon's Intervale.	do	do	1 48	17 76	
20 août 1888	Neil Campbell.	do	173 <sup>1/2</sup>	do	do	do	3 74	18 70	
9 mai 1888	C. J. Campbell.	do	167	do	do	do	1 24	8 04	
3 juill. 1888	J. S. McNeil	do	182	do	do	do	1 61	690 00	
28 do	C. R. Hart.	do	179	do	do	do	2 49	125 00	
24 avril 1888	H. McNeil.	do	178	do	do	do	1 03	13 45	
24 do	H. McNeil.	do	176	do	do	do	1 89	30 24	
24 do	Isabelle McNeil.	do	171	do	do	do	17 55	222 90	
20 août 1888	M. McNeil.	do	173	do	do	do	3 71	37 10	
24 do	Isabelle McNeil.	do	172	do	do	do	3 08	30 30	
24 avril 1888	Jas. McNeil.	do	169 <sup>1/2</sup>	do	do	do	2 61	26 10	
24 do	M. McNeil.	do	170 <sup>1/2</sup>	do	do	do	1 13	11 80	
23 jan. 1888	Anne Campbell.	do	166 <sup>1/2</sup>	Jamesville.	do	do	1 36	150 00	
23 do	Neil McNeil.	do	166 <sup>1/2</sup>	do	do	do	1 82	18 20	
25 avril 1888	J. A. McDonald.	do	161	McKinnon's Harbour.	do	do	0 30	4 29	
25 do	John McDonald.	do	140	do	do	do	0 63	5 20	
25 do	D. McDonald.	do	139	do	do	do	2 81	28 10	
25 do	Alex. McNeil.	do	137	do	do	do	4 73	57 36	

26 nov. 1888	W. H. McKenzie (fidéicommissaire)	do	27	Tête de Port-Hawkesbury	Richmond.	do	4 60	36 54	
11 oct. 1888	Marg. A. Cowan et al.	do	34	Petite-Rivière.	do	do	0 83	6 78	
24 nov. 1888	Eleanor McDonald.	do	3,6,7,10,11	Guernsey	do	do	1 16	500 00	
6 juin 1889	Lord High Admiral.	do	36	Honill de Petite-Riv.	do	do	15 60	121 32	
24 fév. 1888	A. McIntyre	do	288, 288 <sup>1/2</sup>	Creek de l'Eau-Fraîche.	Sydney	do	0 64 et 0 34	1 00	
24 fév. 1888	Margt. McKinnon et Flora Matheson.	do	81 <sup>1/2</sup>	Rivière Dennis.	Inverness	do	28 02	28 02	
24 fév. 1888	D. McMillan.	do	126	Petite-Traverse.	do	do	24 35	146 10	
27 janv. 1888	John Campbell.	do	107 <sup>1/2</sup>	Orangetale	do	do	3 46	41 52	
27 do	P. McLellan.	do	125	Petite-Traverse.	do	do	4 31	27 95	
26 do	John McLean.	do	124	Gillis Cove	do	do	7 33	43 98	
26 do	John McLean.	do	122	do	do	do	1 88	27 45	
27 do	Alex. McLellan.	do	123	do	do	do	4 61	36 88	
29 fév. 1888	L. Gillis.	do	121	do	do	do	1 88	18 80	
27 janv. 1888	Angus Gillis.	do	120	do	do	do	2 28	434 20	
18 déc. 1888	Neil Gillis (tourneur).	do	119	do	do	do	2 09	25 00	
18 fév. 1888	Wm. McIver.	do	118 <sup>1/2</sup>	do	do	do	3 23	25 00	
18 déc. 1888	Neil Gillis (tourneur).	do	117	do	do	do	1 41	23 00	
27 janv. 1888	Asph'd Gillis.	do	116	do	do	do	4 84	33 88	
24 fév. 1888	N. McLean	do	115	Marysdale	do	do	4 67	28 02	
26 janv. 1888	Cath. McLeod.	do	114	do	do	do	2 28	11 40	
26 do	Don. Martin.	do	113	do	do	do	8 72	50 55	
26 do	John McLeod.	do	110	do	do	do	3 37	67 60	
23 fév. 1888	D. McMillan.	do	107	do	do	do	13 52	24 10	
14 mars 1888	N. McKinnon.	do	106 <sup>1/2</sup>	do	do	do	5 31	58 41	
17 janv. 1888	do	do	106	do	do	do	5 31	36 36	
13 14 mars 1888	J. et C. A. Munro.	do	105 <sup>1/2</sup>	Anse au Ploquet	do	do	5 19	36 36	

2°—PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, VENDUES OU ENDOMMAGÉES.		Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.	
			Chemin de fer du Cap-Breton—Suite.						
			Lots.	District.					
14 mars 1888	Angus Munro	Sa Majesté	105½	Anse au Ploque	Inverness	Chemin de fer du Cap-Breton	5-19 1 51	\$ cts. 36 83 13 50	
24 fév. 1888	B. McLean	do	104e	do	do	do	2-26	25 00	Bois.
14 mars 1888	J. et C. McLean	do	103e	do	do	do	1-47	33 90	
26 janv. 1888	John McLean	do	102	do	do	do	3-79	22 05	
26 do	H. McLean	do	101	do	do	do	8-43	30 32	
26 do	1888 N. McLean	do	99	Bas de la riv. Dennis	do	do	3-00	50 88	
26 do	1888 Don. McLean	do	98	Anse au Ploque	do	do	4-43	15 00	
24 do	1888 Murdoch McLean	do	96	Rivière Dennis	do	do	1-73	20 92	
24 fév. 1888	D. Pringle	do	95a	do	do	do	1 73	10 88	
24 do	1888 D. Blue	do	94	do	do	do	4 68	46 80	
24 janv. 1888	Jas. Pringle	do	93	do	do	do	1 56	14 04	
12 sept. 1888	A. Cummings	do	92	do	do	do	1 73	12 11	
24 fév. 1888	B. Smith	do	90e	do	do	do	1 51	9 06	
13 juill. 1888	John Cummings	do	89	do	do	do	3 15	18 90	
27 fév. 1889	A. McFadden	do	88	do	do	do	3 86	38 60	
27 do	1889 L. McFadden	do	87	do	do	do	2 83	177 78	
24 janv. 1888	M. McKenzie	do	86	do	do	do	5 50	44 00	
13 juill. 1888	Ed. J. Cummings	do	85a	do	do	do	7 04	74 34	
24 janv. 1888	Red. Cummings	do	84	do	do	do	7 61	105 60	
25 fév. 1888	P. McIntyre	do	83b	do (Gd-Ruisseau)	do	do	11 81	114 90	
17 déc. 1888	H. McLean	do	83a	do	do	do	2 02	94 48	
24 janv. 1888	do	do	82	do	do	do	8 40	40 40	
24 fév. 1888	D. McLean	do	82a	do	do	do	8 67	84 60	
23 janv. 1888	do	do	81	do	do	do	52 02	52 02	
23 janv. 1884	H. McIntyre	do	80	do	do	do	3 50	24 57	
18 août 1888	John McIntyre	do	79e	do	do	do	2 00	19 00	
23 janv. 1888	S. McLean et al.	do	78	do	do	do	16 60	116 27	
23 janv. 1888	D. McLean	do	77	Grand-Ruisseau	do	do	4 65	21 90	
25 fév. 1888	R. McLeod	do	76	do	do	do	5 50	13 06	
23 janv. 1888	R. McLeod	do	74	do	do	do	6 83	33 06	
23 do	1888 M. et D. McLeod	do	73	do	do	do	5 00	30 00	
23 do	1888 Arch. McLean	do	72	do	do	do	5 00	30 00	Plus ou moins en éten-
23 do	1888 Grace McArthur	do	70	do	do	do	7 79	46 74	due,
16 mars 1888	A. McArthur et al.	do							

30 juil. 1888	H. McArthur	do	69a	do	do	do	10 59	127 08	De plus ou moins de superficie.
30 do	1888 A. McArthur	do	68b	do	do	do	5 00	48 78	
16 mars 1888	Grace McArthur	do	68a	do	do	do	3 13	18 78	
16 do	1888 A. McArthur	do	68	do	do	do	2 63	15 78	
21 janv. 1888	D. McDonald	do	67	do	do	do	5 84	46 72	
27 fév. 1888	J. McLeod	do	66	Riv. des Habitants	do	do	9 44	113 28	
17 mai 1888	D. McIntyre	do	39e	En arr. Port Hawkesby	do	do	3 09	44 89	
22 mars 1888	A. McCormack	do	41	do	do	do	3 55	24 85	
19 do	1888 J. Morrison	do	43	Riv. des Habitants	do	do	2 72	36 24	
28 fév. 1889	J. Morrison	do	42	do	do	do	0 95	16 32	
20 janv. 1888	Alex. Morrison	do	44	do	do	do	5 25	8 35	
16 mars 1888	Dan. Morrison	do	45	do	do	do	0 14	30 00	
28 fév. 1889	J. McCormack	do	46a	do	do	do	2 32	46 40	
27 do	1888 J. Morrison	do	46	do	do	do	2 21	44 20	
26 oct. 1888	Rodk. Morrison	do	48	do	do	do	3 00	15 20	
20 jan. 1888	H. Morrison et al.	do	48	do	do	do	0 76	100 00	
19 do	1888 D. McDonald	do	50	do	do	do	4 00	80 00	
20 do	1888 R. McDonald	do	51	do	do	do	2 09	41 80	
20 do	1888 R. McDonald	do	52	do	do	do	5 59	55 90	
19 do	1888 R. McDonald	do	53	do	do	do	2 55	25 50	
25 fév. 1889	D. McDonald	do	55e	do	do	do	4 51	77 69	
18 juil. 1888	do	do	54	do	do	do	7 38	126 46	
9 do	1888 M. McPherson	do	54½	do	do	do	5 89	47 12	
19 janv. 1888	J. Dowling et al.	do	56	do	do	do	4 86	48 60	
16 mars 1888	A. McDonald	do	57	do	do	do	2 84	38 40	
26 do	1888 A. McDonald	do	57a	do	do	do	2 01	20 10	
16 do	1888 A. McDonald	do	57b	do	do	do	4 34	26 04	
21 janv. 1888	D. McDonald	do	58	Grand-Ruisseau	do	do	10 59	127 08	
25 fév. 1888	A. McArthur	do	69	Habitants	do	do	1 26	7 56	
19 jan. 1888	Rev. D. P. McDonald	do	60	do	do	do	2 00	12 00	
17 mars 1888	D. McDonald	do	61	do	do	do	3 56	35 60	
21 janv. 1888	Margt. McInnis	do	62	En arr. riv. des Habit.	do	do	2 04	2 04	
16 mars 1888	A. McArthur	do	62a	Grand-Ruisseau	do	do	0 21	30 00	
30 juil. 1888	A. et J. McDonald	do	62½	Trav. de la Baie Oues.	do	do	2 00	12 00	
27 fév. 1888	J. McLeod	do	60a	Riv. des Habitants	do	do	5 51	33 06	
21 janv. 1888	A. McDonald	do	64	do	do	do	5 51	33 06	
30 juil. 1888	J. McDonald	do	64a	do	do	do	4 03	24 18	
25 fév. 1888	D. McLeod	do	65	do	do	do	6 85	102 75	
17 mars 1888	do	do	65a	do	do	do			
1889	Isidore Larocque	Sa Majesté		Canal Beauharnois	Beauharnois	Donn. causés par l'enlèv. du pour.		372 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées, ou vendues par le ministre des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.		Pour quel objet.	Étendue de terre.	Prix de vente.	Observations.	
			<i>Chemins de fer du Cap-Breton.—Suite.</i>						
			Lots.	Comté.					
<i>Canal Cornwall.</i>									
3 nov. 1888	J. Osborne.	Sa Majesté.	18	1re con. Cornwall.	Élargissement du canal Cornwall.	Acre.	\$ cts.		
9 do	1888 J. N. Anlt.	do	22, 23	do	do	5.00	150 00		
29 d	1888 J. Pescod	do	17	do	do	20.50	1,960 00		
4 déc.	1888 D. Pescod	do	17	do	do	3.12	97 50		
10 do	1888 G. Pescod	do	17	do	do	2.64	79 20		
11 do	1888 J. Blackadder.	do	20, 21	do	do	5.28	188 32		
16 jan.	1889 W. J. et H. Wood	do	$\frac{1}{2}$ O 13	do	do	10.00	2,000 00		
23 do	1889 G. E. Robertson.	do	21, 22, 23	do	do	6.60	956 00		
28 déc.	1888 W. J. Wood	do	$\frac{1}{2}$ E 13	do	do	38.89	2,282 25		
29 <sup>er</sup> avr.	1889 A. Serviss.	do	$\frac{1}{2}$ E 6	1re con. Osnabruck	Décharge p. l'ent. des clôtures, etc.	10.50	1,544 00	Capital et intérêt.	
2 do	1889 Wm. Brown	do	10 6	do	do	do	92 24	do	
1er do	1889 T. Shields	do	10 5	do	do	do	89 98	do	
1er do	1889 F. Clark	do	10 5	do	do	do	52 55	do	
1er do	1889 E. Ryan	do	$\frac{1}{2}$ E 2	do	do	do	53 27	do	
16 do	1889 C. Winters.	do	$\frac{1}{2}$ E 4	do	do	do	173 34	do	
4 do	1889 W. Serviss.	do	$\frac{1}{2}$ O 3	do	do	do	96 21	do	
4 mars 1889	J. A. Hill	do	18	1re con. Cornwall	Élargissement	540 pds.	98 96	do	
18 do	1889 W. C. Serviss.	do	$\frac{1}{2}$ N 4	1re con. Osnabruck	do	Acre.	160 20	do	
16 do	1889 E. Ryan	do	$\frac{1}{2}$ E 5	do	do	76	365 00	do	
18 do	1889 T. Shields	do	$\frac{1}{2}$ O 5	do	do	2.67	747 50	do	
20 avr.	1889 J. A. Shearer.	do	18	1re con. Cornwall	do	0.67	533 00	do	
18 mars 1889	F. Clark	do	$\frac{1}{2}$ O 5	1re con. Osnabruck	do	0.68	5 00	Décl. c. locataire.	
1er juil.	1889 S. Moss	do	$\frac{1}{2}$ E 29	1re con. Cornwall	do	0.89	265 00	do	
14 mai 1889	G. A. Moss	do	$\frac{1}{2}$ E et $\frac{1}{2}$ O 3	1re con. Osnabruck	do	2.78	700 00	do	
<i>Canal Chambly.</i>									
25 jan. 1889	Joseph Remy	Sa Majesté.	Lot du cadastre 130, paroisse Saint-Charles et n° 1 Saint-Hilaire, 1re con. Rouville			Canal Chambly.	25 X 25 pds	50 00	
30 juil.	Edouard Marcoux	do	Quittance finale pour son ravoit d'office comme gardien du pont Langelet, à Saint-Jean, P.-Q.			do		150 00	

Date de la signature.	Départ. des chemins de fer et canaux.	Ministère de l'Intérieur.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.		Pour quel objet.	Étendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
			<i>Canal et barrage de Carillon.</i>					
			Lots.	Comté.				
<i>Canal et barrage de Carillon.</i>								
30 nov. 1888			Partie du lot 9, 1ère conc., Chatham, près du canal d'alimentation, dommages.		Pour un chemin.			
26 do	P. Filion	Sa Majesté.	Lots 196, 198, 1ère conc., Chatham, dommages.		Élargir le barrage de Carillon.			
27 déc.	1888 E. Coad	do	Lot E. $\frac{1}{2}$ 7, 1ère conc., Hawkesbury-Est, dom.		do	50 00		
27 do	1888 J. Gibson	do	Lot E. $\frac{1}{2}$ 11, 1ère conc.		do	40 00		
27 do	1888 J. Hodgson	do	Lot O. part. 11, 1ère conc.		do	250 00		
27 do	1888 S. Cole	do	Lot O. de la pt. O. 11, 1ère conc.		do	25 00		
27 do	1888 W. Cole et al.	do	Lot E. $\frac{1}{2}$ 12, 1ère conc.		do	50 00		
27 do	1888 E. S. Bradford, et ux.	do	Lot E. $\frac{1}{2}$ 13, 1ère conc.		do	150 00		
27 do	1888 W. R. Bradford et al.	do	Lot E. $\frac{1}{2}$ 14, 1ère conc.		do	200 00		
27 do	1888 Ellen Phaden	do	Lot E. partie 5, 1ère conc.		do	125 00		
27 do	1888 H. MacCunn	do	Lot partie 4, 1ère conc.		do	50 00		
9 janv. 1889	Alex. St. Denis	do	Lot O. $\frac{1}{2}$ 8, 1ère conc.		do	37 40		
16 janv. 1889	T. Miller	do	Lot 2, 1ère conc.		do	40 00		
27 déc.	1888 A. Lamb et al.	do	Lot N.-E. $\frac{1}{2}$ 8, conc.		do	200 00		
12 mars 1889	E. Barron	do	Lot O. $\frac{1}{2}$ 3, 1ère conc.		do	25 00		
29 déc.	1888 H. Stephens.	do	Lot 200, 1ère conc., Chatham, dommages. Hawkesbury-Est, dommages.		do	40 00		
25 mars 1889	Exécuteur test. de feu Wm. Gray	do	Lot O. $\frac{1}{2}$ 12, 1ère conc., Hawkesbury-Est, dom.		do	300 00		
15 avril 1889	J. Larocque	do	Lot E. $\frac{1}{2}$ 8, 1ère conc.		do	100 00		
27 do	T. Ross et al.	do	Lot 125, 1ère conc.		do	40 00		
27 do	T. Ross et al.	do	Lot 125, 1ère conc.		do	225 50		
<i>Chemins de fer Interoceania.</i>								
15 sept. 1888	J. N. Pouliot	do	Lot 60, Ste-Anne, Pointe-au-Père, dommages.		Embr. St-Charles	13,530 pds	2,070 00	Décharge pour dom.
30 janv. 1889	Wm. Verner	do	Lot 471, quartier Lauzon, ville de Lévis.		do	5,201 pds	5,000 00	mages.
26 fév. 1889	Corporation de Lauzon	do	Lot 273, village Lauzon, comté de Lévis.		do	1,291 94	1,291 94	
26 avril 1889	Theodore Hamel	do	Lots 496, 424		do	18,000 00	18,000 00	
12 juin 1889	do	do	Lot 423		do	4,000 00	4,000 00	
<i>Canal Lachine.</i>								
6 mai 1889	Banque d'Hochelega.	do	Quittance. Terrain à la Côte St-Paul, dommages		Canal Lachine.		4,924 86	Succession Hubert.
<i>Canal Murray.</i>								
1er nov. 1888	J. McCrudden	do	Maison sur le lot N.-O. $\frac{1}{2}$ 8, bloc de la voie de garage, township de Murray.		Maison du gardien du pont.		300 00	Construite par lui.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteur.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel objet.	Étendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
5 nov. 1888	Peter Comrie	Sa Majesté	Rivière Ottawa, dommages causés par les barrages au Rocher-Pendu et aux chemins de Grand-Calaumet.	Travaux du canal	Acres.	\$ éts.	
28 juill. 1888	Geo. Carswell	do	Lot 23, B, front est de Westmeath.	do	do	60 00	
12 oct. 1888	Jas. Colton	do	Lot 32, 8e conc., Grand-Calaumet.	do	do	150 00	
19 do 1888	M. Kavanagh	do	Lot 20, 2e conc., Litchfield.	do	do	125 00	
3 nov. 1888	C. Dumouchel et al.	do	Lot 16, 6e conc. do	do	do	100 00	
19 do 1888	Veuve L. Lacourse.	do	Lot 27, 8e conc., Grand-Calaumet.	do	do	85 00	
21 do 1888	Hon. J. Bryson, aîné.	do	Lot 12, 1ère conc. do	do	do	260 00	
22 do 1888	T. M. Causwell.	do	Lots 19, 20, 21, 2e conc., Mansfield.	do	do	500 00	
3 déc. 1888	Veuve Wm. Flynn.	do	Lot 11, A, Mansfield.	do	do	125 00	
4 do 1888	Veuve J. Vaillant.	do	Lot S.-E. à 12, 5e conc., Litchfield.	do	do	150 00	
6 do 1888	J. Young.	do	Lot 14, 3e conc., Litchfield.	do	do	110 00	
2 fév. 1889	W. Sharpe et al.	do	Lot 4, con. A, Mansfield.	do	do	400 00	
9 avril 1889	P. Buchanan.	do	Lots 9, 10, con. D, Westmeath.	do	do	200 00	
26 mars 1889	H. Bannan et A. Grégoire.	do	Lots 20, 21, con. B do	do	do	300 00	
31 janv. 1889	J. et G. Bryson.	do	Lot 1, 7e conc., Litchfield.	do	do	100 00	
17 avril 1889	Hon. G. Bryson, jeune	do	Lot 16, 1ère conc., Mansfield.	do	do	175 00	
31 janv. 1889	John Bryson, M.P.	do	Lot 27, 2e conc. do	do	do	125 00	
18 avril 1889	Veuve R. Steward et al.	do	Lot 9 et partie 15, 1ère conc., Mansfield.	do	do	200 00	
8 mars 1889	D. Frost.	do	Lot 17, 2e conc., Mansfield.	do	do	500 00	
20 do 1889	J. Balland, jeune.	do	Lot 10, 1ère conc., lot en arr. à 2, con. B, Mansfield	do	do	75 00	
13 do 1889	W. Durrell	do	Lot en arrière à 28, 7e conc., Grand-Calaumet.	do	do	124 00	
6 mars 1889	R. Humphrey et al.	do	Lot 6, con. R.S., do	do	do	30 00	
16 janv. 1889	J. Wilson.	do	Lot 5, con. R.S., do	do	do	10 00	
21 mars 1889	J. Humphrey.	do	Lot 30, 1ère conc., Waltham	do	do	75 00	
25 janv. 1889	H. Connolly.	do	Lots 31, 33, 34, 1ère conc., Waltham	do	do	80 00	
17 avril 1889	T. Carroll.	do	Lots 31, 32, 33, 2e conc., Waltham.	do	do	175 00	
9 juill. 1889	J. Trostier.	do	Lots 35, 36, 1ère conc., Waltham.	do	do	325 00	
18 sept. 1889	A. Gervais et al.	do	Lot 8, 1ère conc., Grand-Calaumet.	do	do	160 00	
		do	Lots 3, 4, conc. C, Westmeath.	do	do	50 00	Réserve de l'île au Calaumet.

*Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.*

Lot.	District.	Comté.	Ch. de f. O. et N.G.	Étendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
Lot . . . . .	Rivière Philippe . . . . .	Cumberland	do	1 50	1 00	
do	do	do	do	1 00	1 00	
do	do	do	do	8 99	1 00	
do	do	do	do	6 00	1 00	
do	do	do	do	1 41	25 00	
do	do	do	do	1 40	25 00	
do	do	do	do	3 93	60 00	
do	Chemin de la riv. John Pictou	Pictou	do	1 92	7 72	
50	Creek Halburton. . . . .	do	do	1 12	360 00	
82	Hardwood-Hill. . . . .	do	do	1 36	186 32	
118	Près ch. de la riv. Ouest	do	do	1 03	51 50	
140	Au nord do	do	do	2 22	100 12	
148	Hardwood-Hill	do	do	3 84	200 00	
121	Creek Halburton. . . . .	do	do	0 20	45 00	
151	Scotsburn. . . . .	do	do	1 9	38 00	
1044	do	Cumberland	do	8 38	16 74	
90	do	do	do	7 77	33 00	
89	do	do	do	3 75	10 00	
83	do	do	do	6 49	49 84	
81	do	do	do	4 48	18 78	
78	do	do	do	2 97	4 32	
69	do	do	do	2 81	65 25	
65	do	do	do	1 56	9 36	
64	do	do	do	2 14	40 00	
47	do	do	do	10 45	26 72	
47	do	do	do	4 20	6 80	
35	do	do	do	11 14	21 04	
31 <sup>a</sup>	Tatamagouche	do	do	0 65	5 000 00	
34	Rivière John	Pictou	do	0 89	13 31	
141	Ch. de la riv. de l'Ouest	do	do	0 97	48 50	
129	do	do	do	2 12	103 00	
69 <sup>b</sup>	Rivière John	do	do	0 31	0 44	
69	do	do	do	0 83	4 25	
52, 52 <sup>b</sup> , 58	do	do	do	4 63	140 00	
36	do	do	do	1 27	31 75	
146	Ch. de la riv. de l'Ouest	do	do	0 85	50 00	
113	Rivière Ouest.	do	do	7 15	75 07	
114	Hardwood-Hill.	do	do	5 75	300 00	

*Canal Rideaux.*

Lot 1 E 13, 2e concession, B eastard, dommages.	Bar de Poomamalie	200 00	Décharge.
Lot 20, 4e concession, Bedford, dommages.	Barr. du lac Bobs.	325 00	do

2° Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel objet.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
					Acres.	\$ cts.	
20 nov. 1888	L. Hautier (fidéicom.)	Sa Majesté...	<i>Chemin de fer Canadien du Pacifique.</i>	Ch. de fer P. Can.	8 05	150 00	
16 oct. 1888	Cie de la B.-d'Hudson	do	Lots 1, 8, div. de Lytton, district de Yale, C. B.	Emb. de Stonewall	6 38	1 00	
16 do 1888	do	do	Lot 1 N.-O., sec. 26, tp. 12, r. 8 E.	do	0 34	1 00	Certificat Torrens.
1er fév. 1889	Agnes Schultz.	do	Lot 1 S.-O., sec. 8, tp. 13, r. 7 E.	do	8 02	75 00	
1er oct. 1888	Wm. Owens	do	Lots 1 S.-O. et 1 N.-O., sec. 12, tp. 12, r. 2 E	do	0 88	15 00	
20 mai 1884	H. M. A. Boyd	do	Lot 1 N.-O. 12, tp. 12, r. 2 E.	do	1 61	1 00	
20 do 1884	Alfred Boyd	do	Lot 41, St-Jean, Selkirk.	do	1 60	1 00	
18 avril 1884	W. N. Kennedy	do	do	do	6 14	1 00	
18 fév. 1888	L. Clark	do	Lot 1 N.-E. 24, tp. 11, r. 2 E.	do	8 00	40 00	
2015	1888 N. R. Slater	do	Subst. lég. 3 et 6, de la sec. 7 et 11, 14 de la sec.	Embr. de Pembina	0 46	2 30	Quittance.
14 déc. 1888	D. Ross	do	Lot 1 N.-O., sec. 15, tp. 3, r. 3 E.	do			
15 août 1888	Cie de plac. et de prêts hypothécaires d u Manitoba, limitée.	do	Lot 1000, St-Boniface (moulin à vent pour réservoir)	do		270 00	
21 déc. 1888	E. Taylor.	do	Lot 74, Ste-Agathe.	do	2 60	26 00	Certificat Torrens.
27 do 1888	Banque des Marcha'dis	do	Lots 198, 199, St-Norbert.	do	3 46	27 50	do
16 oct. 1888	Cie de la B.-d'Hudson	do	Lots 1 N.-E. et 1 N. S.-E., sec. 36, tp. 8, r. 3 T	do	6 00	1 00	
11 do 1888	W. J. Whitley (Cie de placem. de London et Ontario, limitée)	do	Sec. 8, tp. 2, r. 3 E.	do	12 00	1 00	
14 fév. 1889	F. Provodfoot et Cie	do	1 S.-O., sec. 5, tp. 12, r. 3 E.	do	0 86	8 60	Certificat Torrens.
5 déc. 1888	Cie de prêt du Canada	do	Lot 1 N.-O., sec. 31, tp. 4, r. 4 E.	do	3 13	23 40	
1er mars 1889	L. Hunter	do	S.-E., section 1, township 9, r. 3 E.	do	4 00	20 00	Certificats Torrens.
24 déc. 1888	Jos. Taylor	do	S.-E. et 1 S. 1 N.-E., sect. 13, tp. 5, r. 3 E.	do	6 00	60 00	
27 sep. 1888	S. Mulvey	do	1 N. 1 N.-E., sec. 13, tp. 5, r. 3 E.	do	2 00	10 00	
20 do 1884	A. J. L. Peebles.	do	S. W., sec. 36, tp. 11, r. 2 E., Selkirk	Emb. de Stonewall	0 35	1 00	
3 juin 1884	A. J. L. Grisdale	do	S.-O., sec. 36, tp. 11, r. 2 E., do	do	6 11	61 10	
26 mars 1884	Wm. Fraser	do	S.-O., sec. 1, tp. 12 do	do	6 17	61 70	
25 avril 1884	R. D. Bathgate.	do	N.-O., sec. 1, tp. 12 do	do	5 83	1 00	
18 do 1884	Wm. N. Kennedy.	do	N.-O., sec. 2, tp. 13 do	do	6 15	92 25	
4 déc. 1888	W. W. Macaulister.	do	S.-E., sec. 10, tp. 13 do	do	6 23	50 00	
20 do 1888	Wm. McDougall.	do	S.-E., sec. 15, tp. 13 do	do	6 36	50 00	
20 nov. 1888	Wm. Nesbit.	do	S.-E., sec. 21, tp. 13 do	do	6 36	50 00	
23 do 1888	C. Mahon.	do	1 S.-E., sec. 28, tp. 13 do	do	4 39	45 00	

26 avril 1884	Jos. C. Bishop	Sa Majesté	1 S.-O., sec. 22, tp. 13, r. 2 E., Lingar	do	6 33	1 00	
29 sept. 1884	J. F. Baan	do	1 S.-O., sec. 10, tp. 13, r. 2 E., Selkirk	do	3 07	1 00	
6 janv. 1887	D. Siroclair	do	Part. lot 35, Saint-Jean, en dehors, 2 milles	do	Non établi.	1 00	
15 avril 1889	Cathédrale de St-Jean	do	do 43	do	2 54	1 00	
24 juill. 1888	Louisa D. Bell et al.	do	<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i>	Domn. causés p. le barr. de Lakefield		50 00	
4 août 1888	Wm. Garbutt	do	Lot 3, est de la rue Water et lot 3, ouest de la rue Strickland, Lakefield	Barr. de Lovestock		100 00	
19 sept. 1888	Jas. Jory	do	Lot 34, 15e con., Smith	do		2,000 00	
25 juill. 1888	T. Stephenson	do	Lot 1 O. 21, 3e con., Douro.	Lakefield		30 00	
12 sept. 1888	A. et T. H. McQuade	do	Lot 1 7, 3e con., Emily. (La propriété du moulin à Omeene)	do		84 00	
12 do 1888	A. et B. J. McQuade	do	Lot 1 S. 10, 5e con., Emily	do		51 00	
16 oct. 1888	C. Harrington et al.	do	Lot 1 S.-E. 8 et 1 S. 9, dans la 5e con., et lot N. 4 8 et 1 N. 9, dans la 4e con., Emily	do		200 00	
24 nov. 1888	Suc. de J. Harrington	do	Lot 1 N.-O. 12 do 6e con., do	do		120 00	
27 do 1888	M. Grundy	do	Ile au Renard (ou A.R.) tp. Harvey	do		150 00	
10 déc. 1888	P. O'Connor	do	Lots 12, 13, 14, dans la 5e con., Emismore.	Barr. de Lovestock		50 00	
15 sept. 1888	J. R. Boate et al.	do	Lot 10, dans la 8e con., et lot 1/2 E. 10, dans la 9e con., Harvey	do		50 00	
10 juin 1889	M. O'Connor et al.	do	Lot 1 N. 11, dans la 7e con., Emismore	Domn. causés p. le barr. de Buckhorn		100 00	
17 do 1889	Ellen Young	do	Lot 1 E. 22, 5e con., Emily	do	100 00	25 00	
18 oct. 1888	Geo. Graham	do	Lot 35, 12e con., Smith	Barrage Lakefield.		100 00	\$1 à John Oatway, perts d'annuité.
15 do 1888	J. Arthur et al.	do	<i>Canal de la Tay.</i>	Canal de la Tay		300 00	
22 do 1888	R. Stone	do	Lot 16, N. de la rue Sud ; lot 15 N. et 16, S. de la rue Robinson ; lot 15, S. de la rue Halkon, et lot N. sur la rue Robinson, Perth	do		1,000 00	Et décharge.
19 do 1888	S. T. Dawson	do	Lot 11, N. de la rue Cockburn, et lot 11, S. de la rue Brock, Perth	do		75 00	
3 nov. 1888	E. Cameron	do	Lots 10, 11, S. de la rue Craig, et lot 11, N. de la rue Brock, Perth	do		75 00	
21 do 1888	W. Nievens	do	Ile de la rivière Tay, enlèvement du pont et section du chemin sur les lots 21, 22, 23 dans la 9e con., Elmsley-Nord.	do		500 00	Sur le lot de D. Dawson.
4 déc. 1888	Corp. d'Elmsley-Nord	do	Lot 14, N., rue Halkon, ville de Perth.	do		550 00	
5 do 1888	J. R. Matheson et al.	do	Lot 11, S. de la rue Cockburn, do	do		250 00	
6 do 1888	J. Templeton (exécuteur)	do	Remetteur du chemin entre les lots dans la 9e et 10e con. Elmsley-Nord.	do			
14 do 1888	D. Low	do	Lots 5, 6, rue de Waiteville, Perth.	do			
14 do 1888	D. Low	do	Lot 7 do	do			
15 do 1888	D. Low	do	Part. lot 5 do	do			

## 2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteur.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel objet.	Étendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
18 déc. 1888	J. McMaster.	Sa Majesté	<i>Canal de la Tay—Suite.</i> Lot 10, N. de la rue Craig, et lot 10 S. de la rue Harvey, Perth.	Canal de la Tay	0.88	500 00	Et décharge.
30 nov. 1888	E. G. Malloch <i>et al.</i>	do	Lots 12 et 13, S. de la rue Cockburn, Perth.	do	0.54	100 00	do
25 juin 1888	L. Flagg <i>et al.</i>	do	<i>Canaux de Williamsburg.</i> Lots 6, 7 et partie du chemin, 1re con., Matilda	Rapide Plat.	1.442	3,066 57	Clôtures et entretien.
18 mai 1889	S. Robertson.	do	Clôture les lots 5 et 6, 1re con., Matilda	do		167 57	
30 3 avril 1889	T. Moorehouse.	do	do lots 5 et 6, 1re con., Matilda	do			
10 sep. 1889	Sarah Shaver.	do	do dans la 1re con., Matilda	do	0.33	30 00	
3 août 1889	Susan Poupore.	do	do Lot 11, dans la 1re con., Edwardsburg.	Canal des Galoips	0.028	10 00	
13 do 1889	Geo. Bolton.	do	do Lot 12, dans la 1re con., Edwardsburg.	do	0.295	75 00	
			do Lot 13, dans la 1re con., Edwardsburg.	do			
13 déc. 1888	Plooma Rooney	do	<i>Canal Welland.</i> Lot B, rue de l'Est, Fort Colborne.	Obstruction de la rue de l'Est.		480 00	Dommmages.
6 mars 1889	E. Beamsley	do	Part. lot 5, terrain Dockstaeder, Camborough.	Barrage de Dun-		85 00	Décharge.
11 août 1888	Corp. township Dunn.	do	Dommmages aux chemins et aux ponts, tp. Dunn	do		306 00	do
12 juill. 1888	S. Murphy <i>et al.</i>	do	do Lot 1 S. 13, dans la 3e con., Cayuga-Nord.	do		140 00	do
4 août 1888	Succession J. Beatty	do	Partie des lots 12 et 13, 1re con., Dunn.	do		192 00	do
6 oct. 1888	Sa Majesté.	Corp. de Ste-Catherine.	Pts. des lots 9, 10, 7e con., Grantham.	Cimetière.	0.74	80 00	Concession spéciale.
29 nov. 1888	Mary Stevenson.	Sa Majesté	Lots 31, 32, 33, 1re con., Cayuga-Nord.	Dommm. par le barr-		60 00	Décharge.
28 do 1888	do	do	Lots 30, 31, 32	do		52 00	do
24 janv. 1889	D. Manson.	do	Goëlette <i>Erve Belle</i> , avariée en passant par le canal.	Dommmages		1,000 00	do
4 fév. 1889	W. A. McCrae <i>et al.</i>	do	Lots n° 1, réserve des Sauvages, Dunnville.	Barr. de Dunnville		83 00	do
1er mars 1889	Mary Braund	do	Lots 1 et 22 et 1/2 E. 23, réserve des Sauvages, Dunnville.	do		75 00	do

1er fév. 1889	J. W. Holmes <i>et al.</i>	do	Lots 19, 20, 21 dans le village de Dunnville.	do		480 00	do
30 janv. 1889	S. M. Davis <i>et al.</i>	do	Lots 4, 5, 3e con., Cayuga-Nord.	do	40.00	20 00	do
27 déc. 1888	H. Hanham	do	Lot 30, 7e con., Crowland, et dommmages aux lots 29, 30, 31	Fossé de Brown.		250 00	Titre et décharge.
12 sept. 1888	R. S. Thornton <i>et al.</i>	do	Lots 9, 10, rue Ouse, village de Cayuga.	Barr. de Dunnville		50 00	Décharge.
17 avril 1889	E. et A. McDonald.	do	Lot 2, réserve des Sauvages, township Moulton.	do		99 00	do
20 mai 1889	J. Dickson <i>et al.</i>	do	Lot 1/2 N 6, 2e con., chemin de Dover, Dunnville.	do		35 00	do
20 do 1889	A. Dickson	do	Part. lot S. 6, 2e con.	do		190 00	do
22 juin 1889	M. J. Johnson <i>et al.</i>	do	Lots 18, 19, 20, Dunnville, ou 1 Moulton.	do		135 00	do
22 do 1889	J. T. Johnson <i>et al.</i>	do	Lot 1/2 O 18	do		9 00	do
13 do 1889	S. Burnham <i>et al.</i>	do	Lots 7, 8, terrain Huff, part. 19, 3e C., Cayuga-N.	do		325 00	do
12 août 1889	W. M. Hendershott.	do	Lot 15, Thorold	Élargiss. du canal.	1.84	1,322 00	Titre.

3<sup>e</sup> CONVENTIONS AU SUJET DE SUBVENTIONS ACCORDÉES PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL POUR DE FER AVEC LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du parlement du Canada accordant la subvention.	Nombre de milles à subventionner.
19 août 1889	Cie de ch. de f. de la vallée de l'Ottawa et Gatineau	Hull, P. Q., vers Le Désert.	52 Vic., c. 3.	62
4 sept. 1888	Cie de ch. de fer de la vallée de la Tobique.	De la station de Perth Centre du ch. de fer du N.-B., vers les îles de Plaister Rock.	50-51 Vic., c. 24.	14
24 août 1888	Cie de ch. de fer de Norfolk-Sud.	Port-Rowan à Simcoe	50-51 Vic., c. 24.	17
4 sept. 1888	Cie de ch. de fer d'Ontario et Québec.	London à Chatham, Ont.	49 Vic., c. 10.	65
31 juill. 1888	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	Tamworth à Tweed.	49 Vic., c. 10.	18
16 août 1888	Cie de ch. de fer de Brantford, Waterloo et lac Érié.	Brantford à Waterloo	50-51 Vic., c. 24.	4
31 do 1888	Cie de ch. de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	De Régina à Saskatoon. Subv. en terres. C'est un contrat pour transport des malles, etc. Approvisionnements du gouvernement sur la ligne ainsi subventionnée.	48-49 Vic., c. 60. 50-51 Vic., c. 23.	160
14 fév. 1889	Cie de ch. de f. et de charbonnage de Medic. Hat	De Medicine-Hat aux houillères dans le tp. 12, 13, r. 6 O.	50-51 Vic., c. 23.	8
5 déc. 1888	Cie de ch. de fer Canada Atlantique.	Pont au Coteau-Landing.	50-51 Vic., c. 24.	
6 mai 1889	Cie de ch. de fer de Woodstock et Centreville.	De la station du haut de Woodstock sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à ou vers Centreville.	50-51 Vic., c. 24.	20
15 oct. 1888	Cie de ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.	Lunenburg dans New-Germany, à Middleton, sur le ch. de f. Windsor et Annapolis.	51 Vic., c. 3.	39½
5 déc. 1888	Cie de ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean.	De la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, vers Chicoutimi.	51 Vic., c. 3.	30
11 fév. 1889	Cie de ch. de fer de Vaudreuil et Prescott.	Du ch. de fer le Grand-Tronc, à Vaudreuil, vers Hawkesbury.	50-51 Vic., c. 24.	30
22 janv. 1889	Cie de ch. f., Témiscouata	D'Edmundston vers la rivière Saint-François	51 Vic., c. 3.	20
2 mai 1889	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.	De l'extrémité de la ligne couverte par contrat du 1er déc. 1887, vers Nicolet.	50-51 Vic., c. 24.	17½
20 juill. 1889	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa.	De Port-Oshawa à la ville d'Oshawa, de là en arrière de Whitby-Est.	50-51 Vic., c. 24.	7

OTTAWA, 25 octobre 1889.

aider à la construction de chemins de fer, passées par certaines compagnies de chemins canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1889.

Montant de la subvention.		Maxim. de rap. pe. Pieds par mille.	Rayon de courbe au moins—	Larg. du déboisement de ch. côté.	Larg. des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, lbs. par sq. linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
Par mille.	N'excédant pas en tout.								
\$	\$	Pieds.	Pieds.	pds.	pds.	pds.	lbs.		
.....	320,000	106	574 (10°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1893	Ancienne subv. périmée.
.....	89,600	80	{ 819 (7°) 716 (8°) }	50	20	15	56	{ 31 déc. 1888 1 <sup>er</sup> sept. 1888 }	{ Délai prolongé par A. du C. jusq. 1 <sup>er</sup> sept. 1889.
.....	3,200	58	1,910 (3°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> juillet 1889	
.....	3,200	53	2,865 (2°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1890	
.....	70,000	80	955 (6°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1890	
.....	3,200	40	1,719 (3°.20)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1891	
.....	3,200	40	1,719 (3°.20)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1891	
.....	6,400 acres par mille.							1 <sup>er</sup> juillet 1889	Subv. en terre pour les lers 50 milles; moyennant l'approb. du parlement. Subvention en terres.
.....	\$50,000 par année. 6,400 ac. par mille, environ, 51,354 acres. 15% sur la valeur de la construction, n'excédant pas \$180,000.	85	955 (6°)	50	20	15	56	2 juin 1890	
.....	3,200	80	955 (6°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> oct. 1890	Convention supplémentaire du 12 juillet 1889, pour la mise en œuvre du pont.
.....	3,200	80, 87	882 (6½°)	50	20	16	56	31 déc. 1890	
.....	3,200	80	{ 955 (6°) 818 (7°) }	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1890	
.....	3,200	53	1,910 (3°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1891	
.....	100,000	70	818 (7°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> avril 1890	
.....	3,200	63	1,433 (4°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1892	
.....	3,200	93	410 (14°)	50	20	15	56	1 <sup>er</sup> août 1890	

H. A. FISSIAULT.

## ANNEXE No 19.

## CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 8 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mes observations annuelles sur les progrès effectués dans la construction des chemins de fer auxquels il a été accordé par le parlement des subventions en argent.

(1) Les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent par mille sont au nombre de 79, d'un parcours total de 3,037 milles, et il leur a été accordé des subventions en argent qui forment un total de \$11,748,607. 59 de ces chemins de fer ont passé des contrats sous l'autorité de l'acte des subsides, les travaux de construction y sont achevés ou avancent, 44 ayant gagné et reçu \$5,709,872 ; les 15 autres ne sont pas assez avancés pour avoir gagné aucune partie des subventions qui leur ont été octroyées.

(2) Les chemins de fer recevant des subventions en argent autrement que par mille, sont au nombre de 8 et ont un parcours total de 2,489 milles. De ces chemins de fer, 5, formant 2,450 milles, sont achevés et en exploitation ; les 3 autres avancent.

Le chemin de fer d'Annapolis et Digby, 20 milles, est construit par le gouvernement pour la Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest. Le chemin de fer de transport maritime de Chignectou, entreprise nouvelle, se construit rapidement, et promet d'être prochainement en exploitation. Le tunnel de frontière Sainte-Claire est destiné à relier les systèmes de chemins de fer des Etats-Unis et du Canada. C'est une entreprise d'une très grande utilité, et on en poursuit l'exécution avec vigueur, car elle a déjà fait des progrès considérables.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

*Ingénieur en chef et gérant général.*

A. P. BRADLEY, écr.,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Liste des chemins de fer auxquels il est accordé des subventions autres que des subventions en argent par mille, indiquant le montant alloué et le montant payé.

Nom du chemin de fer.	Nom, de milles.	Montant de la subvention.	Montant payé au 30 juin 1889.	Montant payé au 4 nov. 1889.	Milles à l'entre-prise.	Observations.
Annapolis et Digby.	20	500,000	.....	.....	20	Est construit p. le gouv. p. la Cie de ch. de fer des Comtés de l'Ouest.
Atlantique et Nord-Ouest (Ligne directe).	353	*250,000	.....	.....	353	*Par année pour 20 ans ; 253 milles achevés et en exploitation.
Canada Central.	120	1,440,000	1,400,000	1,440,000	120	Achévé et en exploitation.
Pacifique Canadien.	1,905	25,000,000	25,000,000	25,000,000	1,906	do
Chemin de fer de transport maritime de Chignectou.	17	*170,602	Rien.	Rien.	17	*Par année ; la construction avance.
Esquimalt et Nanaimo.	71	750,000	750,000	750,000	71	Achévé et en exploitation.
Cie de pont de ch. de fer de Frédéricton et Ste-Marie.	1	30,000	30,000	30,000	1	do
Tunnel de Frontière Ste-Claire.	2	375,000	Rien.	Rien.	2	La construction avance.

[1889]

COLLINGWOOD SCHREIBER.

OTTAWA, 4 novembre 1889.

Listre des chemins de fer auxquels il est accordé des subventions par mille, indiquant le montant de la subvention, et la somme payée jusqu'au 4 novembre 1889.

Table with 6 columns: Nom du chemin de fer, Nombre de milles, Montant de la subvention accordée, Montant de la subvention payée au 30 juin 1889, Montant de la subvention payée au 4 novembre 1889, Observations.

Table with 6 columns: Nom du chemin de fer, Nombre de milles, Montant de la subvention accordée, Montant de la subvention payée au 30 juin 1889, Montant de la subvention payée au 4 novembre 1889, Observations.

LISTE alphabétique des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

AUTORISATION POUR LA SUBVENTION.		CONDITIONS DE LA SUBVENTION SOUS L'AUTORITÉ DE L'ACTE DES SUBSIDES.					
A. D.	Désignation de l'acte.	COMPAGNIE OU ENTREPRISE SUBVENTIONNÉE.		Si p. un terme d'années.		Subvention totale.	
		Subvention par mille, argent, terres ou rails.	Estimation du nombre de milles.	Subvention totale n'excédant pas—	Argent.	Terres.	
		\$		\$ cts.	\$ cts.	Acres.	
1867	50-51 Vic, c. 23		Cie de ch. de f. Alberta et Athabasca, r. de l'Arv. le C.C.P. entre Calgary et Otterfoot, à un point près l'empl. de v. d'Edmonton (Prêt.)	300	15,000 00	1,920,000	
1868	49 Vic, c. 10	6,400 acres	Cie de ch. de f. Albert-Sud, de Hopewell à Alma.	776 tonnes	14,665 45		
1868	51 Vic, c. 3	3,200	Cie de chemin de fer d'Amberburg et Lake Shore	16	51,200 00		
1868	47 Vic, c. 8	3,200	Cie de ch. de f. de la B.-des-Chal., Métapactac vers Paspébiac: do de l'extr. de 20 m. à Paspébiac.	20	64,000 00		
1869	52 Vic, c. 3		do	70	320,000 00		
1869	46 Vic, c. 25		do	1re sect. de 20 milles transférée à la 2e de 20 milles, et celle p. le 70e jusqu'au 100e mille à la subvention pour la 40e jusqu'au 70e mille.	620,000 00		
1869	52 Vic, c. 3	3,200	Actes de modification.	30	96,000 00		
1869	50-51 Vic, c. 24	1,500	Cie de ch. de f. de jonct. de Beauharnois, St.-Martin à Valleyfield	7	10,500 00		
1869	48-49 Vic, c. 59	1,700	Cie de ch. de f. de Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado		11,900 00		
1869	49 Vic, c. 10	3,200	Cie de chemin de fer de Brandon, Waterloo et lac Eriv, de Brandon à Hagersville ou Waterloo, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada.	18	57,600 00		
1867	50-51 Vic, c. 24	3,200	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, de Brockville à Westport.	40	128,000 00		
1865	48-49 Vic, c. 59	3,200	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, à un point près de Newboro, vers les rapides Palmer.	20	64,000 00		
1869	52 Vic, c. 3	3,200	Cie de ch. de f. de Boncouche et Moncton, Moncton à Boncouche	30	96,000 00		
1866	49 Vic, c. 10	3,200	do	2	6,400 00		
1867	50-51 Vic, c. 24	3,200	do de l'extrémité ouest de la section subventionnée à Moncton				

1865	48-49 Vic, c. 59	1,600	Cie de ch. de fer Canada-Valleyfield à Lacolle.	34	96,000 00	314,400 00
1866	49 Vic, c. 10	3,200	do	10		
1867	50-51 Vic, c. 24	3,200	do	12	38,400 00	
1874	37 Vic, c. 14	12,000	Coteau-Landing, sur la ligne du ch. de fer Canada-Atlantique	120	180,000 00	1,440,000 00
1881	44 Vic. L.	6,000	Chemin de fer Canada-Central, Pembroke à Callander.		1,440,000 00	25,000,000
1884	47 Vic, c. 8		Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops.		960,000 00	1,500,000 00
1885	48-49 Vic, c. 58		do	160	340,000 00	
1884	47 Vic, c. 8		do		200,000 00	88,400 00
1886	49 Vic, c. 10	3,200	Prolongement du C. C. P. Reliant la jonction Union Jacques-Cartier à la Rive-Nord.	12	38,400 00	
1889	52 Vic, c. 25	3,200	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec.	36	116,800 00	224,000 00
1884	47 Vic, c. 8	3,200	Cie du ch. de fer de Caraquez, Bathurst à Caraquez.	24	76,800 00	
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	do	7	32,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	do	12	38,400 00	
1884	47 Vic, c. 8	3,200	Cie C. F. Carillon et Grenville, St.-Eustache au Sault-au-Roccollet.	40	128,000 00	128,000 00
1889	52 Vic, c. 3	4,052 ton.	Cie du ch. de fer Central, N.-B. (En tête du Grand-Lac au ch. de fer Intercolonial, Sussex, N.-B.)		83,612 54	83,612 54
1888	51 Vic, c. 3	958 ton.	do		24,439 84	24,439 84
1888	51 Vic, c. 3		do			
1882	45 Vic, c. 55		Embranchement du chemin de fer de Chatham, issues de fer.			
1886	49 Vic, c. 18	3,200	Cie de ch. de fer, de Transport maritime de Chigneston, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy.	16-85		
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	do	13	41,600 00	44,800 00
1889	52 Vic, c. 3	3,200	do	1	3,200 00	
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	Cie de C. F. de la Vallée Cornwallis, Kentville à Kingsport.	14	44,800 00	44,800 00
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	do	7	22,400 00	22,400 00
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring-Hill, jusque près du village d'Oxford.	30	96,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24	3,200	Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le Québec-Central à la carrière de la Cie de Chaux de Druddwell.	43	14,400 00	110,400 00
1880	52 Vic, c. 3	3,200	Cie C. F. du comté de Drummond, Drummondville vers Nicolet.			
1883	46 Vic, c. 25	2,201 ton.	do	12	38,400 00	38,400 00
1883	46 Vic, c. 25	3,200	débarcadere de Ball, rivières Saint-Laurent.	20	64,000 00	64,000 00
1884	47 Vic, c. 8	3,200	Cie de chemin de fer Elgin, Peticodiac et Havelock, Peticodiac à Havelock Corner.			
1884	47 Vic, c. 8	3,200	do			
1884	47 Vic, c. 8	3,200	Cie de chemin de fer Erin et Huron, Wallaceburg à Sarnia.			
1884	47 Vic, c. 6	3,200	Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo, d'Esquimalt à Nanaimo, Ile Vancouver.			
1887	50-51 Vic, c. 26		Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean, à Frédéricton.	71	30,000 00	30,000 00
1889	52 Vic, c. 3		do			

Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Suite.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.		CONDITIONS DE LA SUBVENTION EN VERTU DE L'ACTE.					
A. D.	Désignation de l'acte.	Subvention par mille, Argent, terrain rails.	Nombre de milles estimés.	Si par mille.		Si pour un nombre d'années.	
				Subvention totale n'excédant pas—	\$ cts.	Montant et durée des versements.	Argent.
		\$		\$	cts.	\$	Acres.
1889.	52 Vic, c. 3.						
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	15	48,000 00		48,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	10	32,000 00		32,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	30	96,000 00		192,000 00	
1884	47 Vic, c. 8.	3,200	20	64,000 00		112,000 00	2,880,000
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	10	32,000 00		51,200 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	18	57,600 00		4,355 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	7	22,400 00		9,600 00	
1888	51 Vic, c. 3.	6,400 acres	450			156,800 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	16	51,200 00		156,800 00	
1886	49 Vic, c. 10.	3,200 ton.	3	9,600 00		156,800 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	34	108,000 00		156,800 00	
1888	46 Vic, c. 25.	3,200	15	48,000 00		156,800 00	
1884	47 Vic, c. 8.	3,200	49	156,800 00			
1885	48-49 Vic, c. 58.		351				
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	50	160,000 00		160,000 00	
				20,000 00		20,000 00	

COMPAGNIES OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.

Cie de chemin de fer du Grand-Tronc, baie Georgienne et lac Érié, de Tara ou un point entre Tara et Hepworth, dans la ville d'Owen-Sound.  
 Cie de ch. de fer Grand-Oriental, Yamaska à la rivière St-François do Saint-François à Saint-Gregoire.  
 do do Saint-François vers la jonction de la Chaudière, C. F. I.  
 do C. F. Grand-Nord, Saint-Jérôme à New-Glasgow.  
 do do Saint-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm.  
 do do Saint-André à Lacute.  
 Cie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battleford.  
 Cie du chemin de fer de la jonction de Guelph, de Campbellville, sur le C. F. de Guelph.  
 Cie de coton d'Halifax, lisses de fer.  
 Cie de ch. de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis les terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.  
 Cie de ch. de fer Hereford, de Hereford au ch. de fer International do Cookshire au C. F. Québec-Central, à Dunsveill.  
 Cie de ch. de fer Internat., de Sherbrooke à la limite internat.  
 Cie de ch. de fer International (Atlantique et Nord-Ouest), de Montréal aux havres de Saint-André, Saint-Jean et Halifax.  
 Cie de ch. de fer de Irontada, Bancroft, Ottawa et Victoria, embranchement du ch. de fer Midland à Bancroft.  
 Cie de ch. de fer U. Jacques-Cartier, pour prol. et comp. la ligne.

1886	49 Vic, c. 10.	3,200	12	38,400 00		58,400 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	14	4,000 00		16,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	5	16,000 00		58,334 27	
1888	51 Vic, c. 3.	2,549 ton.	15	38,334 27		48,000 00	
1884	47 Vic, c. 8.	3,200	20	64,000 00		64,000 00	
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	34	11,200 00		11,200 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	27	118,400 00		118,400 00	
1885	48-49 Vic, c. 50.	3,200	6	19,200 00		118,200 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	2	12,400 00		118,200 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	10½	33,600 00		51,200 00	
1885	48-49 Vic, c. 50.	3,200	15	48,000 00		48,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	14	44,800 00		48,000 00	
1885	48-49 Vic, c. 60.	6,400 acres	480	6,400 00		2,752,000	
1886	49 Vic, c. 11.	6,400 do	26			166,400	
1885	48-49 Vic, c. 60.	6,400 do	150			960,000	
1888	51 Vic, c. 3.		10	32,000 00		32,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.		15	48,000 00		48,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 23.		15	48,000 00		48,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	6,400 acres	8			48,000 00	
1885	48-49 Vic, c. 50.	3,200	5½	17,600 00		17,600 00	
1885	48-49 Vic, c. 59.	1,600	45	72,000 00		72,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	500	60	30,000 00		30,000 00	
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	3	64,000 00		103,600 00	
1886	49 Vic, c. 10.	5,151	70	361,270 00		361,270 00	
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	20	64,000 00		32,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	14	76,800 00		76,800 00	
1886	46 Vic, c. 25.	3,200	28	80,600 00		80,600 00	
1887	50-51 Vic, c. 10.	3,200	18	70,000 00		70,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	4	12,600 00		204,400 00	
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	3	32,000 00		118,400 00	

Cie de ch. de fer de Joggins, de la station McCann à Joggins... extrémité sud jusqu'aux quais.  
 do do de quel point sur le C. F. de Jog. à Young's Mills.  
 Cie de ch. de fer du Nord de Kent, lisses de fer.  
 Cie de C. F. de Kingston et Pembroke, de Mississippi à Kennew.  
 Cie de chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa, de Kingston vers Smith's Falls.  
 Cie de ch. de fer de l'Association, de L'Assomption à L'Épiphanie.  
 Cie de ch. de fer du lac Ibré, Essex et la rivière Détroit, de Walkerville à la station du Creek aux Cédres.  
 Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Temiscaamingue, du Long-Sault au lac Temiscaamingue.  
 do pour ériger les rapides de la riv. Ottawa, à La Maccharge, La Cève, Les Erables et La Montagne, et pour la const. de quais et débarc. à ces rapides.  
 do du Long-Sault au lac Kippewa.  
 do do de Mactawa vers le Long-Sault ou du Long-Sault à Mactawa.  
 Cie de C. F. de Léauvingue et Ste-Claire, de Comber au lac Érie.  
 do extrém. de la sect. subv. jusqu'à Comber.  
 Cie de C. F. du Manitoba et Nord-Ouest, du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert.  
 do do de l'emb. de Yorkburn à St-Thomas.  
 Cie de chemin de fer du Manitoba et Sud-Ouest, de Winnipeg à l'Eau-Blanche.  
 Cie de C. F. Massawippi, d'un point sur le C. F. Atlantique et N.-O., près de Magrog, à la station d'Ayer's Flat, sur le C. F. Massawippi.  
 Cie de C. F. de jonction Missawippi, Ayer's Flat à Coaticook.  
 Cie de C. F. de Massawippi et Nipissingue, de près Maskinongé ou Louiseville vers la paroisse St-Michel des Saints, P. Q.  
 Cie de C. F. et Cie houillère de Med. Hat, Med. Hat aux houill.  
 point d'embranchement du chemin de fer de Minudite, de près le. point du chemin de fer de la rivière Hébert à Minudite.  
 Cie du chemin de fer Montréal et Soré, Saint-Lambert à Soré.  
 Cie de C. F. de jonct. Montréal et Champl., Brousseau à Dumée-rievère au Saumon, de Port-Covington à Massena.  
 do do de l'extrém. de la ligne subv.  
 Cie du C. F. Montréal et de l'Ouest, Saint-Jérôme vers le Désert au lac Maskinongé.  
 Pour une ligne de Mount-Forest à Walkerton.  
 Cie de C. F. de Napanee, Tamworth et Québec, Nap. à Tamworth.  
 do do Tamworth à Tweed.  
 do de l'ext. N. de la sect. subv. jusq. Tweed.  
 do do Yarker à Harrowsmith et Harrowsmith à Sydenham-ouest.  
 Cie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, de Sackville au Cap Tourmente.

Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada, etc.—Suite.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.		CONDITIONS DE LA SUBVENTION EN VERTU DE L'ACTE.							
A.D.	Désignation de l'acte.	Subvention par mille. Argent terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille.		Si pour un terme d'années.		Subvention totale.	
				\$	cts.	Montant et durée des versements.	\$ cts.	Argent.	Terrain.
1884	47 Vic, c. 8.	3,200	40	128,000 00					
1885	48-49 Vic, c. 50.	3,200	6	19,200 00			320,000 00		
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	10	32,000 00					
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	44	140,800 00					
1882	45 Vic, c. 14.	6,000	110	660,000 00			1,320,000 00		
1883	46 Vic, c. 25.	6,000		660,000 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,800 acres	109						418,560
1885	48-49 Vic, c. 60.	40 do							
1887	50-51 Vic, c. 22.	3,200	34	108,800 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	46	147,200 00			256,000 00		
1889	51 Vic, c. 3.	3,200	7	22,400 00			172,400		
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200		22,400 00			22,400 00		
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	62	320,000 00			320,000 00		
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	22	70,400 00			70,400 00		
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	40	128,000 00			128,000 00		
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	85	272,000 00					
1884	47 Vic, c. 8.	3,200	3	9,600 00			313,100 00		
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	6	19,200 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,200							

1888	51 Vic, c. 3.	3,200	84½	271,200 00			271,200 00		
1884	47 Vic, c. 8.	6,000	150	954,000 00			2,304,000 00		
1885	48-49 Vic, c. 60.	12,000	120	1,444,000 00					142,784
1887	50-51 Vic, c. 23.	6,400 ac.	22½						
1884	47 Vic, c. 8.	6,400 ac.	325						
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	15	60,342 00			348,342 00		
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	90	288,000 00		\$21,191.54 par année pour 20 ans, ou garanti d'une période somme comme intérêt s. débiteurs de Cie repris en un octroi en argent de \$288,000.00	935,095 00		
1882	45 Vic, c. 14.	3,200	120	384,000 00					
1883	46 Vic, c. 25.	3,200	25	80,000 00					
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	32	96,000 00					
1886	49 Vic, c. 10.		(95)	186,205 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	9	28,800 00					
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	30	96,000 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	20	64,000 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	30	96,000 00			96,000 00		96,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	30	64,000 00			64,000 00		64,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	5	16,000 00					16,000 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	51	163,200 00					163,200 00
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	17	54,400 00					54,400 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	49	158,400 00					158,400 00
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	12	38,400 00					38,400 00
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	20	64,000 00					64,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	5	16,000 00					16,000 00

Listre des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Suite.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.		CONDITIONS DE LA SUBVENTION EN VERTU DE L'ACTE.							
A.D.	Désignation de l'acte.	COMPAGNIES OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.							
		Subvention par mille, Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille Subvention totale n'excedant pas—	Si pour un terme d'années Montant et durée des versements.	Argent.	Subvention totale.	Terrain.	
		\$		\$ cts.	\$	\$ cts.	\$ cts.	Acres.	
1889	52 Vic, c. 3.		Cie de tunnel de la frontière Sainte-Claire, pour un tunnel sous la rivière Sainte-Claire à ou près de Sarنيا.			375,000 00		375,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.		Cie de ch. de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du Lac-St-Jean			217,600 00		217,600 00	
1884	47 Vic, c. 8.		Cie du chemin de fer Saint-Louis, Richibouctou et Boutetouche, Richibouctou à Saint-Louis.	3,200	7	22,400 00		22,400 00	
1883	46 Vic, c. 26.		Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour construire un pont de chemin de fer et raccourcements.				\$500,000, prêt.		
1886	49 Vic, c. 10.		Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup, de Frédéricton au village de Prince-William.	3,200	22	70,400 00		140,800 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.		Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup, village de Prince-William à la ville de Woodstock.	3,200	22	70,400 00		140,800 00	
1888	51 Vic, c. 3.		Cie d'Acier du Canada, N.-E. rails en fer.	597 tonns		11,964 66		11,964 66	
1886	49 Vic, c. 10.		Cie du chemin de fer de la Vallée de Steviacke et Lenastowne, d'un point sur le chemin de fer Intercolonial par la Vallée de Steviacke, vers les mines de fer, etc.	3,200	25	80,000 00		80,000 00	
1882	45 Vic, c. 14.		Cie de ch. de fer Temiscouata, Rivière-du-Loup à Edmundston.	\$3,200 P.	75 m.	240,000 00		240,000 00	
1885	48-49 Vic, c. 58.		do	\$3,200 P.	83 m.	256,000 00		256,000 00	
1888	51 Vic, c. 3.		do embranchement d'Edmundston à la rivière Saint-François.		20	100,000 00		100,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.		Cie du chemin de fer des G. T. p. racc. avec le c. de f. Brockville, Westmeath et Sault-Ste-Marie	3,200	4	54,400 00		54,400 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.		Cie de c. de f. de la Vall. de Tobique, Perth-Centre à Plaster Rock		13	89,600 00		89,600 00	
1886	49 Vic, c. 10.		Cie de ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, Glenaman à Wingham	3,200	5	16,000 00		16,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.		Pour une ligne de Truro à Newport.	3,200	49	156,800 00		156,800 00	

1887	50-51 Vic, c. 25.		Chemin de fer des comtés de l'Est, Yarmouth à Annapolis.	3,200	80	256,000 00		500,000 00	
1886	49 Vic, c. 10.		Compagnie de chemin de fer d'Ontario-Ouest et du Pacifique, d'Ingersoll à London via Chatham, Ont.	6,400 acres 12,000 ac. T.N.-O.	225			256,000 00	6,880,000
1884	47 Vic, c. 25.		Cie de chemin de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, Winnipeg à la Baie-d'Hudson.		425				
1886	49 Vic, c. 11.		Compagnie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois via Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.	6,400 ac. 3,200	240			64,000 00	1,536,000
1887	50-51 Vic, c. 24.		Pour une ligne de Woodstock vers Centreville.	3,200	20	64,000 00		64,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.		Cie de ch. f. Vaudreuil et Prescott, de Vaudreuil vers Hawkesbury	3,200	30	96,000 00		96,000 00	

## Subventions sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnies ou travaux subventionnés.	
1884..	47 Vic., c. 8. . . .	Cie de chemin de fer Albert-Sud, Salisbury à Hopewell. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Pour un chemin de fer, Annapolis à Digby. . . . .	
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .	Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, vers Paspébiac. . . . .	
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Cie de ch. de fer Caraque, pour 10 milles, Caraque inférieure à Shippegan. . . . .	
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Cap Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Cie de ch. de fer Central du N.-B., Grand Lac au ch. de fer Intercolonial. . . . .	
1885..	48-49 Vic., c. 59. . . . .	Cie de ch. de fer Ontario-Central, Coe Hill à Bancroft. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Pour un embranchement du ch. de fer Intercolonial, Derby à Indian-Town. . . . .	
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Cie de chemin de fer Gananoque, Perth et Baie James. . . . .	
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .	Pour les premiers 50 milles, de la station de Hull. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau. . . . .	
1885..	48-49 Vic., c. 59. . . . .		De Kazabazua au Désert. . . . .
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .	Hull au Désert. . . . .	
		Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de Canso à Louisbourg ou Sydney. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Des Grandes Piles au lac Edouard. . . . .	
1885..	48-49 Vic., c. 59. . . . .		Pour un chemin de fer. . . . .
		[Midland à Bancroft. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, de l'embr. Victoria du ch. de fer	
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Cie de ch. de f. du lac Érié, Essex et riv. Détroit, p. 37 milles, Windsor à Leamington	
1885..	48-49 Vic., c. 59. . . . .	Pour 8 milles de chemin de fer du Long Sault au pied du lac Témiscamingue. . . . .	
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue. . . . .	
		Pour quais et débarcadères. . . . .	
1887..	50-51 Vic., c. 24. . . . .	Cie de ch. de f. de Massawippi, pour 10 milles de son ch. de f., Magog à Ayer's Flat	
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .	Pour les premiers 50 milles au delà de St-Jérôme, P. Q. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Montréal et Ouest. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	De l'extr. de la ligne subv. et se dirig. vers Le Désert. . . . .	
		Pour une ligne de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater. . . . .	
1885..	48-49 Vic., c. 59. . . . .	Pour 16 milles de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater. . . . .	
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Pour une ligne de chemin de fer de Newcastle jusque vis-à-vis Chatham. . . . .	
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .	Chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, Gravenhurst à Calendar. . . . .	
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .	Cie de chemin de fer du Nord et Ouest, chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi à Morans (32 milles), près du village Dephy. . . . .	
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .	Chemin de fer d'Ontario et Pacifique, Cornwall à Perth. . . . .	
1887..	50-51 Vic., c. 24. . . . .	Cie de ch. de fer Ottawa, Waddington et New-York, Ottawa à Waddington. . . . .	
1885..	48-49 Vic., c. 59. . . . .		
1882..	45 Vic., c. 14. . . . .	Pour un chemin de fer, Oxford à Louisbourg ou Sydney. . . . .	
1883..	46 Vic., c. 25. . . . .		
1884..	47 Vic., c. 8. . . . .		
1886..	49 Vic., c. 10. . . . .	Chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, Parry-Sound à Sundridge. . . . .	

## Annulées, amendées ou périmées.

Montant.	Autorité pour changement et particularités.	
\$		
31,171	Périmée . . . .	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée . . . .	
244,500	Périmée . . . .	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.
32,000	Annulée . . . .	50-51 Vic., c. 24, 1887.—\$32,000 ont été votées pour 7 milles, au lieu de 10 milles, et au lieu de la subvent. en vertu de 49 Vic., c. 10, pour les mêmes travaux.
38,400	Périmée . . . .	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.
128,000	Périmée . . . .	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée . . . .	
140,000		Construit par le gouvernement.
54,400	Périmée . . . .	
160,000	Annulée . . . .	48-49 Vic., c. 59, 1885.—La somme de \$320,000 a été accordée pour 62 milles de Hull vers Le Désert, au lieu des subventions accordées en vertu de 49 Vic., c. 25, et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée . . . .	
320,000	Périmée . . . .	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
	Amendée . . . .	47 Vic., c. 8, sec. 2.—Les mots "A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin," et remplacés par les mots "Au chemin de fer." Voir aussi—Oxford à Louisbourg ou Sydney, plus bas.
217,600	Annulée . . . .	48-49 Vic., c. 59, 1885.—Le même montant de subvention, \$217,600, pour une distance spécifiée de 50 milles au lieu de celle accordée en vertu de 47 Vic., c. 8, pour une distance non indiquée.
217,600	Annulée . . . .	50-51 Vic., c. 24, 1887.—Une subvention de \$217,600 a été accordée à la Cie de chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, au lieu de la subvention accordée par 48-49 Vic., c. 59.
145,000	Périmée . . . .	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
118,400	Annulée . . . .	50-51 Vic., c. 24, 1887.—\$118,400 ont été votées pour 27 milles au lieu de 37 milles, et au lieu de la subvent. en vertu de 49 Vic., c. 10.
6,400	Annulée . . . .	50-51 Vic., c. 24, 1887.—La subv. de \$25,000 pour 8 milles de chemin de fer, à \$3,200 par mille, a été changée à \$19,200 pour 6 milles, et une autre somme de \$12,400 a été accordée (au lieu de \$6,400 déduites des \$25,600, et au lieu des \$6,000 accordées par 49 Vic., c. 10) pour compléter les trois courtes sections de chemin de fer, environ 2 milles de longueur, requis pour éviter les quatre rapides, appelés La Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour y construire des quais et débarcadères dessus.
6,000	Annulée . . . .	
32,000	Annulée . . . .	51 Vic., c. 3, subvention de \$32,000 accordée pour cet ouvrage, distance non indiquée, au lieu des \$32,000 pour 10 milles, en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
160,000	Annulée . . . .	49 Vic., c. 10, 1886.—Une subvention de \$361,270 a été accordée pour 70 milles de leur chemin de fer, au lieu des subventions accordées en vertu de 46 Vic., c. 25, et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée . . . .	
70,400	Annulée . . . .	48-49 Vic., c. 59.
70,000	Annulée . . . .	49 Vic., c. 10.—Une subvention de \$70,400 a été accordée pour 18 milles, au lieu de 16 milles, et au lieu de la subvention accordée en vertu de 48-49 Vic., c. 59.
19,200	Périmée . . . .	
35,600	Périmée . . . .	\$35,000 votées de nouveau—52 Vic., c. 3.
102,400	Annulée . . . .	47 Vic., c. 8—Une subvention de \$128,900 a été votée pour une ligne de Frédéricton à Miramichi, au lieu de la subvention en vertu de 46 Vic., c. 25.
262,400	Périmée . . . .	
19,200	Périmée . . . .	
166,400	Périmée . . . .	
224,000		
256,000		
\$30,000 p. ann. p. 15 ans, avec bail ou transfert du Prolongement-Est de New-Glasgow à Canso.	Périmée . . . .	Travaux entrepris par le gouvernement et le coût couvert par un crédit spécial du parlement.
128,000	Périmée . . . .	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.

## Subventions sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnies ou travaux subventionnés.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer d'un point du C.C.P. à Eganville.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de c. de fer Québec-Central, Jonction de la Beauce à la frontière internationale.
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, pour 30 milles, Lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou Chicoutimi vers Lac Saint-Jean.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-Eustache à Saint-Placide.....
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de c. de fer de Témiscouata, pour 30 milles, Edmundston vers la riv. St-François
1885..	48-49 Vic., c. 59..	Cie de c. de fer de colonisation de la Baie du Tonnerre, Murillo au Lac Croche. {
1886..	49 Vic., c. 10....	
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chem. de fer, pour 28 milles de Perth Centre jusque près de Plaister Rock
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Truro à Newport.....

## annulées, amendées ou périmées.

Montant.		Autorité pour changement et particularités.
\$		
70,000	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de \$70,000 a été accordé à la Cie de chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa route, au lieu de la subvention en vertu de 49 Vic., c. 10.
150,858	Annulée....	51 Vic., c. 3.—La subv. de \$211,200, en vertu de 47 Vic., c. 8, a été réduite à \$60,342 pour 15 milles, et au lieu de la balance non dépensée de \$150,658, une nouvelle subv. de \$288,000 a été autorisée pour achever la ligne jusqu'au ch. de fer Atlantique et N.-O., près de la riv. l'Original, une dist. de 90 mil. Le total de la subvention à la compagnie est de \$60,342 + \$388,000 = \$348,342.
96,000	Annulée par transfert.	51 Vic., c. 3.—Subvention transférée à la compagnie de chemin de fer Québec et du Lac Saint-Jean.
22,400	Annulée....	49 Vic., c. 10.
22,400	Annulée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
57,600	Périmée....	
96,000	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de \$100,000 a été accordée pour 20 milles de la même route, au lieu de celle de \$96,000 pour 30 milles accordé en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
179,200	Annulée... {	51 Vic., c. 3.—Une subvention de \$271,200 a été accordé à la Cie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84 $\frac{1}{2}$ milles de ch. de fer de Port-Arthur à Gun Flint Lake, au lieu de celles accordées en vertu de 48-49 Vic., c. 59, et 49 Vic., c. 10.
92,000		
89,600	Annulée....	50-51 Vic., c. 24.— Une subvention de \$89,600 a été accordée à la Cie de chemin de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de la route, au lieu de 28 milles, et au lieu de la subvention accordée en vertu de 49 Vic., c. 1.
156,800	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.

# MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

## DÉPARTEMENT DU REVENU DES CANAUX.

OTTAWA, 9 décembre 1889.

A. P. BRADLEY, écr,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les états des revenus des canaux perçus pendant l'année expirée le 30 juin 1889, ainsi que les états financiers et la statistique générale concernant les sources d'où proviennent les revenus.

Le sommaire suivant indique une augmentation de \$17,534.00 après déduction des remises faites en vertu des divers arrêtés du conseil modifiant le tarif—

	1887-88.	1888-89.	Augmen- tation.	Diminution.
	\$	\$	Par 100.	Par 100.
Péages des canaux, etc.....	320,300	342,285	6·86	
Loyers de pouvoirs d'eau et autres.....	35,878	39,762	10·82	
	356,178	382,047		
MOINS—Remises en vertu d'arrêtés du conseil....	35,640	43,975		
	320,538	338,072		

L'état suivant donne le sommaire du revenu des canaux, indiquant l'augmentation ou la diminution sur chaque canal:—

	1887-88.	1888-89.	Augmen- tation.	Diminution.
	\$	\$	Par 100.	Par 100.
Welland.....	154,645	183,008	18·34	
Saint-Laurent.....	80,187	72,443		9·65
Chambly.....	22,006	23,285	5·81	
Ottawa.....	54,425	53,639		1·44
Rideau.....	5,923	7,140	20·54	
Saint-Pierre.....	2,794	2,510		10·16
Vallée de la Trent.....	320	260		18·75
	320,300	342,285		
MOINS—Remises.....	33,311	43,107		
	286,989	299,178		

L'état suivant indique les augmentations et diminutions du trafic sur le canal Welland, et la catégorie d'articles qui sont passés par ce canal :—

	1887-88.	1888-89.	Augmen- tion.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Navires.....	13,286	15,978	20·26	
Passagers.....	174	125		28·16
Produits de la forêt.....	15,231	22,385	47·03	
do des animaux.....	353	148		58·07
do de l'agriculture.....	78,780	90,496	14·87	
Manufactures et marchandises.....	46,508	52,875	13·69	
Total des péages.....	154,332	182,007		
Amendes et dommages.....	312	1,000		
Total.....	154,644	183,007	18·34	
MOINS—Remboursements.....	32,302	41,846		
	122,342	141,161		

L'état des grains transbordés à Port-Colborne et à Kingston sera donné dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*

## CANAUX.

N<sup>o</sup> 1.—Perception des péages sur les

(Pour détails, voir

Dr.

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1888.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de travaux publics. Voir états.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,644 00	125,199 14					222 74	127,065 88
247 60	54,640 54					272 27	55,160 41
85 78	379 66					76 67	542 11
3 75	79 66						83 41
112 22	1,132 57					297 00	1,541 79
	457 89		1,000 00			3,210 09	4,667 98
10 72	118 44						129 16
2,104 07	182,007 90		1,000 00		183,007 90	4,078 77	189,190 74
136 34	688 11	46 00	20 00			895 00	1,785 45
202 61	15,895 88					790 00	16,888 49
	887 44					864 00	1,751 44
163 01	2,641 15	47 58		1,386 78		4,238 52	4,238 52
	24,293 21	5,624 47	116 00	9,684 79		26,667 34	66,385 81
741 48	11,111 47						11,852 95
1,243 44	55,517 26	5,718 05	136 00	11,071 57	72,442 88	29,216 34	102,902 66
	6,969 09		5 00			80 00	7,054 09
	15,789 91		10 00				15,799 91
45 01	511 43						556 44
45 01	23,270 43		15 00		23,285 43	80 00	23,410 44
	33,926 74						33,926 74
	17,597 13						17,597 13
206 09	648 51		2 00			20 00	876 60
77 43	1,465 25						1,542 68
283 52	53,637 63		2 00		53,639 63	20 00	53,943 15
	4,780 02	35 78	17 40	190 00		503 75	5,526 95
25 08	1,540 52			15 00		108 00	1,688 60
	543 73			17 40		4 00	565 10
25 08	6,864 24	35 78	17 40	222 40	7,139 82	615 75	7,780 65

1888-89.

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.)

An.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1889.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus des trav. publics.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal Welland.</i>				
Port-Colborne	126,229 96	222 74	613 18	127,065 88
Port-Dalhousie	54,351 73	272 27	536 41	55,160 41
Dumville	465 44		76 67	542 11
Port-Maitland	69 18		14 23	83 41
Port-Robinson	1,233 01	297 00	11 78	1,541 79
Sainte-Catherine	1,457 84	3,210 09	0 05	4,667 98
Chippawa	129 16			129 16
Totaux	183,936 32	4,002 10	1,252 32	189,190 74
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>				
Beauharnois	839 59	912 40	33 46	1,785 45
Cornwall	15,338 16	790 00	760 33	16,888 49
Cardinal	821 35	563 00	367 09	1,751 44
Lachine	4,189 66		48 86	4,238 52
Montréal	39,393 00	26,667 34	325 47	66,385 81
Kingston	11,056 98		795 97	11,852 95
Totaux	71,638 74	28,932 74	2,331 18	102,902 66
<i>Canaux de Chambly.</i>				
Chambly	6,701 59	80 00	272 50	7,054 09
Saint-Jean	15,799 91			15,799 91
Saint-Ours	525 59		30 85	556 44
Totaux	23,027 09	80 00	303 35	23,410 44
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>				
Ottawa	33,926 74			33,926 74
Grenville	17,597 13			17,597 13
Carillon	691 14	20 00	165 46	876 60
Ecluse Sainte-Anne	1,416 77		125 91	1,542 68
Totaux	53,631 78	20 00	291 37	53,943 15
<i>Canal Rideau.</i>				
Ottawa	5,023 20	503 75		5,526 95
Kingston Mills	1,458 88	108 00	121 72	1,688 60
Smith's Falls	561 10	4 00		565 10
Totaux	7,043 18	615 75	121 72	7,780 65

CANAUX,  
N<sup>o</sup> 1.—Perception des péages sur les  
(Pour détails, voir

Dr.

Balances dues par les percepteurs, etc., 1er juillet 1888.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de travaux publics, voir état n <sup>o</sup> 3.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
35 82	169 18						205 00
16 50	18 18						18 18
	72 36						88 86
52 32	259 72				259 72		312 04
167 15	2,510 50				2,510 50		2,677 65
3,920 59	324,067 68	5,753 83	1,170 40	11,293 97	342,285 88	34,010 86	380,217 33
					43,107 84		43,107 84
					299,178 04		337,109 49

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

1888-89—Fin.

canaux, etc.—Compte des recettes—Fin.

Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs etc., le 30 juin 1889.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de trav. pub.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i>				
Bobcaygeon.....	170 42		34 58	205 00
Hastings.....	18 18			18 18
Peterborough.....	72 24		16 62	88 86
Totaux.....	260 84		51 20	312 04
<i>Canal Saint-Pierre.....</i>	2,311 74		365 91	2,677 65
Grand total.....	341,849 69	33,650 59	4,717 05	380,217 33
Moins remboursements d'après l'état 4.				
Revenu net.				

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

## CANAUUX,

N° 2.—Perception du revenu sur les

(Pour détails, voir

Dr.

Montants reçus du départe- ment pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointe- ments pour fonds de retraite.	Balances dues aux per- cepteurs le 30 juin 1889.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTION.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
3,476 53	65 00	3,541 53		<i>Canal Welland.</i>
2,126 84	36 00	2,162 84		Port-Colborne.....
771 19	15 00	786 19		Port-Dalhousie.....
575 00	10 00	585 00		Dunnville.....
738 54	14 40	752 94		Port-Maitland.....
202 75	4 00	206 75		Port-Robinson.....
128 50	2 00	130 50		Sainte-Catherine.....
				Chippawa.....
8,019 35	146 40	8,165 75		Total.....
				<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>
1,310 83	17 00	1,327 83		Beauharnois.....
1,205 25	20 00	1,225 25		Cardinal.....
1,758 90	22 00	1,780 90		Cornwall.....
1,195 59	22 00	1,217 59		Kingston.....
2,169 15	34 00	2,203 15		Lachine.....
8,196 70	142 00	8,338 70		Montréal.....
15,836 42	257 00	16,093 42		Total.....
				<i>Canal Chambly.</i>
1,573 81	26 25	1,600 06		Chambly.....
1,533 66	24 25	1,557 91		Saint-Jean.....
621 76		621 76		Saint-Ours.....
3,729 23	50 50	3,779 73		Total.....
				<i>Canaux de l'Ottawa.</i>
849 01	14 00	863 01		Carillon.....
1,123 64	20 00	1,143 64		Grenville.....
1,544 57	6 25	1,550 82		Ecluse Sainte-Anne.....
3,517 22	40 25	3,557 47		Total.....
				<i>Canal Rideau.</i>
464 00	5 00	469 00		Kingston-Mills.....
2,223 52	40 00	2,263 52		Ottawa.....
337 85	3 75	341 60		Smith's-Mills.....
3,025 37	48 60	3,074 12		Total.....
				<i>Hastings</i>
2 82		2 82		<i>Canal Saint-Pierre.</i>
196 00	4 00	200 00		Inspecteur des canaux.....
2,117 15	36 00	2,153 15		Imprimeur de la reine.....
714 24		714 24		Papeterie.....
176 18		176 18		En général.....
1,202 13		1,202 13		
38,536 11	582 90	39,119 01		Grand total.....

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

[1889]

1888-89.

canaux.—Compte des dépenses.

Annexe B.)

Av.

Balances dues aux per- cepteurs le 1er juillet 1888.	DÉPENSES AUTORISÉS PAR LE DÉPARTEMENT.					Total.
	Appointe- ments.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	3,250 00	75 00	176 00		40 53	3,541 53
	1,800 00	85 00		140 00	137 84	2,162 84
					36 19	786 19
	500 00		75 00		10 00	585 00
	720 00			2 00	30 94	752 94
	200 00				6 75	206 75
	100 00		25 00		5 50	130 50
	7,320 00	160 00	276 00	142 00	267 75	8,165 75
	1,216 00			14 00	97 83	1,327 83
	1,150 00		50 00	8 50	16 75	1,225 25
	1,100 00	528 00	60 00		92 90	1,780 90
1 00	1,100 00	27 00	45 00		44 59	1,217 59
	1,700 00		360 00	36 30	106 85	2,203 15
	7,100 00		525 00	13 60	700 10	8,338 70
1 00	13,366 00	555 00	1,040 00	72 40	1,059 02	16,093 42
	1,500 00			36 00	64 06	1,600 06
	1,400 00	66 00			91 91	1,557 91
	600 00				21 76	621 76
	3,500 00	66 00		36 00	177 73	3,779 73
	700 00		100 00		63 01	863 01
	1,000 00		50 00		93 64	1,143 64
	1,499 96				50 86	1,550 82
	3,199 96		150 00		207 51	3,557 47
	400 00			34 00	35 00	469 00
	2,000 00			16 88	246 64	2,263 52
	300 00			10 85	30 75	341 60
	2,700 00			61 73	312 39	3,074 12
	200 00				2 82	200 00
	1,800 00			276 40	76 75	2,153 15
					714 24	714 24
					176 18	176 18
					1,202 13	1,202 13
1 00	32,085 96	781 00	1,466 00	588 53	4,196 52	39,119 01

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

[1889]

LOYERS DE POUVOIRS D'EAU ET AUTRES.  
 N° 3—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires.  
 (Pour détails, voir annexe A, N° 28.)

Balances dues le 1er juillet 1888.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1889.	Total.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, <i>Vide</i> état n° 5.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin 1889.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20,468 53	7,170 98	27,639 51	Canal Welland.....	625 00	4,061 91	838 00	22,114 60	27,639 51
6,471 62	1,056 00	7,527 62	do Williamsburg.....	280 00	864 00	.....	6,383 62	7,527 62
872 50	825 00	1,697 50	do Cornwall.....	.....	790 00	80 00	827 50	1,697 50
2,254 50	3,062 30	5,316 80	do Beauharnois.....	859 50	895 00	1,068 30	2,494 00	5,316 80
16,925 44	25,919 88	42,845 32	do Lachine.....	582 27	26,668 34	40 00	15,556 71	42,845 32
171 84	70 00	241 84	do Chambly.....	.....	80 00	.....	161 84	241 84
5,912 10	1,252 20	7,164 30	do Rideau.....	70 50	615 75	131 50	6,343 55	7,164 30
398 00	119 00	517 00	Divers comptes.....	184 00	21 00	131 00	181 00	517 00
			<i>Ventes de terres.</i>					
6,350 92	287 00	6,637 92	Comptes du capital et des intérêts.....				6,637 92	6,637 92
59,825 45	39,762 36	99,587 81	Totaux.....	2,601 27	33,994 00	2,291 80	60,700 74	99,587 81

Montant des loyers de pouvoirs d'eau échu le 30 juin 1889..... \$39,762 36  
 MOINS—Remises..... 868 31  
 Revenu net..... \$38,894 05

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
 OTTAWA, 30 novembre 1889.

## N° 4.—REMISES DE DROITS, 1888—89.

## PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1888.			\$ cts.	\$ cts.
Welland ....	J. B. Fairgrieve et Fils..	18 juill.	Port-Colborne	Droits remb. en vertu des statuts révisés, chap. 29, sec. 8..	99 90	
do .....	Cie de transp., K. et M..	18 do	do	do	321 84	
do .....	A. D. Thompson et Cie..	18 do	do	do	115 92	
do .....	Cie de transp., Montréal.	24 do	do	do	3,074 76	
do .....	A. M. Robertson.....	2 août	do	do	187 92	
do .....	Cie de transp., K. et M..	13 do	do	do	207 54	
do .....	Cie de transp., Montréal.	20 do	do	do	2,428 56	
do .....	Cie de transp., K. et M..	20 do	do	do	523 26	
do .....	A. H. Malcolmson .....	20 do	do	do	111 96	
do .....	J. B. Fairgrieve et Fils.	20 do	do	do	99 90	
do .....	A. M. Robertson.....	20 do	do	do	187 02	
do .....	Cie de transp., Montréal.	21 do	do	do	3,066 48	
do .....	Æ. D. Mackay, fils.....	22 do	do	do	97 20	
do .....	A. H. Malcolmson.....	22 do	do	do	108 00	
do .....	A. M. Robertson.....	21 do	do	do	177 30	
do .....	J. B. Fairgrieve et Fils.	31 do	do	do	99 90	
do .....	Cie de transp., K. et M..	31 do	do	do	116 64	
do .....	Frank T. Hill.....	5 sept.	do	do	425 52	
do .....	Æ. D. Mackay, fils.....	6 do	do	do	93 06	
do .....	Cie de transp., K. et M..	6 do	do	do	227 16	
do .....	A. M. Robertson.....	14 do	do	do	85 94	
do .....	Æ. D. Mackay, fils.....	14 do	do	do	96 12	
do .....	A. H. Malcolmson.....	14 do	do	do	105 84	
do .....	A. M. Robertson.....	20 do	do	do	100 00	
do .....	Cie de transp., Montréal.	24 do	do	do	3,933 90	
do .....	Æ. D. Mackay, fils.....	24 do	do	do	90 54	
do .....	A. M. Robertson.....	24 do	do	do	177 48	
do .....	A. E. Hume.....	24 do	do	do	210 60	
do .....	Cie de transp., K. et M..	27 do	do	do	104 22	
do .....	F. T. Hill.....	8 oct.	do	do	115 92	
do .....	J. B. Fairgrieve et Fils..	11 do	do	do	99 90	
do .....	A. M. Robertson.....	11 do	do	do	167 76	
do .....	A. H. Malcolmson.....	26 do	do	do	85 68	
do .....	Cie de transp., Montréal.	29 do	do	do	1,836 22	
do .....	do	6 nov.	do	do	48 60	
do .....	Capit. D. N. Sherwood..	6 do	Port Dalhousie	do	17 40	
do .....	Cie de transp., Montréal.	17 do	Cornwall.....	do	9 84	
do .....	A. E. McKay et fils.....	29 do	Port-Colborne	do	273 42	
do .....	Cie de transp., Montréal.	1er déc.	do	do	1,873 26	
do .....	J. B. Fairgrieve et fils ..	3 do	do	do	50 22	
do .....	Cie de transp., K. et M..	13 do	do	do	455 40	
do .....	J. et J. T. Mathews.....	20 do	do	do	20 00	
do .....	Cie de transp., Montréal.	28 do	do	do	1,953 90	
		1889.				
do .....	G. E. Jaques et Cie.....	4 janv.	do	do	120 96	
do .....	Crane et Baird.....	8 do	do	do	110 52	
do .....	J. B. Fairgrieve et Fils..	22 do	do	do	45 00	
do .....	Hingston et Woods.....	2 fév.	do	do	153 41	
do .....	Cie de transp., Montréal.	8 do	do	do	7 20	
do .....	Cie de transp., E. et L. M.	20 do	do	do	14 20	
do .....	Banque de Montréal.....	27 do	do	do	244 50	
do .....	F. B. McNamee.....	1er mars	do	do	44 76	
do .....	Cie de transp., Montréal.	4 mai	do	do	3,385 98	
do .....	Cie de transp., K. et M..	9 do	do	do	1,198 80	
do .....	do	9 do	do	do	343 26	
do .....	Jas. Malcolmson.....	22 do	do	do	103 86	
do .....	Cie de transp., Montréal.	28 do	do	do	2,693 88	

N° 4.—REMISES DE DROITS, 1888-89—*Suite.*PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1889.		Droits remb. en vertu des statuts révisés chap. 29, sec. 8..	\$ cts.	\$ cts.
Welland....	Cie de transp., K. et M.	5 juin	Port-Colborne.		762 66	
do .....	A. E. Hume.....	10 do	do ..	do ..	211 68	
do .....	Cie de transp., K. et M.	11 do	do ..	do ..	803 16	
do .....	do .....	21 do	do ..	do ..	380 34	
do .....	Cie de transp. Montréal.	21 do	do ..	do ..	3,467 88	
do .....	J. B. Fairgrieve et Fils..	21 do	do ..	do ..	99 90	
do .....	W. Ira Story .....	21 do	do ..	do ..	100 80	
do .....	J. Malcolmson.....	22 do	do ..	do ..	181 80	
do .....	Æ. D. MacKay, fils.....	27 do	do ..	do ..	91 62	
do .....	A. E. Hume.....	27 do	do ..	do ..	82 44	
do .....	Cie de transp., K. et M.	27 do	do ..	do ..	664 56	
do .....	Cie de transp., Montréal.	27 do	do ..	do ..	2,430 00	
do .....	J. B. Fairgrieve et Fils..	27 do	do ..	do ..	97 20	
do .....	Cie de transp., K. et M.	27 do	do ..	do ..	215 28	
do .....	W. Ira Story .....	27 do	do ..	do ..	108 36	
		1888.				1,846 01
St-Laurent..	A. Perrault.....	24 juill.	Montréal.....	do ..	10 50	
do .....	F. C. Henshaw.....	24 do	do ..	do ..	3 15	
do .....	Kingsman Brown et Cie..	8 oct.	do ..	do ..	75 00	
do .....	Reid G. Metzler.....	15 do	Cardinal.....	do ..	4 00	
do .....	Cie H. et de R. d'Ogdensb.	29 nov.	Cornwall.....	do ..	20 70	
do .....	Cie de transp., Montréal.	27 déc.	Cardinal.....	do ..	33 24	
		1889.				
do ..	Cie H. et de R. d'Ogdensb.	17 janv.	Cornwall.....	do ..	51 25	
do ..	J. B. Fairgreves.....	17 do	Montréal.....	do ..	18 20	
do ..	Cie de transp., K. et M.	21 do	Cardinal.....	do ..	95 77	
do ..	W. Broder .....	20 fév.	do ..	do ..	25 34	
do ..	T. H. Phippen.....	28 mars	do ..	do ..	36 60	
do ..	Sincennes et McNaughton	22 mai	Montréal.....	do ..	88 25	
		1888.				462 00
Chambly....	J. Mochen.....	24 juill.	Chambly.....	do ..		20 00
Ottawa.....	T. D. Williamson.....	13 do	Grenville.....	do ..	5 93	
do .....	A. P. McLaurin.....	13 do	do ..	do ..	8 82	
do .....	John Wade.....	13 do	{ Grenville.....	do ..	5 88	
do .....	A. Perrault.....	13 do	{ Carillon.....	do ..	5 34	
do .....	Jos. Grondin.....	17 do	Grenville.....	do ..	4 50	
do .....	F. H. Wilson.....	21 do	do ..	do ..	31 08	
do .....	S. Charette.....	21 do	do ..	do ..	16 67	
do .....	D. Murphy et Cie.....	26 do	do ..	do ..	10 00	
do .....	J. B. Burnett.....	10 août	Ottawa.....	do ..	29 00	
do .....	Isaac Quindon.....	10 do	Carillon.....	do ..	4 32	
do .....	do .....	10 do	do ..	do ..	6 48	
do .....	do .....	10 do	do ..	do ..	14 01	
do .....	J. A. Thérien.....	10 do	do ..	do ..	4 50	
do .....	Chas. Thérien.....	10 do	do ..	do ..	2 16	
do .....	W. J. Reid.....	22 do	do ..	do ..	9 50	
do .....	Thos. Mackan.....	25 do	do ..	do ..	33 45	
do .....	W. R. Mackan.....	25 do	do ..	do ..	9 30	
do .....	Jas. Mackan.....	25 do	do ..	do ..	8 33	
do .....	Ulric Gagnon.....	3 sept.	do ..	do ..	7 50	
do .....	Wm. Lagace.....	4 do	do ..	do ..	18 00	
do .....	Jas. Charette.....	5 do	do ..	do ..	33 73	
do .....	D. Murphy et Cie.....	8 do	Grenville.....	do ..	20 43	
do .....	F. Paul.....	12 do	Carillon.....	do ..	15 54	
do .....	Teresa Byrne.....	11 oct.	do ..	do ..	9 38	
do .....	D. Murphy et Cie.....	15 do	Ottawa.....	do ..	19 91	
do .....	J. B. Blanchard.....	15 do	Grenville.....	do ..	10 43	
do .....	Felix Plouffe.....	10 déc.	Carillon.....	do ..	28 51	
do .....	J. K. Ward.....	11 do	do ..	do ..	212 00	

N<sup>o</sup> 4.—REMISES DE DROITS, 1889-89—*Fin.*PÉAGES DES CANAUX—*Fin.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1889.			\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	L. T. Simpson.....	28 mai.	Carillon.....	Droits remb. en vertu des Statuts rev. chap. 29, sec. 8.....	5 00	
do.....	A. St. Jean.....	7 juin.	do.....	do.....	9 00	
do.....	J. Lagacé.....	7 do	do.....	do.....	3 60	
do.....	Ulric Gagnon.....	10 do	do.....	do.....	3 00	
do.....	Wm. Legacé.....	18 do	do.....	do.....	24 00	
do.....	J. B. Laurin.....	21 do	do.....	do.....	1 02	
do.....	Xavier Alliar.....	21 do	do.....	do.....	4 29	
do.....	B. Lavoie.....	21 do	do.....	do.....	1 59	
do.....	E. Mainville.....	21 do	do.....	do.....	8 08	
do.....	Narcisse Mainville.....	21 do	do.....	do.....	6 40	
do.....	John Baptist.....	21 do	do.....	do.....	6 00	
do.....	H. Gerard.....	21 do	do.....	do.....	£ 45	
do.....	J. Montreuil.....	21 do	do.....	do.....	7 71	
do.....	Elisha Cook.....	21 do	do.....	do.....	12 67	
do.....	Felix Plouffe.....	28 do	do.....	do.....	5 40	
do.....	Bazille Laurin, aîné.....	28 do	do.....	do.....	4 80	
do.....	F. X. Wilson.....	28 do	do.....	do.....	30 00	
do.....	Thos. McKan.....	28 do	do.....	do.....	23 32	
do.....	John Baptist Beaulieu.....	28 do	do.....	do.....	25 80	
				Total des péages des canaux remboursés.....		779 83
						43,107 84

## REMISES DE DROITS SUR LOYERS DE POUVOIRS D'EAU.

Pt-Colborne	J. A. Black et D. E. MacFarland.....	1889. 28 mai.....				868 31
-------------	--------------------------------------	----------------------	--	--	--	--------

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE A—Suite—CANAUX.

176. N° 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alexis, potasse et perlasse.....	283	2									88	16 75
Pommes.....	7	624									233	33 72
Produits agricoles non énumérés, légumes, animaux.....											45	0 14
Instruments aratoires.....	52	65	5,706	488							5,706	883 29
Brèques.....		19									19	2 59
Os.....											15	2 25
Ciment et chaux hydraulique.....	42	6									984	40 59
Argile, chaux et sable.....	94	876	200								294	129 89
Houille.....	101	350			1,804	19,880					28,173	223,791
Mais.....					118,619						263,962	45,136 62
Bestiaux.....												53,922 40
Coton, brut.....	76	65									77	4 07
Faïence et poterie.....	1										173	25 82
Bois de teinture et matières tinctoriales.....					170							1,846 17
Poisson.....	10	4,737				7,572					10	10 15
Lin et chanvre.....	2					37					15	10 15
Fleur de farine.....											715	43 94
Membrés.....											2	0 67
Gypse.....	7					715					18	0 40
Verrerie de toute sorte.....	18										8	1 40
Foin pressé.....											4	1 00
Chevaux.....											5	
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....												
Glace.....	30										93	10 02
Fer, chemin de fer.....											549	267 75
“ en gousses.....											1,053	1,402
“ tout autre.....	127	555	146								787	1,343
Minéral de fer.....			10,522								11,726	586 30

Crayôlle ou min. chimique et autre, excepté le fer.....	15	229											38	7 60
Saindoux et huile de saindoux.....													13,112	2,584 96
Parures, de toutes sortes.....													17	3 40
Vianades, autres que le lard.....													4,697	704 55
Marbre.....	8	5											20	3 00
Mamelle.....	125												263	38 54
Mélasses.....	24	272	58										183	12 41
Avoine.....		9											235	3,940 60
Huile, en barils.....													27	12 57
Tourteaux oléagineux.....													708	70 80
Pois.....														
Pommes de terre.....	30												502	100 40
Lard.....													453	64 30
Peinture.....														
Paix et goudron.....														
Graisses.....														
Saïgle.....														
Résine.....	132	120												
Sel.....		1,080												
Pierre, pour la taille.....														
do ouvrée.....	1,878	75												
do impropre à la taille, non ouvrée.....	2													
Graines, toutes sortes.....	185	185												
Montons.....	185													
Cendre de soude.....	185													
Acier.....	20													
Sucre.....														
Spiritueux, bière, etc.....														
Tabac, brut.....														
Suif.....														
Fer-blanc.....														
Tar-benthine.....														
Blé.....	8,554	43,707												
Blanc de plomb.....														
Blanc de céruse.....														
Laine.....														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	523	444	82											
Écorce.....														
Barils, vidés.....														
Courbes pour bâtiments.....	345	84												
Flottes.....	3,015	14,070	300											
Bois de chauffage.....														
do en radeaux.....														
Cercles.....														
Echelles à houblon.....														
Bois de service, scie, sur navires.....	1,950	4,943												
do en radeaux.....														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....														
do en radeaux.....														

No 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Liens de chemins de fer, sur navires.		25							375	228	603	76 66
" " en radeaux.		1,827		203					606	5,044	5,650	206 55
Billets de sciage.	280		179	3,217			147		87		757	9 05
Douves et fonds.				82						757	1,194	141 43
" " pipes.										1,194	2	223 32
" " Indes occidentales.										2		0 15
Donves, saloirs.									4	19	23	13 77
Bardoux.	4											
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
" " en radeaux.												
Bois de construction, carré, sur navires.	50	7,889							20	54,299	54,319	8,145 94
" " en radeaux.	80								80		80	8 89
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.					59	7			59	9	68	27 20
Total du fret payant péages.	18,218	81,898	17,908	21,798	218,988	245,427	20,224	201,625	275,338	640,748	916,086	165,904 56
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>												
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			21						21		21	
Briques.			156						156		156	
Ciment et chaux hydraulique.	18		121						139		139	
Argile, chaux et sable.			80						80		80	
Pâte et poterie.	10		337						347		347	
Poisson.			9						9		9	
Meubles.			1						1		1	
Verrerie, de toutes sortes.	40		95						135		135	
Chevaux.			1						1		1	
Fer, chemin de fer.	2,853		7,908						10,761		10,761	
" " en gueuse.	363		126						489		489	
" " tout autre.	57		424						481		481	
Fleur de farine.			31						31		31	
Mélasse.			5						5		5	

Clous.	147		407						554		554	
Huile, en barils.	6		10						16		16	
Peinture.	32		21						53		53	
Sel.	180		3,878						4,058		4,058	
Graines, de toutes sortes.			201						291		291	
Cendre de soude.	142		498						1,110		1,110	
Sucre.	61		20						87		87	
Spiritueux, bière, etc.	6		231						231		231	
Ferblanc.	3		484						487		487	
Bianc d'Espagne.			12						12		12	
Toutes autres articles et marchandises non énumérées.	255		940						1,195		1,195	
Barils, rides.			2						2		2	
Bois de serv., en franch., de Welland au Port-Robinson.		1,416								1,416		
Grand total du fret.	22,391	83,314	34,487	21,798	218,988	245,427	20,224	201,625	296,090	642,164	938,254	
Total des péages sur navires.												
" " passagers.												
" " articles en franchise.												
Amendes et dommages.												
Total du revenu, y compris les loyers de pouvoirs d'eau.												
											15,978 11	
											125 23	
											1,000 00	
											183,007 90	

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages, montée.		Montant des péages, descente.		Total, montant des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasce.																		
Pommes.																		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.																		
Produits agricoles, non énumérés, animaux.																		
Orge.																		
Brègues.																		
Os.																		
Soufre.																		
Ciment et chaux hydraulique.																		
Argile, chaux et sable.																		
Houille.																		
Mais.																		
Bœufs.																		
Coton, brut.																		
Falence et poterie.																		
Bois de teinture et matières tinct.																		
Poisson.																		
Lin et chanvre.																		
Fleur de farine.																		
Meubles.																		
Gypse.																		
Verre, de toutes sortes.																		
Foin, pressé.																		
Cochons.																		
Chevaux.																		
Peaux vertes et sal., corn. et sabots.																		
Glace.																		
Fer, chemin de fer.																		
“ en grueuse.																		

“ tout autre.	89	555	146	10,522	514	1,204	1	11,726	556	1,305	112 35	111 20	223 55
Minéral de fer.											586 30	586 30	586 30
Cryolithe ou minéral chimique, et autres minéraux, excepté le fer.													7 60
Saindoux et huile de saindoux.													2,573 60
Farines, de toutes sortes.													3 40
Viandes, autres que le lard.													704 55
Marbre.													3 00
Manille.													38 25
Mélasses.													10 20
Claus.													3,886 20
Avoine.													0 60
Huile, en barils.													1 40
Tourteaux oléagineux.													1 00
Foins.													1 00
Fers de fer.													1 00
Lard.													109 80
Poix et goudron.													100 40
Guénilles.													63 75
Seigle.													206 45
Résine.													8 10
Sel.													947 40
Pierre, pour la taille.													25 40
“ ouvrée.													523 20
“ impropre à la taille, non ouvrée.													16 20
Graines, de toutes sortes.													4 95
Montons.													83 70
Centre de soude.													236 20
Acier.													38 00
Sucre.													0 20
Spiriteux, bière, etc.													18 50
Tabac, brut.													9 00
Sulf.													16 35
Fer-blanc.													4 95
Terbenthine.													83 70
Bile.													0 60
Bianc de plomb.													0 40
Bianc de céruse.													38 00
Laine.													0 20
Tous autres effets et marchandises non énumérés.													18 50
Ecorce.													41 25
Barils, vides.													26,214 20
Courbes de navires.													41 25
Flottes.													13 60
Bois de chauffage, sur navires.													379 80
“ en radeaux.													42 10
Cercles.													20 00

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, Ton-neaux.	Montant des péages.		Total, montant des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		Montée.	Des-cente.		
															\$
Echalas à houblon.															
Bois de service, scié, sur navires, en radeaux.		1,655		16,209		41,802		9,638		69,389		12,463		79	
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.									375			60		00	
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.														80	
Liens de chem. de fer, sur navires.			375											43	
Liens de chem. de fer, sur navires, en radeaux.														32	
Billots de sciage.														15	
“ “ pipes.														50	
“ “ Indes Occident.														00	
Donves, saloirs.														80	
Bardeaux.														43	
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.														32	
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.														15	
Bois de constr., carré, sur navires, en radeaux.	7,880													50	
Traverses.														19	
Articles en bois et bois en partie fabriqué.														44	
Total du fret payant péages.	282	54,234	17,729	16,209	218,988	245,427	15,603	287,628	252,602	603,498	856,100	58,925	25	103,991	58
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>															
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			21											80	
Brûles.			156											43	
Ciment et chaux hydraulique.			121											32	
Argile, chaux et sable.	18		80											15	
Total des péages.															

ARTICLES.	Quantité	Montée	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, Ton-neaux.	Montant des péages.		Total, montant des péages.				
			Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		Montée.	Des-cente.					
													\$	cts.	\$	cts.
Poterie et faïence.	10															
Poisson.	9	337														
Meubles.	1	9														
Verrerie de toutes sortes.	40	95														
Chevaux.	1	1														
Fer, chemin de fer.	2,853	7,908														
" " en graine.	363	426														
" " tout autre.	57	424														
Vianades de toutes sortes.	5	31														
Méasse.	147	407														
Huile, en barils.	6	10														
Fruit, en barils.	32	21														
Peinture.	180	3,878														
Sel.		201														
Graines de toutes sortes.	142	498														
Cendres de soude.	61	235														
Sucre.	225	231														
Spiritueux, bière, etc.	6	484														
Étain.	3	12														
Blanc de céruse.		940														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	255	2														
Barils, vides.		2														
Grand total, fret.	4,455	33,593	16,209	218,988	245,427	15,603	287,628	272,611	603,498	876,109						
Total, 1 écus sur navires passagers.																
" " articles en franchise.																
											7,409	38	14,964	31		
											40	20	59	25		
											66,374	83	111,605	76	177,980	56

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

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



N<sup>o</sup> 7—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Bois de service, scié, sur navires.	1,959	2,888		53			1,959	2,941			4,900	\$ cts. 386 69
“ en radeaux.												
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, s. nav.		25		208							228	16 66
“ en radeaux.												
Liens de chemin de fer, sur navires.				3,217			606	5,044			5,650	206 55
“ en radeaux.	280	1,327	179	82				82			82	8 25
Billots de sciage.												
Donves et fonds, barils												
“ pipes.												
“ Indes occidentales.							4				4	0 27
Donves, saloirs.												
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
“ en radeaux.	20										20	1 50
Bois carré, sur navires.	80										80	8 89
“ en radeaux.												
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.												
Total du fret payant péages.	17,986	27,664	179	5,589			4,621	3,997	22,736	37,250	59,986	2,987 73
Bois de construction exempt de droit de passage de Welland à Port-Robinson.		1,416								1,416	1,416	
Grand total, fret.	17,986	29,080	179	5,589			4,621	3,997	22,736	38,666	61,402	
Total, péages sur navires.												1,013 80
“ passagers.												25 78
“ articles en franchise.												\$75 60
Total des péages.												4,027 31

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE A—Suite—CANALUX.

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.....	1	69					1	69	70	14 00
Pommes.....	48	1,628					48	1,628	1,676	230 42
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	266	382	21				287	382	669	65 87
Produits agricoles, non énumérés, animaux.....	54	588					54	588	642	84 72
Instruments aratoires.....	93	21					93	21	114	14 86
Orge.....	540	813		2	343		545	1,156	1,701	61 95
Bricks.....	6,366	307	116			968	7,440	3,207	7,747	327 06
Os.....	1	123				8	1	710	711	97 96
Soufre.....	2,319	122	41				2,360	122	2,482	306 46
Ciment et chaux hydraulique.....	15,936	5,910	80				18,884	6,050	24,904	994 70
Argile, chaux et sable.....	59,288	605	605		1,287		605	153,675	156,280	21,345 51
Houille.....	3,919	3,845			23		3,919	3,868	7,787	217 17
Mais.....	34	303		9			34	312	346	27 16
Bestiaux.....										
Coton, brut.....	134	19	427			2	563	24	587	115 16
Faïence et poterie.....	31	1			188		219	1	220	13 64
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	462	36	1		8		471	36	507	56 86
Poisson.....									10	0 75
Lin et chanvre.....	654	2,553			17	60	671	2,613	3,284	383 57
Fleur.....	186	434	1				187	434	621	99 59
Meubles.....	2,665	393					2,665	533	3,198	43 15
Cypse.....	430	48					473	50	523	97 74
Verrerie, de toutes sortes.....	1,263	321			61		1,324	321	1,645	84 17
Foin, pressé.....	5	21					26	21	47	3 20
Cochons.....	77	264	1				78	264	342	26 05
Chevaux.....	10	12	1				11	12	23	3 11
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....										
Glace.....										
Fer, chemin de fer.....	11,340	727	75				11,415	727	12,142	1,701 02

No 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Fer, en grueuse	4,640	43	126		10				4,766	53	4,819	702 72
“ tout autre	12,342	1,448	253		6				12,601	1,476	14,077	767 99
Minerai de fer											1,094	54 70
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer	1,094								96	64	160	17 63
Santou et huile de saindoux	96	64							45	695	740	39 45
Farine, de toutes sortes	14	26							14	28	42	3 77
Viandes, autres que le lard	13	2							13	2	15	2 75
Marbre	16								16		16	3 20
Manille	553	56	5						2,747	56	2,803	184 71
Mélasse	2,134	789	366						2,510	789	3,299	526 41
Clous	416	1,241			5				1,241	1,662	2,902	97 02
Avoine	740	215	11		3				1,224	267	1,491	166 18
Tourteaux oléagineux	1	13							1	13	14	0 59
Pois	457	20,753							457	20,753	21,210	435 34
Pommes de terre	3	258							3	258	261	18 74
Lard	205	226							205	294	499	33 28
Peinture	225	149	17						259	149	408	60 78
Poix et goudron	206	151	1						1,359	151	1,510	108 13
Général	208	175							1,858	208	2,066	41 65
Seigle	7								1,897	65	1,962	104 23
Résine	44	55							4,415	12	4,427	548 45
Sel	2,663	8	1,752		4				4,501	1,060	5,561	527 87
Papier, pour la taille	1,503	1,060	2,148						350	2	352	19 29
“ ouverte	326	2										
“ impropre pour la taille, non ouverte	254	5,305			135				254	5,440	5,694	161 70
Graines, de toutes sortes	6,566	1,309	359						6,926	1,312	8,238	361 05
Moutons	3	120							3	120	123	11 89
Cendre de soude	692	6	1,009						1,706	6	1,712	338 61
Acier	196	6							7,339	35	7,374	851 08
Sucre	3,347	35	33		3,059				6,386	35	6,421	163 69
Spiritueux, bière, etc.	430	231	228						658	242	900	

Taube, brut	28	2							3			0 87
Suif	225	89	486						712	89	801	11 36
Ver blanc	18	7							367	7	374	143 87
Térébenthine	14,927	758							14,927	758	15,685	315 01
Bile	66	26							66	27	93	14 70
Bianc de plomb	450	8							450	8	458	90 02
Bianc de céruse	1	2							1	2	3	0 34
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,717	2,032	897		530	518			8,144	2,606	10,750	1,634 12
Boerice	112	34	5		67	9			184	43	227	19 71
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments	70	4,624							70	4,624	4,694	82 32
Flottes	5,065	5,253	150		75				5,253	5,253	10,506	357 70
Bois de chauffage, sur navires	186								186	186	386	3 80
“ en radeaux	3	1			6				9	1	10	1 10
Cercles												
Échelles à houblon	27,330	24,785	172		442	226			27,522	25,453	52,975	2,184 48
Bois de service, scé, sur navires		74							74	74	148	4 07
“ en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux	2	24,895							2	24,895	24,897	623 10
Liens de chaînes de fer, sur navires	3,437		256						3,693		3,693	90 27
“ en radeaux	3	22,810							3	22,840	22,843	522 45
Billets de souage, barils		61								61	61	6 30
“ papes		117								117	117	3 88
“ Indes Occidentales	20	994							20	994	1,014	55 34
Douves, sabars	20	36			3				23	36	59	12 75
Bardeaux	9	2	10						19	2	21	4 40
Piquets et perch, pour clôtures, sur nav.												
“ en rad.												
Bois de construction, carré, sur navires	516	2,442							516	2,462	2,978	41 46
“ en radeaux	413	3,800							413	3,800	4,213	103 84
Traverses		11,612								11,612	11,612	30 23
Articles en bois et bois en partie fabriqué	81	24							81	26	107	24 70
Total du fret payant péages	144,604	218,426	9,776		4,752	2,807			170,246	317,702	487,948	39,243 88

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL, indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
<i>Articles en franchise ayant payé les péages sur le canal Welland.</i>												
Alcaïs.....		80									80	
Ric-d'inde.....		138,481									138,481	
Ciment et chaux hydraulique.....		29									29	
Argile, chaux et sable.....												
Fleur de farine.....		4,861			80						4,861	
Meubles.....		2									2	
Verrerie.....		2									2	
Chevaux.....		3									3	
Fer, de toutes sortes.....		138									138	
Saindoux et huile de saindoux.....		19									19	
Farines, toutes sortes.....		100									100	
Viandes, do.....		13									13	
Lard.....		358									401	
Graines, de toutes sortes.....		4									1,250	
Pierre, pour la taille.....		1,250									81,946	
Bic.....		81,946									14	
Whisky, spiritueux, etc.....		14									173	
Marchandises.....		20									4,967	
Bois de service, sur navires.....		3,840									1,297	
do en radeaux.....		268			1,127						1,297	
Doüves, barils.....		6									6	
do pipes.....		311									311	
do Indes Occidentales.....		1,080									1,080	
do saloirs.....		1									1	
Bois de construction, carré, en radeaux.....		11,510									11,510	
Articles en bois.....		1									1	
Houille, par ordre en conseil, en franch.....		58,418			49,798						108,211	
	204,500	462,695	9,776	1,031	4,752	2,807	60,987	96,608	280,075	563,141	843,216	

[1889]

Total, péages sur navires.....	13,880 15
passagers.....	2,384 23
“ marchandises en franchise.....	\$13,383 50
“ amendes et dommages.....	136 00
“ quaiage et enmagasinage.....	5,718 05
Autres recettes.....	11,071 57
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....	72,442 88

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

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

[1889]

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.  
N<sup>o</sup> 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant de revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.		Montant des péages.		Montant des péages, total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$ cts.		\$ cts.	
											0 20	219 15	0 20	219 15
Alcalis, potasse et perlasse.....	1	65					1	65	66		0 20	13 00	67	13 20
Pommes.....	1,461						1,461		1,461			219 15	219 15	
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	205	69	21				226	69	295		33 90	10 35	44 25	
Produits agricoles, non énumérés, animaux.....	1	509					1	509	510		0 15	76 35	76 50	
50 Instruments aratoires.....	20						20		20			4 00	4 00	
59 Orges.....	122	107	116				238	115	238		35 70	17 25	35 70	
60 Briques.....					8				115			17 25	17 25	
Os.....	1,575	3	41				1,616	3	1,619		242 40	0 45	242 85	
Soufre.....	85	100	80		40		165	140	305		24 75	21 00	45 75	
Ciment et chaux hydraulique.....	57,596				75,407		133,003		133,003			19,916 85	19,916 85	
Argile, chaux et sable.....	889						889		889			17 91	17 91	
Houille.....	1	34	9				43		44		0 15	6 45	6 60	
Mais.....														
Bestiaux.....	81	18	427		5		508	23	531		101 60	4 60	106 20	
Coton, brut.....	10						10		10		2 00		2 00	
Étante et poterie.....	208	3	1				217	3	220		32 35	0 45	33 00	
Pois de teinture et mat. tinctoriales.....														
Poisson.....														
Lin et chanvre.....	2,140						2,140		2,140		10 20	321 00	321 00	
Flour de farine.....	50	323	1				51	323	374		0 45	64 60	74 80	
Meubles.....	3						3		3			0 45	0 45	
Gypse.....	417	6	33				450	8	458		90 00	1 60	91 60	
Verrerie, de toutes sortes.....	110				2		110		110		16 50	2 85	16 50	
Foin, pressé.....	19						19		19		2 25	5 40	7 65	
Cochons.....	14	36	1				15	36	51		1 50	1 20	2 70	
Chevaux.....	9	8					10	8	18					
Peaux vertes et salées, cor. et sabots.....														
Glace.....	10,984		75				11,059		11,059		1,658 85		1,658 85	
Fer, chemin de fer.....	4,335		136				4,461		4,461		669 15		669 15	
en gueuse.....														

1889	1,495	55	253				1,748	55	1,803		262 20	8 25	270 45
Minéral de fer.....													
Cryolithe ou minéral chimique, et autre minéral, excepté le fer.....		1,092					1,092		1,092			54 60	54 60
Saunders et huile de saunders.....	59	27					59	27	86		8 85	4 05	12 90
Farines, de toutes sortes.....	1	47					47		48		0 15	7 05	7 20
Vianes, de toutes sortes.....	8				2		8		12			1 80	1 80
Marble.....	16						16		16		3 20		3 20
Manille.....	90		5				95		95		19 00		19 00
Mélasse.....	1,720	5	366				2,086		2,097		417 20	1 05	418 20
Clous.....	7						7		7				
Avoine.....	323	92	11				334	92	426		66 80	18 40	85 20
Huiles (en barils).....													
Tourteaux oléagineux.....		2,934							2,934			67 91	67 91
Pois.....	3						3		7		10 45	1 05	1 50
Pommes de terre.....	41						41		43			6 45	6 45
Leard.....	197	38	17		2		214	38	252		42 80	7 60	50 40
Peinture.....	78	90	1				79	90	169		18 00	18 00	33 80
Poix et goudron.....	61	61					122		62		0 20	12 20	12 40
Gréailles.....	1						1		7			1 05	1 05
Seigle.....	42	7					42		42		8 40		8 40
Résine.....	430		1,752				2,202		2,202		330 30		330 30
Sel.....	691	3	2,148				2,839	3	2,842		425 85	0 45	426 30
Pierre, pour la taille.....	17						17		17		3 40		3 40
1889	785						785		785			63 60	63 60
Graines, de toutes sortes.....	66	9	359				425	9	434		63 75	4 80	65 10
Moutons.....	32						32		32			4 80	4 80
Centre de soude.....	502	1	1,099				1,061	1	1,062		332 30	0 20	332 40
Acier.....	185	18	33				185	18	186		29 00	0 20	29 20
Sucre.....	2,531						2,531		2,532		516 80	3 60	516 40
Spiriteux, bière, etc.....	200	208	228		7		428	215	643		85 60	43 00	128 60
Tabac, brut.....	2				3		5		5			0 75	0 75
Suif.....	22	2					22		24		3 30	0 30	3 60
Étain.....	142	3	486				628	3	631		125 60	0 60	126 20
Térébenthine.....	18						18		18		3 60	6 92	6 92
Ble.....	55	3					55	3	59		11 00	0 80	11 80
Banc de plomb.....	484						484		434		86 80		86 80
Banc de ceruse.....	1						1		2		0 15	0 15	0 30
Laine.....													
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	3,210	1,288	887		55		4,097	1,343	5,440		819 40	268 60	1,088 00
Écorce.....													
Barils, vides.....	3	1	5				3	1	9		1 38	0 20	1 58
Courbes pour bâtiments.....													
Flottes.....													
Bois de chauffage, sur navires.....	2,400						2,400		2,400		160 00		160 00
Bois de chauffage, en radeaux.....													
1889													

N° 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn. x.	Montant des péages.		Total, péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$	cts.		\$
Féchalas à houblon, sur navires.	5		561						566		11,536	254	40	816	50
Bois de service, scié, en radeaux.	10,761	6			209						6			1	06
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.															
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	275								275		275	21	95		21
Liens de chemins de fer, sur navires.															
Billots de sciage.	61								61		61	6	30		6
Indes Occident.	282								282		282	0	25		0
Indes Occident.															
Donves, saloirs.															
Bardeaux.															
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.															
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	72								72		72	3	60		3
Bois de const., carré, sur navires.															
Traverses, en radeaux.															
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	17	10		1					17	12	29	6	80		4
Total, fret payant péages.	33,600	81,743	9,134	10	8	209		75,533	42,742	157,495	200,237	7,049	83	22,167	83
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.</i>															
Cendres.		80								80	80				
Mais.		133,173								133,173	133,173				
Fleur de farine.		4,861								4,861	4,861				
Menthes.		2								2	2				
<i>Total, péages sur navires.</i>															
Verrierie, de toutes sortes.	2									2	2				
Chevaux.	2									2	2				
Fer, tout autre.	138									138	138				
Saindoux et huile de saindoux.	19									19	19				
Farines, de toutes sortes.	100									100	100				
Viandes, autres que le lard.	13									13	13				
Lard.	358									401	401				
Graines, de toutes sortes.	4									4	4				
Spiritueux, bière, etc.	14									14	14				
Blé.	81,946									81,946	81,946				
Marchandises non énumérées.	173									173	173				
Bois de service, scié, sur navires.	3,673									4,800	4,800				
Bois de service, scié, en radeaux.	1,297							1,127		1,297	1,297				
Donves et fonds, barils.	6									6	6				
" " pipes.	311									311	311				
" " Indes occidentales.	1,080									1,080	1,080				
Bois de const., carré, en radeaux.	1									1	1				
Articles en bois.	11,510									11,510	11,510				
Houille, en franchise, par ordre en conseil.	1									1	1				
Grand total, fret.	40,191	220,507	9,134	10	8	209		76,703	49,333	397,429	446,762				
<i>Total, péages sur navires.</i>															
passagers.														4,007	58
articles en franchise.														247	20
Total, péages.														11,304	61
<i>Total, péages.</i>															
														4,131	84
														1,216	55
														27,510	22
														38,820	83

[1889]

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.  
 No 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.	48	4							48	4	215	\$ 0 80
Pommes.		167								167	374	11 27
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	61	313							61	313	8 22	21 62
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	53	79							53	79	8 22	10 86
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	98	1							98	94	1,701	61 95
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	540	343			2				545	1,156	7,500	231 36
Orge.	6,234	307					968		7,202	307	506	80 71
Blé.	1	16							1	1	396	63 61
Blé.	744	119							744	119	863	948 96
Ciment et chaux hydraulique.	5,810	1							18,689	5,910	24,599	1,438 96
Argile, chaux et sable.	1,642	605							605	22,572	23,277	1,438 60
Houille.	2,956	2							3,919	2,979	6,898	139 26
Maïs.	3,919	269							33	269	302	20 56
Bestiaux.	33	1							55	1	56	8 96
Patente et poterie.	53	1							209	11 64	210	11 64
Bois de teinture et matières tinctoriales.	21	1							254	33	287	23 36
Poisson.	254	33							10	10	10	0 75
Lin et chanvre.	654	413							671	473	1,144	62 57
Fleur de farine.	136	111							2,662	533	3,195	82 70
Menbles.	2,662	393							1,274	321	1,595	67 67
Gypse.	22	42							63	228	291	18 40
Verre, de toutes sortes.	1,153	321							356	727	1,083	42 17
Pain, pressé.	5	2							305	53	358	33 57
Cochons.	63	228							10,847	1,393	12,274	437 54
Chevaux.	1	4							2	2	2	0 35
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	366	727							37	37	74	4 73
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	305	43							37	37	74	4 73
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	10,847	1,393							10,853	1,421	12,274	437 54
“ tout autre.												
Cryolithe ou minéral chimique et autre minéral, excepté le fer.	2	2							2	2	2	0 10
Saindoux et huile de saindoux.	37	648							37	648	692	32 25
Farine, de toutes sortes.	44								44			

[1889]

196

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Viandes, autres que le lard.	14	16							14	16	30	1 97
Maigre.	5	2							5	2	7	1 15
Manille.	463	56							2,652	56	2,708	165 71
Mélasse.	424	784					2,180		424	784	1,208	108 21
Clous.	416	1,294			5				431	1,234	1,665	95 97
Avoine.	417	123			3				890	175	1,065	80 98
Huile, en barils.	1	13							1	14	13	0 59
Tourteaux oléagineux.	457	17,819							457	17,819	18,276	367 43
Pois.	251	251							205	191	396	17 24
Pommes de terre.	205	185							111	111	156	10 38
Lard.	28	111							45	45	156	10 38
Peinture.	128	61							1,280	61	1,341	74 33
Poix et goudron.	207	114							207	114	321	20 25
Guânilles.												
Seigle.	2	55							1,853	55	1,910	95 88
Résine.	2 213	8							12	12	2,225	218 15
Pierre, pour la taille.	309	1,057							1,662	1,057	2,719	101 57
“ impropre à la taille, non ouvrée.	254	2							254	2	4,969	98 10
Graines, de toutes sortes.	6,500	1,300							6,501	1,303	7,804	205 95
Moutons.	3	88							88	91	91	7 09
Cendres de soude.	11	5							45	5	50	6 21
Acier.	816	17							11	11	1 81	1 81
Spiritueux, bière, etc.	230	23							4,775	17	4,792	334 68
Tabac, brut.	6	25							230	27	257	35 09
Suif.	83	86							206	86	292	0 12
Étain.	14,927	412							84	86	170	17 37
Térébenthine.	11	23							340	7	356	17 90
Blanc de plomb.	16	8							14,927	412	15,339	308 09
Blanc de céruse.	8	1							11	23	24	2 90
Leane.	3,507	744							16	8	322	3 22
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	109	33							580	518	1,100	0 04
Écorce.	70	4,624							4,047	1,263	5,310	546 12
Barils, vides.	2,665	186							176	42	218	18 13
Courbes, pour bâtiments.	3	1							70	4,624	4,694	82 32
Flottes.	109	33							2,800	5,253	8,143	197 73
Bois de chauffage, sur navires.	70	4,624							9	1	10	1 10
“ en radeaux.	2,665	186							26,956	14,485	41,439	1,113 58
Cercles.	3	1							2	24,895	24,897	623 10
Echasses à houblon.	26,764	68							3,418	3,418	68 32	68 32
Bois de service, scié, sur navires.	2	24,895							22,840	22,840	22,843	522 45
“ en radeaux.	3,162	256										
Mâts, espars et poteaux de télégraphes, sur navires.	2	24,895										
“ en radeaux.	3,162	256										
Liens de chemin de fer, sur navires.	2	24,895										
Billots de sciage.	3	22,840										

197

N<sup>o</sup> 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Douves et fonds, barils.....		116						116	\$ 3 68
“ pipes.....									
“ Indes occidentales.....	20	712					20	712	26 86
Douves, saïoirs.....	20	36					23	36	12 75
Bardaux.....	9	2	3				19	2	4 40
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....							444	2,462	37 86
“ “ en radeaux.....	444	2,442					413	3,800	103 84
Bois de construction, carré, sur navires.....	413	3,800					11,612	11,612	30 23
“ “ en radeaux.....		11,612					64	14	13 10
Traverses.....		14							
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....									
Total du fret payant péages.....	110,443	136,683	1,203	1,364	1,635	2,255	19,905	160,207	287,711
Houille, en franchise, par ordre en conseil.....	51,827				43,793		101,620		101,620
Pierre.....	1,250				1,250		1,250		1,250
“ “.....		5,308					5,308		5,308
Maïs.....		29					80	29	29
Ciment et chaux hydraulique, en fr., p. O. en C.....							80		80
Argile, chaux et sable.....	20						20		20
Marchandises.....	268	167					268	167	435
Bois de service.....									
Grand total du fret.....	163,808	142,187	1,203	1,364	1,635	2,255	64,096	19,905	396,463
Total des péages sur navires.....									
“ passagers.....									
“ articles en franchise.....									
Total des péages.....									
									5,749 73
									920 48
									\$5,024 46
									16,696 43

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite*—CANADAUX.  
 N° 11—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

ARTICLES	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
											\$	cts.
Alcalis, potasse et perlasse.												
Pommes	10	46							46		46	8 74
Produits agricoles, non énumérés, légumes		37								10	47	2 60
Produits agricoles, non énumérés, animaux		56									56	3 39
Produits agricoles, non énumérés, animaux		1,597									1,597	144 59
Instruments aratoires	4	16							4		20	2 93
Orge		708									708	47 35
Os	3	110							3		113	6 39
Briques		18									18	1 60
Os												
Soufre	3	28							3		31	2 63
Ciment et chaux hydraulique		7,832									7,832	203 88
Argile, chaux et sable.		327									327	10 90
Houille												
Mais		558									558	35 18
Bestiaux												
Coton, brut												
Poërie et faïence	2								2			0 19
Bois de teinture et matières tinctoriales.												
Poisson.												
Lin et chanvre		27									27	1 19
Fleur de farine		42							11		53	6 89
Mauble	11											
Gypse												
Verrierie, de toutes sortes	5	646							5		651	57 20
Poin, pressé.		88									88	6 31
Cochons		235									235	13 58
Chevaux	20	36							20		36	3 36
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace.												
Fer, chemin de fer.												
“ en grueuse.	5								5		5	0 30

N° 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Fer, tout autre.	19	37							19	37	56	3 76
Cryolithe ou minéral chimique et autre mine- ral, excepté le fer.		1,444								1,444	1,444	72 20
Saunders et huile de saindoux.		6								6	7	0 59
Vannes, de toutes sortes.		39								39	7	0 69
Vannes, autres que le lard.	2	2							2	2	39	3 83
Mélasse.	3								3		4	0 58
Cioux.	8								8		3	0 30
Avoine.	4								4		696	45 45
Huile.											12	1 45
Tourteaux oléagineux.												
Pois.	2	1,504							2	1,504	1,504	108 36
Pommes de terre.	4	494							4	494	496	34 08
Lard.	4	41							4	41	45	3 39
Peinture.												
Pois et gondron.	48								48		48	8 57
Guénilles.	1								1		1	0 10
Seigle.												
Résine.	5								5		5	0 20
Sel.												
Pierre, pour la taille.	4								4		4	0 34
“ ouverte.												
Graines, de toutes sortes.	18								18		18	1 78
Montons.	398								398		398	27 93
Sucre.	4								4		5	1 35
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.	1								1		1	0 19
Sulf.	69								69		69	4 51
Etain.	1								1		1	0 19
Térébenthine.	29								29		29	2 78
Blé.	2								2		2	0 38
Blanc de plomb.	1								1		1	0 10
Blanc de céruse.												
Laine.												

Tous autres effets et marchandises non énu- mérés.	61	286									61	286	47 05
Ecorce.		66									66	8 06	
Barils, vides.													
Courbes, pour bâtiments.		17,600									17,600	250 46	
Flottes.		53,254	2,600								61,854	2,454 43	
Bois de chauffage, sur navires.		6,450	366								6,816	93 15	
“ en radeaux.		14									14	1 19	
Cercles.													
Echalas à houblon.	2	304,695	156,775						2	550,470	550,470	43,773 50	
Bois de service, scié, sur navires.		3,964								3,964	3,964	46 49	
“ en radeaux.													
Mâts, espars et poteaux de télégr., sur navires.													
“ en radeaux.													
Traverses de chemin de fer, sur navires.		1,674	31								1,705	164 60	
“ en radeaux.		1,718									1,718	151 27	
Billots de sciage.		10,382									10,382	227 26	
Doyses et fonds, barils.		244	304								548	0 15	
Bandeaux.													
Piquets et perches pour câbles, sur navires.		11									11	2 82	
“ en radeaux.													
Bois de construction, carré, sur navires.		4,570									4,570	76 82	
“ en radeaux.		80									80	0 50	
Traverses.	3								3		3	0 60	
Articles en bois et bois en partie fabriqué.													
Total du fret payant péages.	172	518,266	159,076						172	677,342	677,342	48,615 14	
Flottes, en franchise, par ordre en conseil.		17,587									17,587	1 496	
Bois de serv., scié, en franc, par O.C.		1,496									1,496	2 275	
Billots de sciage.		2,275									2,275	6 240	
Bois de construction.		6,240									6,240	20	
Traverses.		20									20		
Grand total du fret.	172	545,884	159,076						172	704,960	705,182		
Total, péages sur navires.													
“ passagers.												4,888 76	
“ marchandises en franchise.												188 73	
“ autres.												2 00	
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.												53,639 63	

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

N<sup>o</sup> 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des pages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descent.	Montée.	Descent.	Montée.	Descent.	Montée.	Descent.	
Alcalis, potasse et perlasse.									709		58 05
Pommes.		622						87			7 27
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	12	206							206		1 30
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	9	30							9		0 30
Instruments aratoires.		9									30 64
Orge.	271		373				3,493		3,773		362 34
Os.		277					16		277		27 70
Soufre.											1 60
Ciment et chaux hydraulique.	243						4,424		4,424		482 56
Argile, chaux et sable.							120,104		120,104		11,733 82
Houille.											1 00
Maïs.		48							48		1 00
Bestiaux.											1 00
Coton, brut.		10					133		10		1 00
Ferace et poterie.	3								3		13 30
Bois de teinture et matières tinctoriales.											1 00
Poisson.											1 00
Lin et chanvre.	324						1		324		11 38
Fleur de farine.	27								27		1 00
Melasses.											1 00
Cypse.											1 00
Verrerie, de toutes sortes.	146		622						768		109 13
Foin, pressé.		1,325							1,325		21 070
Cochons.		21							21		3 010
Chevaux.		3							3		3 010
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.											3 010
Glace.											3 010
Fer, chemin de fer.											3 010

" en gaucée.												2 50
" tout autre.												2 50
Minéral de fer.												2 50
Cryolithe ou minéral chimique, et autre minéral, excepté le fer.												2 50
Saindoux et huile de saindoux.												2 50
Farine, de toutes sortes.												2 50
Vieilles, autres que le lard.												2 50
Marbre.												2 50
Manille.	48								48			219 44
Mélasses.	3								3			0 10
Clous.		1,104							1,104			36 83
Avoine.												52 98
Huile, en barils.	24								24			547
Tourteaux oléagineux.												7 55
Pois.		192							192			7 55
Pommes de terre.	6								6			0 20
Lead.												0 20
Peinture.												890
Pois de godron.												12
Seigle.	9								9			0 30
Guenilles.												211 70
Résine.	288								288			37 48
Sel.		200										1,027
Pierre, pour la taille.												96 04
" ouverte.												96 04
" impropre à la taille, non ouverte.												96 04
Graines, de toutes sortes.	6								6			0 20
Moutons.	114								114			3 30
Cendres de soude.												375 40
Acier.	12								12			0 40
Sucre.	6								6			3 752
Spiritueux, bière, etc.												3 30
Tabac, brut.												5 30
Suif.												342
Étain.												342
Térébenthine.	3								3			0 10
Blé.	3								3			0 10
Blanc de plomb.												342
Blanc de ceruse.												342
Laine.												342
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	330		130						460			194 68
Ecorce.												2,481
Barils, vides.												2,481
Courbes pour bâtiments.												383
Flottes.	333		780						383			18 21
Bois de chauffage, sur navires.												780
" en radeaux.												780
Corcles.												26 00

N<sup>o</sup> 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Echalas à houblon.....	4,492	1,261	77,650	8,886			83,142	10,527	92,669
Bois de service, scié, sur navires en radeaux.....	9						9		9
Mâts, espars et poteaux de télégr., sur navires.....	3,739	750	520	3,075			4,259	3,825	8,084
Traverses de chemin de fer, sur navires.....	59		28				87		87
Pardoux.....									
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....									
Bois de construction, carré, sur navires.....	126						126		126
Bois de construction, carré, en radeaux.....	14						14		14
Traverses.....									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....									
Total, fret payant péages.....	10,539	6,190	80,380	11,961			90,919	159,419	250,388
Houille, en franchise, par ordre en conseil.....	307						307		307
Grand total, fret.....	10,846	6,190	80,380	11,961			91,226	159,419	250,645
Total des péages sur navires.....									
“ passagers.....	2,862 01								
“ marchandises en franchise.....	62 08								
Quaiage et enmagasinage.....	.....								
Amendes et dommages.....	.....								
Autres recettes.....	.....								
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....									
23,285 43									

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1886.

## ANNEXE A—Suite—CANAUUX.

N<sup>o</sup> 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des peages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.....		31							31		7 40
Pommes.....		59							59		2 48
Produits agricoles non énumérés, légumes..	18								18		0 48
do do animaux.....	152								575		35 01
Instruments aratoires.....	35								78		113
Orge.....	276								276		6 52
Os.....	308								308		11 19
Briques.....	4								4		1 32
Os.....		28							28		1 32
Soufre.....		19							19		4 28
Ciment et chaux hydraulique.....	17								6		0 58
Argile, chaux et sable.....	18								18		24
Houille.....		11,976							11,976		535 17
Mais.....		62							62		2 04
Bestiaux.....	4								4		0 11
Coton, brut.....											2 58
Faïence et poterie.....	17								3		0 18
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	2								2		0 18
Poisson.....	166								166		4 18
Lin et chanvre.....	45								45		11 13
Fleur de farine.....	29								29		4 90
Meubles.....	19								19		48
Gypse.....	10								3		1 16
Verre, de toutes sortes.....	295								295		14 16
Iron, pressé.....	4								4		0 37
Cochons.....	4								4		0 26
Chevaux.....	1								1		0 05
Peaux vertes et salées, cornes et sabots											0 05
Glace.....	1								1		9 63
Fer, chemin de fer.....	321								321		7 32
“ en gueuse.....	252								252		7 32
“ tout autre.....		21							21		

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cryolithe, minéral chimique et autres minéraux, excepté le fer.	60	1,202					60	1,202	1,262	63 10
Saindoux et huile de saindoux.	20	2					20	2	22	0 61
Farines, de toutes sortes.	33	2					33	2	35	1 08
Vianades, autres que le lard.	1	5					1	5	6	0 08
Marbre.	11						11		16	1 42
Manille.		7						7	95	8 42
Mélasses.	88						88		211	18 85
Clous.	210	1					210	1	211	0 09
Or.	1	2					1	2	3	0 09
Huiles, en barils.	50	100					50	100	150	14 28
Tourteaux oléagineux.	6	6					6	6	12	0 18
Pois.	8	3					8	3	11	0 29
Pommes de terre.	77	24					77	24	101	2 58
Lard.	50	42					50	42	92	2 72
Peinture.	5						5		5	0 45
Poix et goudron.	13						13		13	1 14
Grainilles.	1	16					1	16	17	2 37
Seigle.	15						15		15	0 37
Résine.										
Sei.	727	132					727	132	859	31 08
Pierre pour la taille.	479	448					479	448	927	32 45
“ ouvrée	1						1		1	0 18
“ impropre à la taille, non ouvrée.	143	1,152					143	1,152	1,295	30 60
Graines, de toutes sortes.	33	2					33	2	35	0 31
Moutons.	4	2					4	2	6	0 16
Cendres de soude.	25	2					25	2	27	2 18
Acier.	2						2		2	0 05
Sucre.	422	36					422	36	458	43 23
Spiritueux, bière, etc.	100	22					100	22	122	11 06
Tabac, brut.	1	1					1	1	2	0 03
Stauf.	1						1		1	0 03
Ruam.	10						10		10	1 07
Tarabenthine.										
Blé.	9	229					9	229	238	6 18

Blanc de plomb	7						7		7	0 63
Blanc de céruse	11	5					11	5	16	1 40
Laine	5						5		5	0 13
Tous autres effets et marchandises non énumérés	642	337					642	337	979	125 10
Ecorce.	7	76					7	76	83	3 77
Barils vides	20						20		20	1 54
Courbes pour bâtiments.										
Flottes.	724	106					724	106	830	14 53
Bois de chauffage, sur navires.	19,308	3,368					19,308	3,368	22,676	418 38
Echalas à houblon.	62						62		62	9 00
Bois de service, scié, sur navires.	42,847	8,828					42,847	8,828	50,990	2,289 04
“ “ en radeaux.	7	15					7	15	22	1 08
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur nav.	519						519		519	41 52
“ “ en rad.										
Traverses de chemin de fer, sur navires.	6,063	226					6,063	226	6,889	785 17
“ “ sur radeaux.										
Billots de sciage.	400	276					400	276	676	15 42
Donves et fondés, barils.	1						1		1	0 02
“ “ pipes.										
“ “ Indes Occidentales.										
Donves, saloirs.	22						22		22	7 20
Bardeaux.	17	3					17	3	20	3 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.										
Bois de construction, carpi, sur navires.										
“ “ en radeaux.	220						220		220	6 36
Traverses en bois et bois en partie fabriqué.	261	3					261	3	264	4 52
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	4						4		7	1 20
Total du fret payant péages.	76,208	30,126					76,208	30,126	114,275	4,681 65
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.	2,096	7,941					2,096	7,941	2,096	
Grand total, fret.	78,304	30,126					78,304	30,126	116,371	

Total des péages sur navires.	2,082 37
“ passagers.	100 22
“ houille en franchise.	35 78
Quaiage et emmagasinage.	17 40
Amendes et dommages.	222 40
Autres recettes.	
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.	7,139 82

ANNEXE A.—*Suite*—CANAL.

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson.....	41	96							41	96	1,087	\$ 10 37
Farine.....	1,601	391							1,601	391	1,992	19 92
Houille.....	2,281	21,304	160						2,281	21,464	23,745	237 45
Bois de service.....	3,895	1,398							3,895	1,398	5,293	52 93
Autres produits agricoles.....	7,535	5,826							7,535	5,826	13,361	133 61
Autres marchandises.....	1,251	255							1,251	255	1,506	15 06
Total du fret payant péages.....	16,604	39,170	160						16,604	39,330	46,934	469 34
Péages sur navires.....												2,041 16
Revenu total.....												2,510 50

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

N° 15—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.											\$ cts.
Ecorce.	1								1		0 03
Bois de chauffage, sur navires.	12,897								12,897		133 47
Bois de service, scié, sur navires.	449								449		3 23
Traverses de chemins de fer, sur navires.	141								141		4 81
“ “ en radeaux.											
Billots de sciage.	1,225								1,225		24 60
Douves, saloirs.											
Bardoux.	74								74		9 41
Poteaux et perches de clôtures, sur navires.											
“ “ en radeaux.											
Bois de construction, carré, sur navires.	505								505	200	14 25
“ “ en radeaux.											
Traverses.											
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	661								661		4 40
Pierre, brute.											
Total, fret payant péages.	15,953	200							15,953	200	194 20
Péages sur navires.											
passagers.											
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.											
57 75											
7 77											
259 72											

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE A.—

N<sup>o</sup> 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés, et

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n<sup>o</sup> 1.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires à vapeur canadien.....	266,065	3,705 54	606,226	3,640 77	58,826	195 07
Navires à vapeur américains.....	252,706	3,795 32	18,218	129 45	529	7 19
Voiliers canadiens.....	261,477	4,926 18	867,135	9,433 80	57,364	985 85
Voiliers américains.....	158,787	3,551 07	84,359	685 13	132,648	1,720 90
Total, classe n <sup>o</sup> 1.....	939,035	15,978 11	1,575,938	13,889 15	249,367	2,862 01
<i>Classe n<sup>o</sup> 2.</i>	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers.....	3,071	125 23	48,242	2,384 23	3,713	62 08
<i>Classe n<sup>o</sup> 3.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques.....	71	2 59	7,747	327 06	3,764	362 34
Soufre.....	15	2 25			16	1 60
Ciment et chaux hydraulique.....	284	40 59	2,482	306 46		
Argile, chaux et sable.....	1,170	129 80	24,904	994 70	4,667	482 56
Poisson.....	173	25 82	507	56 36		
Gypse.....	715	43 94	3,198	83 15		
Fer, chemin de fer.....	93	10 02	12,142	1,701 02		
“ en gueuse.....	1,602	227 75	4,819	702 72		
“ tout autre.....	1,343	224 29	14,077	767 99	25	2 50
Sel.....	294	13 35	4,427	548 45	486	37 48
Acier.....			30	4 50		
Pierre pour la taille.....	4,737	947 40	5,561	527 87	1,027	96 04
Pommes.....	902	33 72	1,676	230 42	709	58 05
Orge.....	6,261	883 29	1,701	61 95	373	30 64
Mais.....	269,962	53,992 40	7,787	217 17		
Coton, brut.....						
Lin et chanvre.....			10	0 75		
Fleur de farine.....	13,378	1,846 17	3,284	383 37	335	11 38
Foin, pressé.....	18	0 40	1,645	84 17	2,093	109 13
Farines, toutes sortes.....	13,112	2,584 96	740	39 45		
Tourteaux oléagineux.....			14	0 59		
Avoine.....	19,703	3,940 60	1,662	97 02	1,104	36 83
Pois.....	708	70 80	21,210	435 34	192	7 55
Pommes de terre.....			261	18 74		
Seigle.....	1,106	206 45	7	1 05	9	0 30
Graines, toutes sortes.....	84	16 39	8,238	361 05	6	0 20
Tabac, brut.....			8	0 37	3	0 30
Blé.....	142,740	26,918 15	15,685	315 01	3	0 10
Tous autres produits agricoles, légumes.....	7	0 14	669	65 87	218	7 27
Os.....			711	97 96	277	27 70
Bestiaux.....			346	27 16	48	1 60
Cochons.....			26	3 20		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	5	1 00	23	3 11	3	0 10
Chevaux.....	8	1 40	342	26 05	21	0 70
Saindoux et huile de saindoux.....	38	7 60	160	17 63		
Viandes, autres que le lard.....	17	3 40	42	3 77		
Lard.....	502	100 40	439	33 28	6	0 20
Moutons.....			123	11 89	114	3 80
Suif.....	123	18 50	230	11 36	53	5 30

[1889]

*Suite*—CANAUX.

## montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
169,302	669 49	69,008	719 38	17,517	350 34	3,504	53 75
		562	14 61			610	4 00
208,125	2,941 51	97,069	1,107 73	84,288	1,685 76		
53,271	1,222 76	17,936	240 65	253	5 06		
430,698	4,833 76	184,575	2,082 37	102,058	2,041 16	4,114	57 75
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
14,248	188 73	3,527	100 22			777	7 77
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
113	6 39	453	11 19				
31	2 63	146	4 28				
7,832	203 88	24	0 58				
		173	4 18	1,037	10 37		
		1	0 05				
5	0 30	321	9 63				
56	3 76	273	7 32				
5	0 20	879	31 08				
4	0 34	927	32 45				
47	2 60	59	2 48				
708	47 35	276	6 52				
		62	2 04				
27	1 19	374	11 13	1,992	19 92		
651	57 20	316	14 16				
7	0 69	42	1 08				
		6	0 18				
696	45 45	3	0 09				
1,504	108 36	11	0 29				
496	34 08	101	2 58				
1	0 10	15	0 37				
18	1 78	35	0 91				
		1	0 03				
29	2 78	238	6 18				
56	3 39	18	0 48	13,361	133 61		
18	1 60	32	1 32				
558	35 18	4	11 00				
88	6 31						
36	3 36	9	0 26				
255	13 58	13	0 37				
6	0 59	22	0 61				
39	3 83	3	0 08				
45	3 39	92	2 72				
393	27 93	1	0 16				
69	4 51	1	0 03				

[1889]



## N° 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 5—Fin.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....						
Billots de sciage.....	5,650	206 55	22,843	522 45		
Douves et fonds, barils.....	87	9 05	61	6 30		
“ “ pipes.....	757	141 43	117	3 88		
“ “ Indes occident.....	1,194	223 32	1,014	55 34		
“ “ saloirs.....	2	0 15				
Traverses.....			11,612	30 23	14	0 24
Echalas.....						
Total, classe n° 5.....	155,764	22,457 02	140,324	4,172 08	102,102	6,142 15
<i>Classe spéciale.</i>						
Houille.....	229,791	45,136 62	156,280	21,345 51	120,104	11,723 82
Cryolithe ou minéral chimique.....			1,094	54 70		
Minéral de fer.....	11,726	586 30				
Pierre, non ouvrée, impropre à la taille.....	7,185	636 91	5,694	161 70		
Glace.....						
Total, classe spéciale.....	248,702	46,359 83	163,068	21,561 91	120,104	11,723 82
Total, fret et péages.....	916,086	182,007 90	487,948	55,517 26	250,338	23,270 43
Bois de c. et autre, en franchise.....	1,416	75 60	19,441	2,195 64		
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise.....	20,752	3,112 82	335,827	11,187 86	307	30 70
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	938,254	185,196 32	843,216	68,900 76	250,645	23,301 13

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

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

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
11	2 32						
10,382	237 26	676	15 42			1,225	24 60
1	0 15	1	0 02				
80	0 50	261	4 52				
		62	9 00				
659,804	47,685 79	91,720	3,601 83	5,293	52 93	15,491	189 77
327	10 90	11,976	535 17	23,745	237 45		
1,444	72 20	1,262	63 10				
		1,295	30 60			661	4 40
1,771	83 10	14,533	628 87	23,745	237 45	661	4 40
677,514	53,637 63	114,275	6,864 24	46,934	2,510 50	16,153	259 72
27,618	343 37						
		2,096	55 94				
705,132	53,981 00	116,371	6,920 18	46,934	2,510 50	16,153	259 72

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

## ANNEXE A—

N° 17.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés.  
de chaque espèce d'effets passant par ces canaux.

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Navires de toutes sortes.....	939,035	\$ cts. 15,978 11	1,575,938	\$ cts. 13,889 15	249,367	\$ cts. 2,862 01
Passagers.....	Nombre. 3,071	125 23	Nombre. 48,242	2,384 23	Nombre. 3,713	62 08
<i>Produits de la forêt.</i>	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
Ecorces.....						
Courbes pour bâtiments.....	429	5 09	4,694	82 32	333	18 21
Flottes.....						
do En fr.						
Bois de chauffage.....	17,922	753 34	10,729	361 68	780	26 00
Caroles et échelas à houblon.....			10	1 10		
Bois de service scié.....	74,289	12,800 48	53,049	2,188 55	92,678	5,427 51
do En fr.			6,532			
Mâts, espars, etc.....			24,897	623 10		
Liens de chemins de fer.....	603	76 66	3,693	90 27	8,084	645 26
Billots de sciage.....	5,650	206 55	22,843	522 45		
do En fr.						
Douves, de toutes sortes.....	2,040	373 95	1,192	65 52		
do En fr.			1,398			
Bardeaux.....	23	13 77	59	12 75	87	12 34
Piquets et perches.....			21	4 40		
Bois de construction, carré.....	54,399	8,154 83	7,191	145 30	126	12 59
do En fr.			11,510			
Traverses.....	1,416		11,612	30 23	14	0 24
do En fr.						
Total.....	156,771	22,384 67	159,430	4,127 67	102,102	6,142 15
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux.....			346	27 16	48	1 60
Cochons.....			26	3 20		
Chevaux.....	8	1 40	342	26 05	21	0 70
do En fr.			3			
Moutons.....			123	11 89	114	3 80
Total.....	9	1 40	840	68 30	183	6 10
<i>Produits des animaux.</i>						
Os.....			711	97 96	277	27 70
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, bruts.....	5	1 00	23	3 11	3	0 10
Saindoux et huile de saindoux.....	38	7 60	160	17 63		
do En fr.			19			
Viandes, autres que le lard.....	17	3 40	42	3 77		
do En fr.			13			

[1889]

## Suite—CANAUUX.

pour l'exercice finissant le 30 juin 1889, indiquant la quantité totale  
et le montant des péages perçus.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
430,698	4,833 76	184,575	2,082 37	102,058	2,041 16	4,114	57 75
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
14,248	188 73	3,527	100 22			777	7 77
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
		83	3 77				
17,600	250 46	830	14 53				
17,587							
68,670	2,547 59	22,676	418 38			12,897	133 47
14	1 19	62	9 00				
554,436	43,819 99	59,412	2,290 12	5,293	52 93	449	3 23
1,496							
		519	41 52				
3,423	325 87	6,889	785 17			141	4 81
10,382	237 26	676	15 42			1,225	24 60
2,275							
1	0 15	1	0 02				
548	415 43	44	7 20				
11	2 32	20	3 08			74	9 41
4,570	76 32	220	6 36				
6,240						705	14 25
80	0 50	261	4 52				
20							
687,353	47,677 13	91,693	3,599 09	5,293	52 93	15,491	189 77
558	35 18	4	0 11				
88	6 31						
255	13 58	13	0 37				
393	27 93	6	0 16				
1,294	83 00	23	0 64				
18	1 60	32	1 32				
36	3 36	9	0 26				
6	0 59	22	0 61				
39	3 83	3	0 08				

[1889]

## N° 17.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Produit des animaux—Suite.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Lard.....	502	100 40	439	33 28	6	0 20
do..... En fr.			401			
Suif.....	123	18 50	230	11 36	53	5 30
Laine.....	84	16 00	3	0 34		
Produits agricoles non énumérés, animaux.....			642	84 72	39	1 30
Total.....	769	146 90	2,683	252 17	378	34 60
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	7	0 14	669	65 87	218	7 27
do..... En fr.	21					
Pommes.....	902	33 72	1,676	230 42	709	58 05
Orge.....	6,261	883 29	1,701	61 95	373	30 64
Coton, brut.....						
Maïs.....	269,962	53,992 40	7,787	217 17		
do..... En fr.			138,481			
Lin et chanvre.....			10	0 75		
Farine.....	13,378	1,846 17	3,284	383 57	335	11 38
do..... En fr.			4,861			
Foin, pressé.....	18	0 40	1,645	84 17	2,093	109 13
Farines, toutes sortes.....	13,112	2,584 96	740	39 45		
do..... En fr.	31		100			
Manille.....	20	3 00	16	3 20		
Avoine.....	19,703	3,940 60	1,662	97 02	1,104	36 83
Pois.....	708	70 80	21,210	435 34	192	7 55
Pommes de terre.....			261	18 74		
Seigle.....	1,106	206 45	7	1 05	9	0 30
Graines—lin, trèfle et herbe.....	84	16 39	8,238	361 05	6	0 20
do..... En fr.	291		4			
Tabac, brut.....			8	0 87	3	0 30
Blé.....	142,740	26,918 15	15,685	315 01	3	0 10
do..... En fr.			81,946			
Total.....	468,344	90,496 47	289,991	2,315 63	5,045	261 75
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.....	84	16 75	70	14 00		
do..... En fr.			80			
Instruments aratoires.....			114	14 86	9	0 90
Barils, vides.....	341	45 15	227	19 71		
do..... En fr.	2					
Briques.....	71	2 59	7,747	327 06	3,764	362 34
do..... En fr.	156					
Ciment et chaux hydraulique.....	284	40 59	2,482	306 46		
do..... En fr.	139		29			
Faïence et poterie.....	143	4 07	537	115 16	10	1 00
do..... En fr.	347					
Meubles.....	55	10 15	621	99 59	28	1 00
do..... En fr.	1					
Verrerie, de toutes sortes.....	9	0 67	523	97 74		
do..... En fr.	135		2			
Fer, chemin de fer.....	93	10 02	12,142	1,701 02		
do..... En fr.	10,761					
Fer, en gueuse.....	1,602	267 75	4,819	702 72		
do..... En fr.	489					

[1889]

## les canaux sous-mentionnés, etc.—Suite.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
45	3 39	92	2 72				
69	4 51	1	0 03				
1	0 10	5	0 13				
1,597	144 59	727	35 01				
1,811	161 97	891	40 16				
56	3 39	18	0 43	13,361	133 61		
47	2 60	59	2 43				
708	47 35	276	6 52				
		62	2 04				
27	1 19	374	11 13	1,992	19 92		
651	57 20	316	14 16				
7	0 69	42	1 08				
696	45 45	3	0 09				
1,504	108 36	11	0 29				
496	34 08	101	2 58				
1	0 10	15	0 37				
18	1 78	35	0 91				
		1	0 03				
29	2 78	238	6 18				
4,240	304 97	1,551	48 34	15,353	153 53		
46	8 74	31	7 40				
20	2 93	113	12 82				
66	8 06	20	1 54				
113	6 39	453	11 19				
31	2 63	146	4 28				
		20	2 58				
53	6 89	48	4 90				
		13	1 16				
		1	0 05				
5	0 30	321	9 63				

[1889]

N<sup>o</sup> 17.—SOMMAIRE du mouvement du trafic

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Fer, tout autre.....	1,343	224 29	14,077	767 99	25	2 50
do..... En fr.	481		138			
Mélasse.....	268	38 54	2,803	184 71	2,243	219 44
do..... En fr.	5					
Clous.....	183	12 41	3,299	526 41	3	0 10
do..... En fr.	554					
Huile.....	282	12 57	1,491	166 18	547	52 98
do..... En fr.	16					
Tourteaux oléagineux.....			14	0 59		
Peinture.....	453	64 30	408	60 78	12	1 20
do..... En fr.	53					
Poix et goudron.....			1,510	108 13	890	89 00
Résine.....			1,952	104 23	2,117	211 70
Cendre de soude.....	403	13 05	1,712	338 61		
do..... En fr.	1,110					
Spiritueux, whiskey, etc.....	253	42 38	900	163 69		
do..... En fr.	231		14			
Acier.....	559	83 74	202	31 01	12	0 40
Sucre.....	1,754	239 65	7,374	851 08	3,758	375 40
do..... En fr.	87					
Étain.....	30	0 57	801	143 57		
do..... En fr.	487					
Térébenthine.....			374	21 50	342	34 20
Blanc de plomb.....	2	0 04	93	14 70	3	0 10
do céruse.....	275	41 25	458	90 02		
do..... En fr.	12					
Articles en bois.....	68	27 20	107	24 70		
do..... En fr.			1			
Total.....	23,621	1,197 73	67,173	6,996 22	13,763	1,352 26
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut.....	15	2 25			16	1 60
Argile, chaux et sable.....	1,170	129 89	24,904	994 70	4,667	482 56
do..... En fr.	80		80			
Houille.....	229,791	45,136 62	156,280	21,345 51	120,104	11,723 82
do..... En fr.			108,211		307	
Bois de teinture et mat. tinct.....			220	13 64	136	13 30
Poisson.....	173	25 82	507	56 36		
do..... En fr.	9					
Gypse.....	715	43 94	3,198	83 15		
Minerais, de toutes sortes.....	11,726	586 30	1,094	54 70		
Marbre.....	4,697	704 55	15	2 75		
Guénilles.....			383	41 65		
Sel.....	294	13 35	4,427	548 45	436	37 48
do..... En fr.	4,058					
Pierre, de toutes sortes.....	12,222	1,639 99	11,587	708 86	1,027	96 04
do..... En fr.			1,250			
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	22,595	3,394 68	10,750	1,634 12	2,481	194 68
do..... En fr.	1,195		193			
Total.....	288,740	51,677 39	323,099	25,483 89	129,174	12,549 48
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	938,254	182,007 90	843,216	55,517 26	250,645	23,270 43

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

[1889]

sur les canaux sous-mentionnés, etc.—Fin.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
56	3 76	273	7 32				
4	0 58	95	8 42				
3	0 30	211	18 85				
12	1 45	150	14 28				
		6	0 18				
		5	0 45				
		13	1 14				
		25	2 18				
1	0 19	122	11 06				
9	1 35	458	43 23				
1	0 19	10	1 07				
2	0 38	7	0 63				
		16	1 40				
3	0 60	7	1 20				
425	44 74	2,566	167 01				
7,832	203 88	24	0 58				
327	10 90	11,976	535 17	23,745	237 45		
2	0 19	2,096	0 18				
		173	4 18	1,037	10 37		
1,444	72 20	1,262	63 10				
48	8 57	16	1 42				
5	0 20	17	2 37				
		879	31 08				
4	0 34	2,223	63 23			661	4 40
347	47 05	979	125 10	1,506	15 06	1	0 03
10,009	343 33	19,647	826 41	26,288	262 88	662	4 43
705,132	53,637 63	116,371	6,864 24	46,934	2,510 50	16,153	259 72

B. H. TEAKLES,  
Premier commis du revenu des canaux.  
[1889]

221



ANNEXE A—Suite—CANaux.

N<sup>o</sup> 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation, expirée le 30 juin 1889 ; et le montant des péages perçus sur iceux.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnage.		Total, tonnage.	Montant des péages.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
<i>Canal Welland.</i>												
Navires canadiens, à vapeur.....	789	60,833	55,341	2,929	280	4,987	75,661	132,134	133,931	266,065	3,705 54	
do à voiles.....	1,191	50,558	42,115	11,427	880	15,530	74,214	133,721	127,756	261,477	4,926 18	
Total, du Canada.....	1,980	111,391	97,456	14,356	1,169	20,517	149,875	265,855	261,687	527,542	8,631 72	
Navires américains, à vapeur.....	352	12	20	5,013	391	120,363	111,109	346	126,972	262,706	3,795 32	
do à voiles.....	507	185	5	3,777	862	74,333	52,879	26,746	78,236	158,757	3,551 07	
Total, américains.....	859	197	25	8,790	1,253	194,696	163,988	346	204,029	411,463	7,346 39	
Grand total, canal Welland.....	2,839	111,588	97,481	15,609	195,865	20,863	192,073	469,884	469,151	939,035	15,978 11	
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>												
Navires canadiens, à vapeur.....	2,900	318,741	269,721	14,118	0	14,118	0	3,646	322,859	606,226	3,640 77	
do à voiles.....	5,111	486,283	306,800	26,698	36	26,698	36	47,245	513,090	867,135	9,433 80	
Total, du Canada.....	8,011	805,024	576,521	40,816	36	40,816	36	50,891	627,412	1,473,361	13,074 57	
Navires américains, à vapeur.....	470	368	712	1,630	08	1,630	08	1,689	9,429	18,218	129 45	
do à voiles.....	877	2,055	12,623	1,752	1,208	1,527	54,921	4,090	59,936	84,359	685 13	
Total, américains.....	1,347	2,423	13,335	3,382	8,536	7,847	55,024	5,779	69,365	102,577	814 58	
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	9,358	807,447	589,856	44,198	6,251	44,198	6,251	56,670	915,314	1,575,938	13,889 15	

[1889]

Navires canadiens, à vapeur.....	345	29,467	28,844	0	1,006	29,476	1,006	29,476	29,350	58,826	195 07	
do à voiles.....	590	10,229	10,897	6,342	1,834	16,571	28,562	16,571	40,793	57,364	938 85	
Total, du Canada.....	935	39,696	39,741	6,384	1,834	46,047	29,568	46,047	70,143	116,190	1,133 92	
Navires américains, à vapeur.....	12	59	494	494	46	483	46	483	46	529	7 19	
do à voiles.....	1,358	1,879	1,989	32,700	5,861	34,579	90,219	34,579	98,069	132,648	1,720 90	
Total, américains.....	1,370	1,938	1,989	33,124	5,861	35,062	90,265	35,062	98,115	133,177	1,728 09	
Grands totaux, canal Chambly.....	2,305	41,634	41,230	39,475	7,195	81,109	120,833	81,109	168,258	249,367	2,862 01	
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>												
Navires canadiens, à vapeur.....	968	55,026	113,184	1,092	1,092	55,026	1,092	55,026	114,276	169,302	669 49	
do à voiles.....	1,652	12,482	176,113	13,530	13,530	12,482	195,643	12,482	195,643	208,125	2,941 51	
Total, du Canada.....	2,620	67,508	289,297	20,622	20,622	67,508	309,919	67,508	309,919	377,427	3,611 00	
Navires américains, à vapeur.....	546	9,248	1,957	41,403	663	9,911	43,360	9,911	43,360	53,271	1,222 76	
do à voiles.....	546	9,248	1,957	41,403	663	9,911	43,360	9,911	43,360	53,271	1,222 76	
Total, américains.....	3,166	76,756	291,254	62,025	663	77,419	353,279	77,419	353,279	430,698	4,833 76	
Grand total, canaux d'Ottawa.....	5,786	144,264	580,551	82,647	27,247	144,264	663,192	144,264	663,192	808,125	8,444 76	
<i>Canal Rideau.</i>												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,111	33,731	35,175	52	52	33,833	35,175	33,833	35,175	69,008	719 38	
do à voiles.....	1,404	45,661	51,205	203	203	46,864	51,205	46,864	51,205	97,069	1,107 73	
Total, du Canada.....	2,515	79,392	86,380	255	255	79,697	86,380	79,697	86,380	166,077	1,827 11	
Navires américains, à vapeur.....	58	268	294	268	268	268	294	268	294	562	14 61	
do à voiles.....	179	5,624	9,180	3,132	3,132	8,756	9,180	8,756	9,180	17,936	240 65	
Total, américains.....	237	5,892	9,474	3,132	3,132	9,024	9,474	9,024	9,474	18,498	255 26	
Grand total, canal Rideau.....	2,752	85,334	95,854	3,387	3,387	88,721	95,854	88,721	95,854	184,575	2,082 37	
<i>Canal Saint-Pierre.</i>												
Navires canadiens, à vapeur.....	69	9,739	7,778	97	97	9,739	7,778	9,739	7,778	17,517	350 34	
do à voiles.....	1,721	44,146	39,948	97	97	44,243	40,045	44,243	40,045	84,288	1,635 76	
Total, du Canada.....	1,790	53,885	47,726	97	97	53,982	47,823	53,982	47,823	101,805	2,036 10	

[1889]

N° 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Suite.

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
<i>Canal Saint-Pierre—Suite.</i>														
Navires américains, à vapeur.....	3	175										175	253	5 06
do à voiles.....												78		
Total, américains.....	3	175										175	253	5 06
Grand total, canal Saint-Pierre	1,823	53,963	47,901	97			97					54,060	102,058	2,041 16
<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i>														
Navires canadiens, à vapeur.....	122	203										203	3,504	53 75
do à voiles.....	8	200										410	610	4 00
Total, canadiens.....	130	403										3,711	4,114	57 75
Navires américains, à vapeur.....														
do à voiles.....														
Total, américains.....														
Grand total, canal de la Vallée de la Trent.....	130	403	3,711									3,711	4,114	57 75

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	1,980	111,391	97,456	132,778	14,356	1,169	20,517	149,875	265,855	261,687	527,542	8,681 72
Saint-Laurent.....	8,011	805,024	576,521	40,816	36	36	73	50,891	845,949	627,412	1,473,361	13,074 57
Chambly.....	985	39,696	39,241	6,351	1,334	.....	.....	23,568	46,047	70,143	116,190	1,133 92
Ottawa.....	2,620	67,508	289,297	.....	20,622	.....	.....	.....	67,508	309,919	377,427	3,611 00
Vallée de la Trent.....	130	3,711	403	.....	.....	.....	.....	.....	3,711	403	4,114	57 75
Rideau.....	2,515	79,442	86,380	255	.....	.....	.....	.....	79,697	86,380	166,077	1,827 11
Saint-Pierre.....	1,820	53,885	47,726	.....	97	.....	97	.....	53,982	47,823	101,806	2,036 10
Total, du Canada.....	18,011	1,160,657	1,137,024	180,200	36,409	1,205	20,687	230,334	1,392,749	1,403,767	2,766,516	30,372 17
NAVIRES AMÉRICAINS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	859	197	25	8,790	1,253	194,696	346	42,198	204,020	207,464	411,493	7,346 39
Saint-Laurent.....	1,347	2,423	13,335	3,382	6,251	8,536	55,024	5,779	69,365	33,212	102,577	814 58
Chambly.....	1,370	1,988	1,369	33,124	5,861	.....	.....	90,265	35,062	98,115	133,177	1,728 09
Ottawa.....	546	9,248	1,957	.....	41,403	.....	663	.....	9,911	43,360	53,271	1,222 76
Vallée de la Trent.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rideau.....	237	5,892	9,474	3,132	.....	.....	.....	.....	9,024	9,474	18,498	265 26
Saint-Pierre.....	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Total, États-Unis.....	4,362	19,776	26,955	48,428	54,768	203,232	56,033	138,242	327,469	391,800	719,269	11,372 14
Grand total, canadiens et américains.....	22,373	1,180,433	1,163,979	228,628	91,177	204,437	76,720	368,576	1,690,218	1,795,567	3,485,785	41,744 31

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 20.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889, et les trois années précédentes.

	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.			Canal Chambly.			
	1886.	1887.	1888.	1886.	1887.	1888.	1886.	1887.	1888.	
Bestiaux.....	7	15	17	1,049	1,081	1,092	840	123	195	183
Produits des forêts.....	212,223	150,030	121,892	183,999	170,786	169,219	159,430	77,809	103,164	102,102
Articles fabriqués.....	27,084	30,562	34,430	54,754	57,020	66,391	67,173	9,063	16,360	13,763
Marchandises.....	330,575	280,046	251,078	274,894	283,464	306,343	323,059	90,596	111,303	129,174
Légumes et autres produits agricoles.....	364,973	368,934	419,883	308,529	351,211	333,170	292,674	9,549	6,988	5,423
Tonnage total.....	934,362	838,537	827,300	823,225	863,512	873,215	843,216	187,295	238,110	250,645
Passagers.....	3,851	3,565	5,464	42,837	53,574	53,079	48,242	4,944	3,419	3,713
Nombre de nav. de toutes sortes.....	3,205	3,202	2,729	9,711	10,358	9,744	9,358	2,068	2,311	2,305
Tonnage total des navires de toutes sortes.....	824,014	836,995	807,434	1,657,036	1,720,920	1,682,879	1,575,988	238,485	247,766	249,367
	13.41	0.35	2.42	3.65	5.26	25.68				

[1889]

	Canal de la Baie Burlington.			Canaux de l'Ottawa.			Canal Rideau.			
	1886.	1887.	1888.	1886.	1887.	1888.	1886.	1887.	1888.	
Bestiaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits de la forêt.....	4,748	.....	.....	1,290	1,510	1,294	1,603	66,370	75,860	36
Articles fabriqués.....	3,423	.....	.....	608,105	713,539	687,353	71,603	4,516	2,461	91,693
Marchandises.....	38,850	.....	.....	567	1,079	464	1,581	16,907	14,666	2,566
Légumes et autres produits agricoles.....	5,755	.....	.....	6,692	12,972	7,913	14,302	3,085	2,945	19,647
Tonnage total.....	53,776	.....	.....	10,984	13,258	7,712	2,362	89,847	95,968	2,442
Passagers.....	1,778	.....	.....	772,914	91,198	685,494	89,847	91,198	3,552	116,371
Nomb. de navires de toutes sortes.....	304	.....	.....	14,339	14,952	14,477	2,625	3,114	2,598	3,527
Tonnage total des navires de toutes sortes.....	78,690	.....	.....	3,674	4,145	3,326	2,020	2,378	2,598	2,752
				458,331	477,763	431,289	130,443	141,580	163,967	184,575
				2.87	8.77	21.26	29.52			

[1889]

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

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

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

N° 21.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1886, 1887, 1888, 1889.

	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.			Canal Chambly.					
	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.
PROPRIÉTÉS ET NAVIRES.												
Tonnage des effets montés.....	314,986	262,978	273,484	296,090	139,966	162,247	186,278	280,075	86,140	81,390	106,421	91,226
do descendus.....	599,542	561,984	553,816	642,164	408,004	422,002	384,045	563,141	113,283	105,731	131,270	159,419
Tonnage total des effets montés et descendus.....	914,478	824,962	827,300	938,254	548,970	584,249	571,323	843,216	199,423	187,121	237,691	250,645
Tonnage des navires montés.....	401,503	413,515	397,961	469,884	969,227	999,464	965,731	915,314	83,255	75,830	83,342	81,109
do descendus.....	422,511	423,480	409,473	469,151	687,809	721,466	717,148	660,624	155,230	144,988	164,424	168,258
Tonnage total des navires montés et descendus.....	824,014	836,995	807,434	939,035	1,657,036	1,720,930	1,642,879	1,575,938	238,485	220,828	247,766	249,367
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus.....	1,577,152	1,661,957	1,634,734	1,877,289	2,205,006	2,305,169	2,254,202	2,419,154	437,908	407,949	485,457	500,012

[1889]

	Canal de la Baie Burlington.			Canaux d'Ottawa.			Canal Rideau.					
	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.
EFFETS ET NAVIRES.												
Tonnage des effets montés.....	43,674				387	2,541	414	172	71,644	73,884	74,967	86,246
do descendus.....	9,102				731,023	744,683	685,020	704,960	16,717	12,172	15,972	30,126
Tonnage total des effets montés et descendus.....	52,776				731,410	747,224	685,434	705,132	88,361	85,056	90,939	116,371
Tonnage des navires montés.....	40,597				80,776	92,174	78,762	77,419	58,157	69,345	79,411	88,721
do descendus.....	38,093				377,555	383,587	352,527	353,279	72,286	72,235	84,556	95,354
Tonnage total des navires montés et descendus.....	78,690				458,331	477,763	431,289	430,698	130,443	141,580	163,967	184,575
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus.....	131,466				1,189,741	1,224,987	1,116,723	1,135,830	218,804	226,636	254,906	300,946

[1889]

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE A—Suite—CANAUx.

N° 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant l'exercice expiré le 30 juin 1888 et 1889, et le montant de péages perçus sur iceux.

ARTICLES.	1888.		1889.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.....	300	61 74	231	46 89
Pommes.....	4,621	544 16	3,393	327 27
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	11,212	250 84	14,329	210 76
do do animaux.....	2,833	205 86	3,005	265 62
Instruments aratoires.....	294	36 90	256	31 51
Orge.....	16,123	1,974 53	9,319	1,029 75
Briques.....	11,887	816 66	12,148	709 57
Os.....	1,550	147 41	1,038	128 58
Soufre.....	46	6 23	31	3 85
Ciment et chaux hydraulique.....	3,963	550 36	2,943	353 96
Argile, chaux et sable.....	36,843	1,762 14	38,597	1,811 61
Houille.....	462,817	65,923 03	542,223	78,989 47
Maïs.....	147,702	27,840 49	277,811	54,211 61
Animaux.....	1,169	76 93	956	64 05
Coton, brut.....	10	1 20		
Faïence et poterie.....	770	146 10	760	122 81
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	358	30 10	360	27 31
Poisson.....	3,732	212 69	1,890	96 73
Lin et chanvre.....	15	2 15	10	75
Fleur de farine.....	33,220	3,668 39	19,390	2,273 36
Meubles.....	956	146 71	805	122 53
Gypse.....	4,789	107 51	3,913	127 09
Verrerie de toutes sortes.....	595	108 40	545	99 57
Foin, pressé.....	2,518	159 56	4,723	265 06
Cochons.....	119	8 64	114	9 51
Chevaux.....	674	41 32	639	42 10
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots.....	257	41 53	76	7 83
Glace.....				
Fer, chemin de fer.....	3,939	530 78	12,236	1,711 09
“ en gueuse.....	5,065	791 67	6,747	980 40
“ tout autre.....	16,560	1,506 39	15,774	1,005 86
Minéral de fer.....	15,675	783 75	11,726	586 30
Cryolithe ou min. chimique, et autre min., exc. le fer.....	5,041	252 05	3,800	190 00
Saindoux et huile de saindoux.....	218	23 82	226	26 43
Farines, de toutes sortes.....	13,632	2,532 16	13,901	2,626 18
Viandes, autres que le lard.....	236	31 69	101	11 08
Marbre.....	2,901	436 17	4,728	708 72
Manille.....	699	104 15	36	6 20
Mélasse.....	7,003	631 28	5,413	451 69
Clous.....	3,873	570 83	3,699	558 07
Avoine.....	28,834	4,906 36	23,168	4,119 99
Huile, en barils.....	4,161	446 27	2,582	247 46
Tourteaux oléagineux.....	46	4 46	20	0 77
Pois.....	29,297	750 98	23,625	622 34
Pommes de terre.....	723	46 03	858	55 40
Lard.....	1,694	219 45	1,084	139 99
Peinture.....	1,560	222 74	878	126 73
Poix et goudron.....	2,381	200 49	2,413	198 27
Guénilles.....	868	108 33	448	52 59
Seigle.....	148	3 23	1,138	208 27
Résine.....	3,675	284 78	4,069	315 93
Sel.....	9,908	1,068 40	6,041	630 56
Pierre, pour la taille.....	12,031	1,484 07	12,256	1,604 10
“ brute.....	778	128 13	633	75 15
“ impropre à la taille, non ouvrée.....	21,816	1,346 24	14,835	833 61
Graines de toutes sortes.....	8,820	385 89	8,381	380 33
Moutons.....	596	38 22	636	43 78
Cendre de soude.....	1,879	338 20	2,140	353 84

N° 22.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité, etc.—Fin.

ARTICLES.	1888.		1889.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Acier .....	4,904	761 97	775	115 20
Sucre .....	27,189	3,436 46	13,353	1,510 71
Spiritueux.....	1,569	259 54	1,276	217 32
Tabac, brut.....	12	1 36	12	1 20
Suif .....	828	116 25	476	39 70
Étain .....	2,484	473 63	842	145 40
Térébenthine.....	1,326	100 79	716	55 70
Blé .....	277,447	41,035 72	158,695	27,242 22
Blanc de plomb .....	230	43 64	107	15 85
Blanc de céruse .....	648	108 62	749	132 67
Laine .....	139	24 17	93	16 57
Tous autres effets et marchandises, non énumérés.....	44,569	6,176 17	38,659	5,410 72
Ecorce .....	153	3 89	83	3 77
Barils, vides.....	595	52 98	654	74 46
Courbes pour bâtiments.....				
Flottes.....	34,492	514 88	23,886	370 61
Bois de chauffage, sur navires.....	114,144	3,579 62	126,672	4,143 41
“ en radeaux.....	7,548	85 74	7,002	97 05
Cercles.....	43	3 62	24	2 29
Echalas à houblon.....	18	2 50	62	9 00
Bois de service, scié, sur navires.....	813,158	63,034 30	835,537	66,527 83
“ en radeaux.....	3,580	210 81	4,069	54 98
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	99	1 25	519	41 52
“ en radeaux.....	21,765	546 90	24,897	623 10
Traverses de chemins de fer, sur navires.....	21,428	1,684 18	21,115	1,766 77
“ en radeaux.....	3,379	296 50	1,718	161 27
Billots de sciage.....	45,068	1,221 10	40,776	1,006 28
Douves et fonds, barils.....	136	6 73	150	15 52
“ pipes.....	176	21 48	874	145 31
“ Indes Occidentales.....	1,489	224 16	2,208	278 66
Douves, saloirs.....			2	0 15
Bardeaux.....	799	438 01	835	470 95
Piquets fendus et perches pour clôtures, sur navires.....	53	6 44	41	7 48
“ en radeaux.....	3	0 74	11	2 32
Bois de construction, carré, sur navires.....	40,441	5,732 70	58,002	8,201 65
“ en radeaux.....	17,382	531 15	9,209	208 00
Traverses.....	10,908	30 60	11,967	35 49
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	701	267 04	185	53 70
Totaux—Passagers et tonnage des navires non inclus.....	2,452,063	256,085 73	2,509,248	279,455 11
Passagers—Nombre total.....	84,991	3,495 99	73,578	2,868 26
Navires—Tonnage.....	3,433,242	40,435 02	3,485,785	41,744 31
Total des péages perçus.....		300,016 74		324,067 68
Total des péages en franchise.....		14,542 89		17,001 93
Total brut des péages.....		314,559 63		341,069 61

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des peages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alealis, potasse et perlasse.												
Pommes.	233	2			1			83	1	85	86	17 15
Produits agricoles non énumérés, légumes.	624	624						45	233	669	902	33 72
Produits agricoles non énumérés, animaux.	7								7		7	0 14
Instruments aratoires.												
Orge.	251	65		488								
Briques.	32	19										
Os.												
Soufre.					15				15		15	2 25
Ciment et chaux hydraulique.	66	855			282				348	4	352	50 48
Argile, chaux et sable.	101	100			172,851			28,515	93	855	948	96 66
Houille.								91,912	194,578	29,233	223,871	43,901 23
Bœufs.									104,886	104,886	194,886	38,977 20
Coton brut.												
Patence et poterie.	79	65							80	70	150	5 71
Bois de teinture et matières tinctoriales.												
Poisson.	1				214				217		217	32 42
Lain et chanvre.												
Meunier de farine.	10	7,892						518	10	16,973	16,983	2,015 59
Moutons.	1							3	11	33	44	8 12
Gypse.	1	205		680				5	17	885	885	47 37
Verrerie de toute sorte.	10								5	5	22	2 64
Foin, pressé.	18	20							18	20	38	4 40
Cochons.												
Chevaux.	7								3	9	12	1 03
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.										39	39	7 80

Glace.	30				63						93	10 02
Fer, chemin de fer.					1,053			549		549	1,053	267 75
do en greusé.	141	907			548			1		710	908	282 88
do tout autre.					2,309							16,872
Minéral de fer.												
Cryolithe, minéral chimique et autre minéral, excepté le fer.					4,663					4,663	4,663	699 45
Saindoux et huile de saindoux.					105					105	105	15 75
Farines de toutes sortes.	229				139					147	290	21 14
Vianes autres que le lard.												
Marbre.	8	5										
Manille.												
Mélasse.	292	119										
Clous.	28	20			107							
Avoine.												
Huile, en barils.												
Tourteaux désignés.	54											
Pommes de terre.	17											
Lard.	29											
Peinture.												
Poix et goudron.												
Guénilles.												
Soie.												
Résine.	132	120										
Sel.												
Pierre pour la taille.	1,478											
do ouvrée.												
do impropre à la taille, non ouvrée.	2,027	75										
Graines de toutes sortes.												
Montons.	185	185										
Centre de soude.	3											
Acier.	262	60										
Sucres.	22											
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.												
Suif.	31											
Ecan.												
Térébenthine.	10,130	65,240										
Blé.	6											
Bianc de plomb.												
Bianc de ceruse.												
Laine.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	626	376										
Ecorce.												
Barils, vides.	129											
Corbees pour bâtiments.												
Flottes.	345											

ANNEXE A.—*Suite*.  
N<sup>o</sup> A. (5)—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés, etc.—*Suite*.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Bois de chauffage, sur navires.....	2,142	16,431							2,142	16,968	19,110	838 11
do en radeaux.....												
Cerclés.....												
Béclias à loubion.....	2,335	2,455			28,333				2,335	57,269	59,604	10,216 98
Bois de service, scié, sur navires.....					17,538							
do do en radeaux.....												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....	25	1,073		226					1,073	251	1,324	189 51
Traverses de chemin de fer, sur navires.....												
do en radeaux.....	41	5,494		3,376					1,130	8,870	10,000	332 71
Billots de sciage.....					82					104	104	11 68
Douves et fouds, barils.....					543					543	101 43	
do do pipes.....					1,247					1,247	2	263 18
do do Indes Occidentales.....					2					2	2	0 15
Douves, saloirs.....	12				6				12	6	18	5 21
Bardeaux.....												
Piquets et perches p. clôtures, sur nav.												
do do en radeaux.....	20	12,699							20	46,255	46,275	6,786 43
Bois de constr., carré, sur navires.....	221								221		221	24 62
do do en radeaux.....												
Traverses.....												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....			100								34	53 60
Total du fret payant péages.....	19,929	116,041	21,882	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	277,951	577,753	855,704	151,811 68
Articles en franchise, ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—												
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....												
35												

Briques.....	187											187	
Ciment et chaux hydraulique.....	440											1,177	
Argile, chaux et sable.....	95											95	
Fatence et poterie.....	336											336	
Bestiaux.....	1											1	
Poisson.....	1											1	
Meubles.....	37											77	
Verrerie, de toutes sortes.....	9,148											9,148	
Fer, chemin de fer.....	210											573	
do en gueuse.....	240											297	
do tout autre.....	1											1	
Manille.....	31											31	
Farine, de toute sorte.....	7											7	
Mélasses.....	481											578	
Clous.....	16											22	
Huile.....	32											59	
Peinture.....	180											3,599	
Sel.....	3,419											100	
Graines, toutes sortes.....	142											1,196	
Cendres de soude.....	61											3	
Acter.....	37											98	
Sucre.....	6											228	
Spiritueux.....	3											198	
Etain.....	1											1	
Térébenthine.....	2											2	
Blanc de plomb.....	255											1,259	
Toutes autres marchandises non énumérées.....													
Billots de sciage, en franchise, de Welland à Port-Robinson.....	3,786											3,786	
Grand total.....	21,968	119,527	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	873,800		
Total des péages sur navires.....													
do passagers.....												14,113 53	
do marchandises en franchises.....												130 58	
Amendes.....												297 00	
Domages.....												1,010 00	
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....												167,362 79	

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.



ANNEXE A—Suite.

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Table with 10 columns: Articles, De ports du Canada à des ports américains (Mon-tée, Des-cente), De ports du Canada à des ports américains (Montée, Des-cente), De ports américains à des américains (Montée, Des-cente), De ports américains à des américains (Montée, Des-cente), Total tonnage, Montant des péages (Mon-tée, Des-cente), Total, péages. \$ cts.

Table with 10 columns: Articles, De ports du Canada à des ports américains (Mon-tée, Des-cente), De ports du Canada à des ports américains (Montée, Des-cente), De ports américains à des américains (Montée, Des-cente), De ports américains à des américains (Montée, Des-cente), Total tonnage, Montant des péages (Mon-tée, Des-cente), Total, péages. \$ cts.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 30 novembre 1889.

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

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports du Canada.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Tonneaux.			
							Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.										
Pommes.	233	624					233	624	857	24 72
Produits agricoles, non énumérés.										
légumes.	7						7		7	0 14
Produits agricoles, non énumérés.										
animaux.										
Instruments aratoires.				488						
Orge.	32	19					32	19	51	1 09
Os.										
Soufre.	66						66		66	7 38
Ciment et chaux hydraulique.	93	855					93	855	948	96 66
Argile, chaux et sable.	101	100					4,731	1,132	1,232	6,064
Houille.										
Mais.										
Bestiaux.										
Coton, brut.										
Féience et poterie.	68	65					68	65	133	2 91
Bois de teindre et matières tinctoriales.										
Poisson.	1						1		1	0 02
Lan et chanvre.										
Pleur de farine.										
Membres.	1									
Gypse.	7	205		680			7	885	892	197 89
Vannerie de toutes sortes.	18						18		18	0 02
Poin, pressé.										
Cochons.										
Chevaux.										
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		7							7	0 18
Glace.										
Fer, chemin de fer.	30						30		30	0 57

“ en greuse.	40						40		40	0 73
“ tout autre.										
Minéral de fer.										
Cryolithe ou minéral chimique, et autre minéral, excepté le fer.										
Saindoux et huile de saindoux.										
Farine, de toutes sortes.	229						229		229	10 23
Viandes, autres que le lard.										
Manche.										
Manille.	8	5					8	5	13	0 29
Mélasse.	136						136		136	2 62
Clois.	26	119					26	119	145	16 58
Avoine.		20						20	20	7 00
Huile, en barils.										
Tourteaux oléagineux.										
Pois.	17				215		17		232	70 80
Pommes de terre.										
Lard.										
Peinture.	27						27		27	0 53
Poix et goudron.										
Guénilles.										
Seigle.										
Résine.	120	120					120	120	240	5 25
Sel.										
Pierre, pour la taille.										
“ couvrée.										
“ impropre à la taille, non ouvrée.	2,027	75					2,027	75	2,102	118 90
Graines, de toutes sortes.	2						2		2	0 04
Moutons.	185						185		185	8 10
Cendre de soude.	3						3		3	0 06
Acier.	251						251		251	4 79
Sucre.	22	60					22	62	84	4 71
Spiritueux, bière, etc.										
Tabac, brut.										
Sulf.	31						31		31	0 05
Étain.										
Térébenthine.	10,130	973					10,130	2,554	12,684	598 83
Ble.	6						6		6	0 12
Blanc de plomb.										
Blanc de céruse.										
Leine.										
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	333	371					333	372	705	17 00
Ecorce.										
Barils, vides.										
Courbes pour bâtimens.	345						345		345	5 09
Ferres.	2,142	16,431					2,142	16,968	19,110	838 11
Bois de chauffage, sur navires.										
“ en radeaux.										

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

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cercles.....										
Echelles à houblon.....										
Bois de service, scié, sur navires.....	2,325	1,709	53				2,335	1,762	4,097	249 84
Bois de service, scié, en radeaux.....										
Mâts, espars, et poteaux de télégraphie, sur navires.....										
Mâts, espars, et poteaux de télégraphie, en radeaux.....										
Liens de chemin de fer, sur navires.....	25		236							
Billots de sciage.....	41	5,494	949	3,376	140		1,130	8,870	10,000	332 71
Douves et fondus, barils.....										8 25
“ “ Indes Occidentales.....										
Donves, saloirs.....	12									
Bardeaux.....										
Piquets et perches pour clôt., sur nav. en rad.....	20									
Bois carré, sur navires.....	221									
Traverses.....										
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....										
Total du fret payant péages.....	19,187	35,734	949	5,742			5,086	3,426	44,902	3,122 38
Bois de construction en franchise de Welland à Port-Robinson.....										
Grand total, fret.....	19,187	39,520	949	5,742			5,086	3,426	48,688	73,910

Total des péages sur navires.....	1,042 29
“ “ passagers.....	29 73
“ “ articles en franchise.....	\$182 91
Total des péages.....	4,194 40

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N<sup>o</sup> (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada, à des ports du Canada.		De ports du Canada, à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlaesse.	1	78							1	78	79	15 80
Pommes.	48	1,619							48	1,619	1,667	229 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes	278	392	35	1					313	393	706	68 60
Produits agricoles, non énumérés, animaux	44	478					25		69	478	547	65 12
Co Instruments aratoires	533	685							96	13	109	13 10
Os.	6,634	293	147	2	343				635	1,028	1,563	59 05
Soufre	2,275	130	457						7,840	203	8,133	337 10
Ciment et chaux hydraulique.	17,982	6,835	605				412		1	820	821	99 22
Argile, chaux et sable.	3,916	3,983										
Houille	39	325	1						40	325	365	28 07
Bestiaux	135	23	413						10	10	10	1 20
Coton, brut.	16	32	1						548	28	567	113 27
Faïence et poterie	404	32	1						213		502	55 94
Bois de teinture et matières tinctoriales.	2	5,123	1						465	37	502	55 94
Poisson.	190	502	1						12	12	12	0 95
Lin et chanvre.	2,368	451	42						728	5,237	5,965	782 60
Fleur de farine.	1,252	159	17						192	1,694	1,886	100 33
Membres.	50	205	6						2,368	711	3,079	106 93
Gypse.	16	567	315						479	52	531	98 97
Verrerie, de toutes sortes.	9,795	567	560						1,297	254	1,551	85 28
Verres.	5	17	1						50	295	345	2 60
Foin, pressé.	50	205	6						17	6	23	3 10
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	16	6	1									
Glace.	9,795	567	560						10,110	567	10,677	1,504 89
Fer, chemin de fer.	5,037	43							5,597	43	5,640	327 17
" en guesue												

" tout autre	10,324	1,995	66								10,380	1,996	12,386	698 79
Minéral de fer.		362									131	362	362	18 10
Cryolithe ou minéral chimique, et autres minéraux, excepté le fer	131	75									498	191	689	22 75
Saindoux et huile de saindoux	498	191									17	29	49	4 62
Farines, de toutes sortes	20	23									20	5	22	3 82
Viandes, autres que le lard.	17	5									19	19	38	3 80
Manille.	18		1								2,190	62	2,252	159 38
Mélasse	594	62	5								2,617	846	3,463	548 34
Clous	2,197	846	420								585	1,588	1,743	100 18
Avoine.	585	1,158									1,429	341	1,770	194 34
Huile, en barils	935	292	14								13	13	0 49	0 49
Tourteaux oléagineux.		13									560	19,826	20,386	419 16
Pois.	560	19,826									117	133	250	9 10
Pommes de terre	16	117									282	102	474	33 40
Lard.	282	192									279	207	486	65 46
Peinture	246	207	17								1,339	96	1,435	99 94
Poix et goudron.	338	96	1								289	180	469	50 80
Guenilles	289	180												
Seigle	165	46									1,834	46	1,880	97 80
Rizine.	2,170	7	1,293								3,463	7	3,470	414 39
Sel.	1,031	1,206	2,148								3,454	1,206	4,640	490 57
Pierre, pour la taille.	274	3									278	3	281	14 19
" " brute														
" " impropre à la taille, non ou- vrée.	52	6,927	168								52	7,062	7,114	209 40
Graines de toutes sortes.	8,413	685									8,582	685	9,267	384 94
Montons	3	135									3	135	138	12 93
Centres de soude	647	23	1,137								1,791	23	1,814	357 07
Acier	205	13	3								208	13	221	33 34
Sucre	3,874	113	42								5,201	113	5,404	840 14
Spiritueux, bière, etc.	581	205	216								797	205	1,002	183 62
Tobac, brut.		3									3	3	8	0 87
Stain.	66	6									100	6	172	8 62
Ecan.	291	90	197								489	90	579	100 05
Terbenthine	23	17									371	17	388	92 92
Bleu de plomb	21,916	1,935									21,916	1,935	23,851	478 94
Bianc de céruse.	102	24	2								104	25	129	22 18
Laine	364	3									368	3	371	72 58
Tous autres effets et marchandises non énumérés	7	7									7	7	14	1 81
Ecorce.	6,605	1,880	1,057								8,144	2,437	10,581	1,625 92
Barils, vides	123	54									185	54	239	20 38
Courbes pour bâtiments.	40	4,200									40	4,200	4,240	74 20
Flottes.	6,468	6,885	150								6,683	6,885	13,578	491 72
Bois de chauffage, sur navires.		186									186	186	186	3 89
Cercles.	3	1									3	1	4	1 40

ANNEXE A.—Suite.  
N° (A) 8—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Tonnes.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Echalas à houblon.	29,667	24,733	444	888		17	30,131	25,658	55,789	\$ cts.
Bois de service, " en radeaux.		69						69	69	2,185 28
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.	1							1	1	3 84
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	2	23,733					2	23,733	23,735	594 05
Liens de chemins de fer, sur navires.	4,245	164					4,245	164	4,409	104 53
Liens de chemins de fer, en radeaux.	3	20,570					3	20,570	20,573	470 57
Billois de sciage.		57						57	57	9 20
Douves et fonds, barils.		149						149	149	4 88
" " pipes.	20	954					20	954	974	53 84
" " Indes Occidentales.										
Douves, saloirs.	27	19					30	19	49	9 00
Bardeaux.	9	5					14	5	19	4 00
Poteaux et perches de clôtures, sur nav. en rad.		2						2	2	0 40
Poteaux et perches de clôtures, en radeaux.	675	2,300					675	2,320	2,995	37 74
Bois de construction, carré, sur navires.	347	4,058			20		347	4,058	4,405	153 64
Bois de construction, carré, en radeaux.		10,614						10,614	10,614	27 58
Traverses.										
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	77	8		1			77		86	21 80
Total, fret payant péages.	157,988	220,810	10,954	1,419	710	2,365	179,134	305,975	485,109	88,110 77
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.</i>										
Cendre.		85							85	
Mais.		74,124							74,656	
Fleur de farine.		3,865							3,865	
Meubles.		2							2	
Verrerie.		3							3	

Chevaux.	2	418					2	418		
Fer.		54						54		
Saindoux et huile de saindoux.		100						100		
Farines, de toutes sortes.		39						39		
Vianes, autres que le lard.		265						265		
Lard.		12						12		
Graines, de toutes sortes.		3						3		
Spiritueux, bière, etc.		98,915						98,915		
Dyé.		105						105		
Marchandises non énumérées.		40						40		
Barils, vidés.		4,114						4,114		
Bois de service, carré, sur navires.		1,060						1,060		
Bois de service, carré, en radeaux.		11,586						11,586		
Bois de construction, carré, en radeaux.		15						15		
Douves et fonds, barils.		124						124		
do do pipes.		1,073						1,073		
do do Indes Occidentales.		1						1		
Douves, saloirs.		25						25		
Articles en bois.		54,498						54,498		
Houille, en franchise, par ordre en conseil.										
Cryolithe ou minéral chimiq., en franchise, avant payé pleins péages sur le can. Rid.		1,800						1,800		
Pierre, en franchise, par ordre en conseil.		134						134		
Bois de service, en franchise do										
Grand total, fret.	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	284,062	497,537	781,599	
Total, péages sur navires.										
do passagers.										12,997 31
do effets en franchise.										2,478 79
Quaiage et emmagasinage.										5,578 70
Arrendes et dommages.										106 00
Hivernage, droits de bassin et autres recettes.										11,962 87
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.										
71,284 44										

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

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

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu payé pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Total, péages.	
	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasce.	1	78					1	78	0 20	15 60	15 80	15 80
Pommes.		1,459						1,459		218 85	218 85	218 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	205	53					240	53	36 00	7 95	43 95	43 95
Produits agricoles, non énumérés, animaux.		375						375		56 25	56 25	56 25
Produits agricoles, non énumérés, animaux.		11						11		2 20	2 20	2 20
Instrumentes aratoires.	108						255		38 25	16 20	54 45	54 45
Orge.		93					108					
Os.		2,024					2,481		372 15	0 15	372 30	372 30
Soufre.		111					206		30 90		30 90	30 90
Ciment et chaux hydraulique.		60,092					123,050		18,423 00		18,423 00	18,423 00
Argile, chaux et sable.		527					527		10 67		10 67	10 67
Houille.		36					36		3 40		3 40	3 40
Mais.		6					6		0 30		0 30	0 30
Bestiaux.		85					498		99 60		99 60	99 60
Coton, brut.		213					214		32 10		32 10	32 10
Épave et poterie.		5					5		0 75		0 75	0 75
Pois de teinture et matières tinctor.		5					5		11 20		11 20	11 20
Lin et chanvre.		55					56		0 45		0 45	0 45
Lin et chanvre.		341					341		88 80		88 80	88 80
Neutiles.		8					8		2 25		2 25	2 25
Gypse.		402					444		1 20		1 20	1 20
Verrerie de toutes sortes.		124					124		5 55		5 55	5 55
Foin, pressé.		8					8		0 30		0 30	0 30
Cochons.		2					2		0 90		0 90	0 90
Chevaux.		16					16		2 40		2 40	2 40
Peaux vert. et salées, cornes et sab.												
Glace.												

Fer, chemin de fer.	9,427	315					9,742		1,461 30		1,461 30	1,461 30
" en guesse.	4,750	560					5,310		796 50		796 50	796 50
" tout autre.	1,678	66					1,744		261 60		261 60	261 60
Minerai de fer.												
Oxydite ou minerai chimique, et autres minerais, excepté le fer.		362					362		18 10		18 10	18 10
Sandoux et huile de sandoux.		28					28		4 20		4 20	4 20
Fardes, autres que le fard.												
Vianes, de toutes sortes.		8					8		2 10		2 10	2 10
Manille.		1					1		0 20		0 20	0 20
Mantille.		9					9		1 80		1 80	1 80
Mélasse.		18					19		3 80		3 80	3 80
Clous.		04					99		19 80		19 80	19 80
Clous.		1,757					2,177		485 40		485 40	485 40
Avoine.		409					423		84 60		84 60	84 60
Huile, en barils.		103					103		20 60		20 60	20 60
Tourteaux oléagineux.		3,879					3,879		86 81		86 81	86 81
Pois.		11					11		1 65		1 65	1 65
Pommes de terre.		1					1		0 15		0 15	0 15
Lard.		213					230		6 00		6 00	6 00
Poix et goudron.		66					67		11 40		11 40	11 40
Guanoilles.		1					1		13 20		13 20	13 20
Seigle.		23					23		4 60		4 60	4 60
Résine.		181					181		221 10		221 10	221 10
Pierre, pour la taille.		682					682		424 50		424 50	424 50
" impropre à la taille, non ouverte.												
Graines de toutes sortes.		132					132		89 40		89 40	89 40
Moutons.		31					31		4 65		4 65	4 65
Cendres de soude.		1,137					1,137		0 20		0 20	0 20
Acter.		1					1		31 75		31 75	31 75
Sucre.		96					96		19 20		19 20	19 20
Spiritueux, bière, etc.		182					182		36 40		36 40	36 40
Tabac, brut.		3					3		0 75		0 75	0 75
Sulf.		13					13		2 85		2 85	2 85
Étain.		205					205		80 40		80 40	80 40
Térébenthine.		7					7		4 00		4 00	4 00
Blé.		1,427					1,427		28 54		28 54	28 54
Blanc de plomb.		89					89		0 80		0 80	0 80
Blanc de céruse.		343					343		68 60		68 60	68 60
Laine.		5					5		0 90		0 90	0 90
Tous autres effets et marchandises, non énumérés.		1,161					1,173		284 60		284 60	284 60
Écorce.		2,977					2,977		0 52		0 52	0 52
Barils, vides.		8					8					
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de chauffage, sur navires.		3,600					3,600		240 00		240 00	240 00



N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.	48	150					48	156	208	11 00
Pommes.	73	339			1		73	340	413	24 65
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	44	103				25	69	103	172	8 87
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	96	685			2		96	96	96	10 90
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	533	293		343			535	1,028	1,563	50 05
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	6,546	300		412		1,039	7,585	293	7,878	298 85
Brèges.	1						1	712	713	83 02
Os.	351	119					351	119	470	33 18
Soufre.	17,871	6,714					20,116	6,814	26,930	1,086 53
Ciment et chaux hydraulique.	3,916	863		605		956	3,920	19,969	20,574	1,226 40
Argile, chaux et sable.	38	289			4	35	38	3,091	7,011	212 42
Bestiaux.	50	2					50	2	52	0 30
Coton, brut.	251	31					251	4	252	8 47
Falence et poterie.	16	2					16	2	18	11 45
Pois de teinture et matières tinctoriales.	705	408			10		723	31	282	22 94
Lain et chanvre.	135	161			18	46	12	12	12	0 95
Moutons.	2,365	451					2,365	454	1,177	64 40
Gypse.	34	42				200	35	297	297	26 83
Verre, de toutes sortes.	1,128	159					1,173	711	3,076	100 48
Pain, pressé.	5	2					5	42	47	8 17
Pain.	42	258			95	45	42	254	1,427	66 68
Chevaux.		4						4	7	0 35
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		4						4	300	18 86
Glacé.		567						567	5	0 40
Fer, chemin de fer.	368						368		985	43 09

do en guise.	287	43					287	43	330	30 67
do tout autre.	8,646	1,944			1		8,646	1,944	10,590	429 39
Minéral de fer.										
Cryolithe, minéral chimique et autres minerais, excepté le fer.	44	47					44	47	91	5 50
Saindoux et huile de saindoux.	498	191					498	191	689	32 01
Farines, de toutes sortes.	20	15					20	15	35	2 52
Viandes, autres que le lard.	8	4					8	4	12	1 82
Marbre.	500	62					500	62	2,153	139 68
Manille.	440	843			1,591		440	843	1,283	112 34
Mélasse.	585	585					585	585	1,743	100 18
Clous.	1,158	189			49		1,006	228	1,234	89 14
Avoine.	526	13					500	15,947	16,507	332 45
Huile, en barils.	590	15,947					5	117	122	7 45
Tourteaux oléagineux.	281	117					281	192	473	33 25
Pois.	5	6					49	177	226	13 46
Pommes de terre.	33	177					1,272	39	1,311	75 14
Lard.	272	39					288	114	402	37 40
Pain et goudron.	288	114								
Guénilles.	149	46					1,811	46	1,857	93 20
Seigle.	1,989	7			1,669		1,989	7	1,996	193 29
Résine.	349	1,206			255		604	1,206	1,810	66 07
Sel.	274	3			4		278	3	281	14 19
Pierre, pour la taille.	52	5,820			185		8,282	5,955	6,007	120 00
do ouvrée.	679	3					3	104	107	339 04
do impropre à la taille, non ouvr.	8,281	104					3	46	68	8 28
Grains, de toutes sortes.	3	3					3	22	20	1 50
Moutons.	39	8					3	17	20	1 64
Cendre de soude.	8	12					3	17	20	1 50
Acier.	800	17					2,265	17	2,282	215 70
Sucre.	246	23					246	23	269	37 02
Spirtueux, bière, etc.	53						153		153	5 77
Tébac, brut.	86	83					87	83	179	18 25
Sulf.	3	17					351	17	368	18 92
Etain.	21,916	508			348		21,916	508	22,424	450 40
Térébenthine.	13	21					13	21	34	3 18
Blanc de plomb.	21	3					25	3	28	3 98
Blanc de céruse.	2	1					2	1	3	0 16
Laine.										
Toutes autres marchandises non énumérées.	3,028	719	10	23	482	622	4,120	1,294	5,384	586 52
Ecorce.	120	54			62		182	54	236	19 86
Barils, vides.	40	4,200			75		40	4,200	4,240	74 20
Courbes pour navires.	2,868	186	150				3,068	6,885	9,978	251 72
Flottes.									186	3 89
Bois de chauffage, sur navires.										
do en radeaux.	3				9		12	1	13	1 40
Cercles.										

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

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Echelles à houblon.											
Bois de service, scié, en radeaux.	29,099	16,825	413	888		17		20	23,532	17,730	47,262
sur navires.		63							63		63
Mâts, espars et poteaux de télégraphie.											
sur navires.		1								1	1
Mâts, espars et poteaux de télégr., en rad.	2	23,733							2	23,733	23,735
Traverses de chemin de fer, sur navires.	3,970	164							3,970	164	4,134
en radeaux.	3	20,570							3	20,570	20,573
Billots de sciage.											
Douves et fonds, barils.		148								148	148
“ “ pipes.	20	672							20	672	692
“ “ Indes Occidentales.											
Douves, saloirs.		19							19		49
Bardeaux.	27	5							5	14	14
Poteaux et perches de clôtures, sur nav.	9	2							2	2	2
Bois de construction, carvé, sur navires.	675	2,300					20		675	2,320	2,995
“ “ en radeaux.	347	3,458							347	3,458	3,805
Traverses.		10,614								10,614	10,614
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	51	6								51	57
Total, fret payant péages.	122,840	135,305	1,179	1,761	2,022		10,382	18,268	135,111	157,356	292,467
											8,213
											8,213
											8,213

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland—

Mais.

Houille, en franchise, par O., en C.	46,182									94,653	94,653
Pierre	1,800									1,800	1,800
Bois de const.	134									134	134
Grand total, fret.	170,956	143,518	1,179	1,761	2,022		58,845	18,268	231,698	165,569	397,267
Total, péages sur navires.											5,983 46
“ “ passagers.											959 64
“ “ articles en franchise.											84,761 07
Total, péages.											17,081 39

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.											
Pommes.	10	61							10	61	11 59
Produits agricoles non énumérés, légumes.		40								40	2 90
Produits agricoles non énumérés, animaux.	7	79							79	79	4 73
Instruments aratoires	4	1,755							7	1,755	158 47
Ouge.	3	23							4	23	4 27
Os.		471							3	471	31 55
Soufre.		28							3	28	0 06
Ciment et chaux hydraulique.	3	47							3	47	4 33
Argile, chaux et sable.		8,223							8,223	8,223	189 25
Houille.		327							327	327	10 90
Maïs.		563							1	563	36 24
Bœufs.	1										
Coton, brut.											
Faïence et poterie.											
Bois de teinture et matières tinctoriales.											
Poisson.											
Lin et chanvre.		23							23	23	1 03
Manilles.	8	36							8	36	6 12
Gypse.											
Verrerie de toute sorte.											
Poin, presse.		815							815	815	73 78
Cochons.		91							91	91	6 21
Chevaux.	32	222							222	244	12 84
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		39							39	39	3 68
Glace.											

Fer, chemin de fer.	10									10	0 78
“ en grueuse.	5								5	5	0 30
“ tout autre.	23								23	93	7 88
Minéral de fer.											
Cryolithe ou minéral chimique, et autres minéraux, excepté le fer.		830							830	830	41 50
Saindoux et huile de saindoux.	9								9	9	0 77
Viande, toutes sortes.	2								2	2	0 20
Viandes, autres que le lard.	87								87	87	8 26
Marbre.											
Manille.	2										
Mélasse.	3										
Clous.		1,088							1,088	1,088	67 11
Avoine.	4								4	8	1 45
Huile, en barils.											
Tourteaux oléagineux.											
Pois.	2	1,351							2	1,351	94 63
Pommes de terre.	4	497							4	497	32 73
Lard.	4	74							74	74	6 57
Peinture.											
Poix et goudron.	50								50	50	8 86
Guenilles.	2								2	2	0 20
Seigle.	5								5	5	0 20
Résine.											
62 Sel.											
63 Pierre, pour la taille.	1								1	1	0 04
“ ouvrée.											
Graines de toutes sortes.	27								27	27	2 65
Moutons.	426								426	426	30 07
Cendre de soude.											
Acier.	4								4	4	0 40
Sucre.											
Spiritueux bière, etc.											
Alcool, brut.											
Sulf.											
Acain.											
Terreblanche.											
Blanc de plomb.											
Blanc de céruse.											
Laine.											
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	82								82	283	40 29
Écorce.											
Barils, vides.	80								80	80	10 17
Corbes pour bâtiments.											
Flottes.	26,724								26,724	26,724	375 51
Bois de chauffage, sur navires.	65,856								67,719	67,719	2,640 25
“ en radeaux.	7,506								7,506	7,506	82 06

## ANNEXE A—Suite.

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

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Cereles		29							29		2 50
Echalas à honblon											
Bois de service, scié, sur navires en radeaux		395,390		135,593					530,985		41,987 37
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires		2,221							2,221		150 89
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux											
Liens de chemins de fer, sur navires		1,674		31					1,705		164 60
Billots de sciage		1,784							1,784		165 29
Donves et fonds, barils		10,145							10,145		255 62
" " pipes		1							1		0 15
" " Indes Occidentales.											
Donves saloirs		213		206					419		277 08
Bardeaux											
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.		11							11		2 32
" " en rad											
Bois de construction, carré, sur navires en radeaux		8,080							8,080		92 40
Traverses		220							220		1 35
Articles en bois et bois en partie fabriqué											
Total, fret payant péages	192	537,740		137,683					192	675,425	46,532 61
Bois de const., etc., en franch. par O. en C.		17,632							17,632		
Grand total, fret	192	555,372		137,683					192	693,057	

[1889]

Total des péages sur navires	4,626 27
" " passagers	189 55
" " articles en franchise	7 00
" " amendes et dommages	
" " autres recettes	
Revenu total, à part les loyers de pouvoir d'eau	\$ 51,355 43

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

[1889]

N<sup>o</sup> (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation, 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.....		622				87		709	709	58 05
Pommes.....	12						12	206	218	7 27
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	9						9	30	39	1 30
Produits agricoles, non énumérés, animaux.....	350		373				373	373	373	0 30
Instruments aratoires.....	350		277			4,881	277	4,881	5,231	503 78
Orge.....		12						12	289	28 10
Os.....										
Soufre.....										
Ciment et chaux hydraulique.....	325		57			4,946	325	5,003	5,328	535 19
Argile, chaux et sable.....						108,994		108,994	108,994	10,650 09
Litaille.....									36	1 20
Mais.....		36					6	6	6	0 60
Bestiaux.....							127	127	130	12 70
Coton, brut.....	3						3	3		
Faïence et poterie.....										
Bois de tenture et matières tinctoriales.....										
Poisson.....	366		11				366	11	377	12 78
Lin et chanvre.....	30					2	30	2	32	1 20
Farine.....										
Meubles.....	149		762				911	1,133	2,044	116 88
Gypse.....										
Verrerie, de toutes sortes.....		18					9	18	27	0 90
Fromage, pressé.....		3					3	3	3	0 10
Cochons.....										
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....										
Glace.....										

Fer, chemin de fer.....									105	10 50
“ en grueuse.....										
“ tout autre.....										
Minera de fer.....										
Cryolithe, minéral chimique et autre minéral, excepté le fer.....										
Saindoux et huile de saindoux.....										
Farines de toutes sortes.....										
Variées autres que le lard.....										
Marbre.....	54									
Manille.....	9									
Mélasse.....		1,050								
Clous.....										
Avoine.....	24									
Huile, en barils.....										
Tourteaux oléagineux.....		192								
Pois.....										
Pommes de terre.....	6									
Lard.....	3									
Peinture.....										
Pois et goudron.....										
Grainilles.....	9									
Seigle.....	288									
Résine.....		200								
“ pour la taille.....										
“ ouvrée.....	3									
“ impropre à la taille, non ouvrée.....										
Graines, de toutes sortes.....										
Montons.....		117								
Cendre de soude.....	12									
Acier.....	6									
Sucre.....										
Spiritueux, bière, etc.....										
Tabac, brut.....										
Suif.....										
Étain.....										
Térébenthine.....										
Blé.....	3									
Blanc de plomb.....										
Blanc de céruse.....										
Laine.....										
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	303									
Ecorce.....										
Barils, vides.....										
Courbes pour bâtiments.....										
Flottes.....										
Bois de chauffage, sur navires, en radeaux.....										

## ANNEXE A.—Suite.

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cercles.....												\$ cts.
Echelas à l'oublion.....												
Bois de service, séé, sur navires.....	5,107	1,261		8,886				366	81,361	10,513	91,874	5,348 32
“ “ en radeaux.....			76,254									
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....	2,070	750	7,018	3,075					9,088	3,825	12,913	990 44
Liens de chemins de fer, sur navires.....												
“ “ en radeaux.....												
Billots de sciage.....												
Donves et fondés, barils.....												
“ “ pipes.....												
“ “ Indes Occidentales.....									88		88	5 90
Donves, saloirs.....									8		8	0 54
Radeaux.....	38											
Poteaux et perches de câbles, sur navires.....	8											
“ “ en radeaux.....												
Bois de construction, carré, sur navires.....	126								126		126	12 59
“ “ en radeaux.....	14								14		14	0 24
Traverses.....												
Arçades en bois et bois en partie fabriqué.....												
Total, fret payant péages.....	9,969	5,999	84,684	11,961				21	128,812	94,674	241,446	19,383 15
Houille en franchise, par ordre en conseil.....	307								307		307	
Grand total, fret.....	10,276	5,999	84,684	11,961				21	128,812	94,981	241,753	

Total, péages sur navires.....	2,841 19
“ “ passagers.....	58 28
“ “ articles en franchise.....	\$30,700
Amendes et dommages.....	17 60
Quaiage et enmagasinage.....	
Total du revenu, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....	22,300 22

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE A.—Suite.

N<sup>o</sup> 13 (A).—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.											44	10 70
Pommes.		44									59	2 48
Produits agricoles non énumérés, légumes	16								16		16	0 42
Produits agricoles non énumérés, animaux.	36	708							36	708	744	41 51
Instruments aratoires.	19	82							19	82	101	13 95
Orges.	275	101							275	101	275	6 49
Briques.	116	3							116	3	217	5 97
Os.	3	24							3	24	27	1 19
Soufre.	97	20							97	20	117	3 89
Ciment et chaux hydraulique.	18	5							18	5	23	0 55
Aigüe, chaux et sable.	9,523								9,523		9,523	417 74
Fontle.	92								92		92	2 08
Maïs.	2								2		2	0 06
Bœufs.												
Coton, brut.	14	8							14	8	22	3 08
Faence et poterie.												
Bois de teinture et matières tinctoriales.	166								166		171	4 12
Poisson.												
Lin et chanvre.	33	390							33	399	432	12 88
Fleur de farine.	12	17							12	17	29	3 30
Moutons.												
Gypse.	8	4							8	4	12	2 02
Verrerie de toutes sortes.	272	20							272	20	292	13 59
Foin, pressé.												
Cochons.	2	8							2	8	10	0 29
Chevaux.	2	2							2	2	12	0 43
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.												

Fer, chemin de fer.	6											0 17
" en gruese.	309	12							309	12	309	9 27
" tout autre.	177								177		189	5 81
Minéral de fer.												
Cryolithe ou minéral chimique, et autre	40	1,131							40	1,131	1,171	56 55
minerai, excepté le fer.	18	2							18	2	20	0 49
Saïndoux et huile de saïndoux.	23	2							23	2	25	0 60
Farine, de toutes sortes.	11	2							11	2	13	0 32
Viandes, autres que le lard.	6	8							6	8	14	1 24
Marbre.												
Manille.	77	3							77	3	80	7 00
Mélasse.	186								186		187	17 44
Clous.												
Avoine.	47	85							47	85	132	0 44
Huile en barils.												
Tourneaux oléagineux.	12	3							12	3	15	0 08
Pois.	105	25							105	25	130	3 42
Fommes de terre.	132	43							132	43	175	4 42
Lard.	2								2		2	0 18
Fenetre.	19								19		19	1 67
Foix et goudron.												
Guénilles.	15								15		15	2 19
Seigle.												
Résine.												
Sel.	629	100							629	160	789	24 50
Pierre, pour la taille	821	619							821	619	1,440	48 28
" ouverte.	691								691		691	17 20
" impropre à la taille, non ouverte	32	3							32	3	35	0 88
Graines, de toutes sortes.	5	2							5	2	7	0 19
Montons.												
Acier.	14								14		14	1 58
Cendres de soude.	447	29							447	29	476	45 46
Sucre.	73	11							73	11	84	7 54
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.												
Saif.	9	6							9	6	9	0 21
Étain.												
Terébenthine.	9								9		9	0 80
Élé.	3	317							3	317	396	7 74
Ble.												
Bianc de plomb.	28	5							28	5	33	0 26
Bianc de ceruse.												
Laine.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	600	341							600	341	941	134 03
Écorce.	59								59		59	1 43
Barils, vides.	30								30		30	1 82
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.	300	106							300	106	406	7 11
Bois de chauffage, sur navires.	19,965	3,498							19,965	3,498	23,463	437 93
"												

## ANNEXE A—Suite.

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

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cercles.....	66				66		66		66	9 50
Echelles à loubion.....	47,788	8,380	3,585		51,373	8,380	51,373	8,380	59,753	2,313 65
Bois de service, scié, sur navires.....	12	15			12	15	12	15	27	1 27
Bois de service, " en radeaux.....	223				223		223		223	17 84
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....	4,873		615		5,488		5,488		5,488	612 92
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....	469	276			469	276	469	276	745	17 02
Liens de chemin de fer, sur navires.....	1				1		1		1	0 02
Billots de sciage.....										
Douves et fonds, barils.....										
" " pipes.....										
" " Indes occidentales.....										
Douves, saloirs.....	25				25		25		25	8 26
Bardeaux.....	14				14		14		14	4 99
Piquets et perçes pour clôtures, sur nav. en rad.....										
Bois de construction, carré, sur navires.....	20				20		20		20	0 38
Bois de construction, " en radeaux.....										
Traverses.....	4				4		4		4	1 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....										
Total, fret payant péages.....	78,779	27,001	4,211		82,990	27,001	82,990	27,001	109,991	4,401 17
Houille, en franchise, par O. en C.....	2,257				2,257		2,257		2,257	
Grand total, fret.....	81,036	27,001	4,211		85,247	27,001	85,247	27,001	112,248	

Total des péages sur navires.....	2,050 13
" " passagers.....	115 56
" " houille en franchise.....	\$ 60 24
Quaiage et enmagasinage.....	34 70
Amendes et dommages.....	12 40
Autres recettes.....	105 40
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....	6,719 36

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX  
OTTAWA, 30 NOV. 1889.

## ANNEXE A—Suite.

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Poisson .....	41	1,067							41	1,067	11 08
Fleur de farine .....	1,521	391							1,815	391	22 06
Houille .....	2,171	18,485			294				2,171	18,645	208 16
Bois de construction .....	2,660	1,466		160					2,660	1,466	41 26
Autres produits agricoles .....	4,805	4,295							4,805	4,295	91 00
Autres marchandises .....	1,476	317							1,476	317	17 93
Total du fret payant péages .....	12,674	26,021		160	294				12,968	26,181	391 49
Total des péages sur navires.....											1,813 08
passagers.....											2,204 57
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.											

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite.*

N<sup>o</sup> (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés sur les canaux du district de Newcastle, et le montant du revenu perçu, pendant la saison de navigation de 1888.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Écorce.....	45						45		0 75
Bois de chauffage.....	10,878						10,878		113 28
Bois de service, séié.....	434						434		3 24
Liens de chemin de fer.....	127						127		4 73
Bois de sciage.....	1,850						1,850		33 00
Bardeaux.....	79						79		10 42
Bois de construction, carré.....	480	200					480	200	14 00
Pierre, non ouvrée.....	706						706		4 70
Total du fret payant péages.....	14,599	200					14,599	200	184 12
Péages sur navires.....									
Revenu total, excepté les loyers de pouvoirs d'eau.....									
									73 00
									257 12

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE

## N° (A) 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>				
Navires à vapeur canadiens.....	236,533	3,244 70	606,104	3,653 83
Navires à vapeur américains.....	210,312	3,161 45	16,238	113 76
Voiliers canadiens..	241,420	4,489 96	801,693	8,637 47
Voiliers américains.....	140,006	3,117 42	76,061	592 25
Total, classe n° 1.....	828,271	14,113 53	1,500,096	12,997 81
<i>Classe n° 2.</i>				
Passagers.....	Nombre. 3,402	130 58	Nombre. 50,602	2,478 79
<i>Classe n° 3.</i>				
Brique.....	51	1 09	8,133	337 10
Soufre.....	15	2 25		
Ciment et chaux hydraulique.....	352	50 48	2,952	405 48
Argile, chaux et sable.....	948	96 66	27,297	1,091 58
Poisson.....	217	32 42	502	55 94
Gypse.....	885	47 37	3,079	100 93
Fer, chemin de fer.....	93	10 02	10,677	1,504 39
en gueuse.....	1,602	267 75	5,640	827 17
tout autre.....	1,618	282 88	12,386	698 79
Sel.....	316	16 65	3,470	414 39
Acier.....			39	5 80
Pierre, pour la taille.....	6,535	1,307 00	4,640	490 57
Pommes.....	902	33 72	1,667	229 85
Orge.....	5,906	830 04	1,563	59 05
Mais.....	194,886	38,977 20	7,538	223 09
Coton, brut.....			10	1 20
Lin et chanvre.....			12	0 95
Fleur de farine.....	16,983	2,015 59	5,965	782 60
Foin, pressé.....	38	4 40	1,551	85 28
Farines de toutes sortes.....	11,927	2,349 83	689	32 01
Tourteaux oléagineux.....			13	0 49
Avoine.....	26,629	5,318 58	1,743	100 18
Pois.....	762	81 60	20,386	419 16
Pommes de terre.....	17	0 33	133	9 10
Seigle.....	811	162 20		
Graines de toutes sortes.....	64	12 39	9,267	384 94
Tabac, brut.....			8	0 87
Blé.....	160,963	30,249 63	23,851	478 94
Tous autres produits agricoles, légumes.....	7	0 14	706	69 60
Os.....			821	99 22
Bestiaux.....			365	28 07
Cochons.....			22	2 60
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	39	7 80	23	3 10
Chevaux.....	12	1 03	345	25 61
Saindoux et huile de saindoux.....	84	16 80	206	22 75
Viandes, autres que le lard.....	59	11 80	49	4 62
Lard.....	345	69 00	474	33 40
Moutons.....			138	12 93
Suif.....	432	64 50	172	8 62
Laine.....	18	3 60	14	1 81
Tous autres produits agricoles, animaux.....			547	65 14
Total, classe n° 3.....	433,516	82,324 85	157,093	9,116 35

## A—Suite.

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1888.

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
58,011	190 66	167,964	665 64	70,360	715 96	18,733	374 66	2,387	72 00
378	4 38			514	12 61				
57,688	931 63	211,455	2,954 85	96,106	1,105 11	71,668	1,433 66	200	1 00
127,064	1,714 52	42,868	1,005 78	18,083	216 45		5 06		
243,141	2,841 19	422,287	4,626 27	105,063	2,050 13	90,654	1,813 08	2,587	73 00
Nombre. 3,488	58 28	Nombre. 14,112	189 55	Nombre. 4,193	115 56	Nombre		Nombre	
5,231	503 78	3	0 06	217	5 97				
5,328	535 19	50	4 33	117	3 89				
		8,223	189 25	23	0 55				
				171	4 12	1,108	11 08		
		10	0 78	6	0 17				
		5	0 30	309	9 27				
105	10 50	116	7 88	189	5 81				
436	37 48	5	0 20	789	24 50				
592	52 54	1	0 04	1,440	48 28				
709	58 05	50	2 90	59	2 48				
373	30 64	471	31 55	275	6 49				
				92	2 68				
377	12 78	23	1 03	432	12 56	2,206	22 06		
2,044	116 83	815	73 78	292	13 59				
		2	0 20	25	0 60				
				1	0 03				
1,050	35 03	1,088	67 11	17	0 44				
192	7 55	1,351	94 63	15	0 38				
		499	32 75	130	3 42				
			0 20	15	0 37				
9	0 30	2	0 20	35	0 88				
12	0 40	27	2 65						
3	0 30								
		40	3 85	326	7 74				
218	7 27	79	4 73	16	0 42	9,100	91 00		
289	28 10	23	2 05	27	1 19				
36	1 20	564	36 24	2	0 06				
		91	6 21						
		39	3 68	12	0 43				
		27	0 90	244	12 84	10	0 29		
				9	0 77	20	0 49		
				87	8 26	13	0 32		
				78	6 57	175	4 42		
6	0 20			7	0 19				
138	4 60	426	30 07	6	0 21				
39	3 90	75	5 08	5	0 13				
		1	0 10						
39	1 30	1,762	158 47	744	41 51				
7,256	1,448 94	16,259	788 51	012	208 90	12,414	124 14		

ANNEXE

N<sup>o</sup> (A) 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Table with columns: ARTICLES, Canal Welland, Canaux du Saint-Laurent. Sub-columns: Tonneaux, Péages. Rows include various goods like Alcalis, potasse, instruments aratoires, etc., and totals for Classe n<sup>o</sup> 4 and Classe n<sup>o</sup> 5.

A—Suite.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—Suite.

Table with columns: Canal Chambly, Canaux d'Ottawa, Canal Rideau, Canal Saint-Pierre, Canaux du district de Newcastle. Sub-columns: Tonneaux, Péages. Rows include various goods and totals for each canal and district.

## ANNEXE

N° (A) 38.—DÉTAIL du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
<i>Classe spéciale.</i>				
Houille.....	223,871	43,901 23	143,624	19,650 30
Cryolite ou minéral chimique.....			362	18 10
Minéral de fer.....	16,872	843 60		
Pierre, impropre pour la taille, non ouvrée.....	6,278	536 50	7,114	209 40
Glace.....				
Total, classe spéciale.....	247,021	45,281 33	151,100	19,877 80
Total, fret et péages.....	855,704	166,055 79	485,109	53,586 87
Bois de construction et autre, en franchise.....	3,786	182 91	18,172	2,154 74
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise	19,310	2,896 50	278,318	9,973 03
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	878,800	169,135 20	781,599	65,714 64

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## A—Suite.

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

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
108,994	10,650 09	327	10 90	9,523	417 74	20,816	208 16		
		830	41 50	1,171	58 55				
				691	17 20			706	4 70
108,994	10,650 09	1,157	52 40	11,385	493 49	20,816	208 16	706	4 70
241,446	22,282 62	675,617	51,348 43	109,991	6,566 86	39,149	2,204 57	14,799	257 12
		17,632	254 83						
307	30 70			2,257	60 24				
241,753	22,313 32	693,429	51,603 26	112,248	6,627 10	39,149	2,204 57	14,799	257 12

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

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 18.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1888.

Table with columns for months (Janvier to Décembre) and Montant des péages. Rows include Canal Welland, Canal Chamblay, and Canaux d'Ottawa.

[1889]

Continuation of the table from page 1, showing monthly toll amounts for various canals and districts.

[1889]

NOTE.—Montant des péages sur grains passant par le canal Welland, remboursé d'après arrêté en conseil du 20 avril 1888, \$30,580.02.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FERRÉ CANAUX, OTTAWA, 30 novembre 1889.

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

N° (A) 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1888, et le montant des péages perçus sur leurs.

Vaisseaux.	Nombre total		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total des tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELAND.												\$ cts.
Navires canadiens, à vapeur.....	745	57,349	3,181	582	5,163	60,406	115,597	120,986	236,583	3,244	70	
“ “ “ à voiles.....	1,150	52,863	9,644	694	17,076	56,881	122,682	119,388	241,420	4,489	96	
Total, du Canada.....	1,895	110,212	12,825	1,276	22,239	117,287	238,279	240,374	477,953	7,884	66	
Navires américains, à vapeur.....	303	18	433	100,046	374	3,426	106,387	103,925	210,312	3,161	45	
“ “ “ à voiles.....	449	406	979	64,848	48,768	22,146	67,998	72,008	140,006	3,117	42	
Total, américains.....	752	424	1,412	169,365	148,814	25,572	174,385	175,933	350,318	6,278	87	
Grand total, canal Weland.....	2,647	110,347	14,237	170,581	22,613	142,859	412,014	416,257	828,271	14,113	53	
CANAU DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	2,880	315,450	16,492	36	2,922	331,942	274,162	8,428	606,104	3,653	83	
“ “ “ à voiles.....	4,918	458,541	22,703	36	41,548	41,548	481,280	52,001	801,693	8,637	47	
Total, du Canada.....	7,798	773,991	39,195	36	43,770	43,770	594,575	60,429	1,407,797	12,291	30	
Navires américains, à vapeur.....	411	324	1,075	7,007	22	1,123	8,428	24,060	16,238	113	76	
“ “ “ à voiles.....	796	840	1,314	1,342	48,505	3,086	52,001	76,061	76,061	582	25	
Total, américains.....	1,207	1,164	2,389	8,349	7,281	4,209	60,429	31,870	92,229	706	01	
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	9,005	775,155	41,584	8,385	7,281	47,979	873,651	626,445	1,500,096	12,297	31	

[1889]

Vaisseaux.	Nombre total		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total des tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL CHAMBLAY.												
Navires canadiens, à vapeur.....	355	28,974	9	9	897	28,983	29,028	40,974	58,011	190	66	
“ “ “ à voiles.....	619	9,801	7,813	1,384	27,922	17,614	40,974	69,102	57,688	931	63	
Total, du Canada.....	974	38,775	7,822	1,384	28,819	46,597	69,102	115,699	115,699	1,122	29	
Navires américains, à vapeur.....	10	230	138	368	10	368	92,358	92,358	378	4	38	
“ “ “ à voiles.....	1,263	416	34,290	5,861	84,822	84,706	92,358	127,064	127,064	1,714	52	
Total, américains.....	1,303	646	34,428	5,861	84,832	85,074	92,368	127,442	127,442	1,718	90	
Grand total, canal Chambly.....	2,277	39,421	42,250	7,195	113,651	81,671	161,470	243,141	243,141	2,841	19	
CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,029	54,708	784	784	54,708	113,261	113,261	167,964	167,964	665	64	
“ “ “ à voiles.....	1,709	12,237	19,328	19,328	12,237	199,218	199,218	211,455	211,455	2,854	85	
Total, du Canada.....	2,738	66,940	20,112	20,112	66,940	312,479	312,479	379,419	379,419	3,620	49	
Navires américains, à vapeur.....	436	5,627	35,619	35,619	877	6,504	36,373	42,868	42,868	1,005	78	
“ “ “ à voiles.....	436	5,627	35,619	35,619	877	6,504	36,373	42,868	42,868	1,005	78	
Total, américains.....	872	11,254	71,238	71,238	1,754	13,008	72,746	85,736	85,736	2,010	156	
Grand total, canaux de l'Ottawa.....	3,174	72,567	55,731	55,731	71,238	72,746	72,746	422,287	422,287	4,626	27	
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,141	33,552	36,630	178	33,730	36,630	36,630	48,504	70,360	715	96	
“ “ “ à voiles.....	1,388	46,885	48,564	707	47,542	48,564	48,564	66,466	96,106	1,105	11	
Total, du Canada.....	2,529	80,387	85,194	885	81,272	85,194	85,194	114,970	166,466	1,821	07	
Navires américains, à vapeur.....	50	251	1,386	1,386	251	263	263	514	514	12	61	
“ “ “ à voiles.....	170	6,114	1,386	1,386	7,500	10,583	10,583	18,083	18,083	216	45	
Total, américains.....	220	6,365	1,386	1,386	7,751	10,846	10,846	18,597	18,597	228	06	
Grand total, canal Rideau.....	2,749	86,752	96,040	2,271	89,023	96,040	96,040	133,567	185,063	2,050	13	
CANAL SAINT-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur.....	111	10,428	8,175	8,175	130	10,558	8,175	8,175	18,733	374	66	
“ “ “ à voiles.....	1,470	36,736	34,651	34,651	184	36,920	34,748	34,748	71,668	1,433	36	
Total, du Canada.....	1,581	47,164	42,826	42,826	314	47,478	42,923	42,923	90,401	1,808	02	

19—19

281

ANNEXE A—Suite.

No (A) 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Fin.

ARTICLES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
												\$ cts.
CANAL SAINT-PIERRE—Suite.												
Navires américains, à vapeur.....	3	78	175					78	175	253	5 06	
“ “ “ “ à voiles.....								78	175	253	5 06	
Total, américains.....	3	78	175					78	175	253	5 06	
Grand total, canal Saint-Pierre.....	1,584	47,242	43,001		97	314		47,556	43,098	90,654	1,813 08	
CANAUX DU DISTRICT DE NEWCASTLE.												
Navires canadiens, à vapeur.....	144	2,166	221					2,166	221	2,387	72 00	
“ “ “ “ à voiles.....	2		200						200	200	1 00	
Total, du Canada.....	146	2,166	421					2,166	421	2,587	73 00	
Navires américains, à vapeur.....												
“ “ “ “ à voiles.....												
Total, américains.....												
Grand total, canaux du district de Newcastle	146	2,166	421					2,166	421	2,587	73 00	

[1889]

RÉCAPITULATION.

ARTICLES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
												\$ cts.
NAVIGES CANADIENS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	1,895	103,867	110,212		12,825			117,287	287,629	240,824	477,953	7,884 66
Saint-Laurent.....	7,798	773,991	550,805		39,135			43,770	813,922	594,575	1,407,797	12,291 30
Chambly.....	974	38,775	7,822		1,334			28,819	46,597	69,102	118,695	1,122 29
Ottawa.....	2,738	66,940	292,367		20,112			66,940	66,940	312,479	379,419	3,620 49
Rideau.....	2,529	80,387	85,194		885			81,272	47,478	35,194	168,466	1,821 07
Saint-Pierre.....	1,581	47,164	42,826		97			42,923	47,478	90,401	1,808 02	1,808 02
Canaux du district de Newcastle.....	146	2,166	421					2,166	421	2,587	73 00	73 00
Total, canadiens.....	17,661	1,113,290	1,120,774		34,368			189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	28,570 83
NAVIGES AMÉRICAINS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	752	444	135		1,412			25,572	174,385	175,983	350,318	6,278 87
Saint-Laurent.....	1,207	1,164	13,229		2,389			4,200	60,429	31,870	92,299	706 01
Chambly.....	436	646	1,975		34,428			84,582	35,074	92,368	127,442	1,718 90
Ottawa.....	220	5,627	10,846		35,619			877	6,504	36,364	42,868	1,065 78
Rideau.....	3	6,365	1,386						7,751	10,846	18,597	229 06
Saint-Pierre.....	3	78	175						78	175	253	5 06
Total, américains.....	3,921	14,304	26,801		50,047			114,613	284,221	347,556	631,777	9,943 68
Grand total des navires canadiens et américains.....	17,682	1,127,594	1,147,575		84,415			304,489	1,579,525	1,692,574	3,272,099	38,514 51

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

19—914

## ANNEXE A.—Suite—CANALUX.

N° (A) 19½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1887 et 1888, ainsi que le montant des péages payés sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

Canaux.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
											\$ cts.	
1887.												
Canal Welland.....	23,849	76,130	32,518	18,557	151,074	189,427	34,400	251,873	241,931	585,987	777,918	144,561 75
Canaux du Saint-Laurent .....	190,804	534,165	11,566	5,997	731	3,101	51,884	88,734	254,985	631,997	886,982	60,195 12
Canal Chambly.....	7,655	6,115	92,627	.....	.....	.....	.....	116,875	100,282	122,990	223,272	20,468 94
Canal Rideau.....	76,039	14,458	1,981	.....	.....	.....	.....	.....	78,020	14,458	92,478	5,417 21
Canaux de l'Ottawa.....	638	504,400	.....	178,009	.....	.....	.....	.....	638	682,409	683,047	54,907 02
Canal Saint-Pierre.....	22,183	18,991	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,183	18,991	41,174	2,508 30
Canaux du district de Newcastle.....	15,480	165	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,480	165	15,645	330 16
1888.												
Canal Welland.....	21,968	119,827	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	878,800	166,055 79
Canaux du Saint-Laurent .....	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	58,845	81,913	284,062	497,537	781,569	53,586 87
Canal Chambly.....	10,276	5,999	84,684	11,961	.....	.....	21	128,812	94,981	146,772	241,753	22,282 62
Canal Rideau.....	81,036	27,001	4,211	.....	.....	.....	.....	.....	83,247	27,001	112,248	6,506 86
Canaux de l'Ottawa.....	192	555,372	.....	137,083	.....	.....	.....	.....	192	693,057	693,249	51,348 43
Canal Saint-Pierre.....	12,674	26,021	.....	160	.....	.....	294	.....	12,968	26,181	39,149	2,204 57
Canaux du district de Newcastle.....	14,599	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,599	200	14,799	257 12

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1886.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1888.

## CANAL WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADA.					ÉTATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	29	232	22	176	13	104		
10	8	80	11	110	5	50		
15	9	135	3	45	3	45	1	15
20	11	220	7	140	6	120	1	20
25	12	300	4	100	3	75	2	50
30	19	570	1	30	4	120	1	30
35	13	455	16	560	3	105		
40	5	200	26	1,040	1	40	1	40
45	9	405	6	270	1	45		
50	2	100	13	650	2	100		
55	2	110	5	275	1	55		
60	5	300	6	360				
65	3	195	6	390	1	65		
70	4	280	3	210			1	70
75	2	150	11	825			3	225
80	3	240	8	640			2	160
85	6	510	14	1,190			10	850
90	1	90	21	1,890			24	2,160
95	3	285	20	1,900			65	6,175
100	2	200	24	2,400			64	6,400
105	8	840	26	2,730			36	3,780
110	2	220	15	1,650	2	220	27	2,970
115	2	230	15	1,725			2	230
120	1	120	7	840	2	240	4	480
125	1	125	14	1,750			1	125
130	1	130	13	1,690			1	130
135			9	1,215				
140	1	140	11	1,540			1	140
145	1	145	9	1,305				
150	1	150	26	3,900				
155	3	465	26	4,030	1	155		
160	2	320	17	2,720			2	320
165	2	330	11	1,815				
170			4	680				
175	1	175	8	1,400				
180			3	540				
185	1	185	9	1,665				
190	1	190	4	760				
195	1	195	6	1,170			1	195
200	3	600	5	1,000	1	200		
205			2	410			2	410
210	3	630	3	630			1	210
215			2	430				
220			2	440			1	220
225	1	225	5	1,125			1	225
230	1	230	4	920	1	230	1	230
235	1	235	2	470			2	470
240	1	240	4	960				
245	2	490	2	490			1	245
250								
255			1	255			2	510
260			2	520			2	520
265			1	265	1	265	2	530
270	1	270	2	540			1	270

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1888.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
275			5	1,375			6	1,650
280	1	280					1	280
285			4	1,140			7	1,995
290			2	580				
295	2	590	2	590			3	885
300	2	600	3	900			3	900
305	2	610	5	1,525			4	1,220
310			5	1,550			2	620
315	1	315	4	1,260			5	1,575
320			7	2,240			3	960
325			5	1,725			2	650
330			7	2,310			3	990
335	1	335	4	1,340			1	335
340			4	1,360			1	340
345	1	345						
350			3	1,050			1	350
355					1	355	1	355
360			2	720				
365			4	1,460				
370			2	740			1	370
375			3	1,125			1	375
380								
385	1	385	1	385			1	385
390	1	390						
395	3	1,185						
400	1	400	1	400				
405								
410	2	820	1	410				
415			1	415			1	415
420								
425			2	850				
430	1	430						
435	1	435	2	870				
440	2	880	2	880				
445								
450								
455	1	455	1	455				
460								
465			1	465				
470								
475							1	475
480								
485	1	485	1	485			2	970
490								
495							2	990
500	1	500	1	500				
505								
510	3	1,530						
515			1	515				
520			2	1,040				
525					1	525		
530	1	530						
535								
540	2	1,080			1	540		
545								

ANNEXE A—*Suite.*

N<sup>o</sup> 25.—ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc—*Suite.*

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

CANADA.					ÉTATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
550					1	550		
555								
560								
565			1	565				
570								
575	1	575						
580	3	1,740						
585	2	1,170						
590								
595	2	1,190			1	595		
600	1	600					2	1,200
605								
610								
615	1	615			1	615		
620								
625								
628			1	628				
640							1	640
655					1	655		
660	1	660						
675	1	675						
690	1	690						
715	1	715						
769	1	769						
782							1	782
802							1	802
812	1	812						
836	1	836						
851					1	851		
910					1	910		
929	1	929						
985					1	985		
990					1	990		
1,001			1	1,001				
1,024					1	1,024		
1,035					1	1,035		
1,037					1	1,037		
1,105					1	1,105		
1,160					1	1,160		
1,172	1	1,172						
1,195					1	1,195		
1,203					1	1,203		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
Total....	240	38,260	588	77,635	71	20,430	323	47,914

## CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	81	648	210	1,680	9	72	7	56.
10	10	100	33	330	2	20		
15	8	120	3	45	3	45		
20	5	100	1	20	1	20	2	40
25	6	150	4	100	1	25		
30	4	120	3	90	3	90		
35	7	245	5	175	1	35		

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

CANADA.					ÉTATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
40	3	120	4	160				
45	1	45	4	180				
50	4	200	8	400	2	100		
55	3	165	3	165	1	55		
60	3	180	6	360			2	130
65	2	130	2	130				
70	1	70	3	210				
75	1	75	10	750			3	225
80			7	560			4	320
85	2	170	11	935			11	935
90	1	90	8	720			38	3,420
95	3	285	29	2,855			95	9,025
100	2	200	40	4,000			108	10,800
105	2	210	23	2,415			47	4,935
110	1	110	7	770			33	3,630
115			11	1,265			11	1,265
120			9	1,080			6	720
125	1	125	10	1,250				
130			7	910				
135			6	810			1	130
140			8	1,120	1	140		
145	1	145	12	1,740				
150	1	150	27	4,050				
155			29	4,495				
160			14	2,240				
165			10	1,650			1	165
170			8	1,360				
175			1	175				
180								
185	1	185	6	1,110				
190	1	190	2	380				
195			1	195				
200			1	200				
205			1	205				
210	1	210						
220								
225			1	225				
230	1	230						
235			1	235				
240								
245			1	245				
250								
255			1	260				
260								
265								
270								
275			1	275				
332	1	332						
345	2	690						
397	1	397						
Total....	116	6,187	592	42,525	24	602	360	35,796

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite.*

N<sup>o</sup> 26.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1888.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.				ÉTATS-UNIS.			
Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.
	N <sup>om</sup> bre.	N <sup>om</sup> bre.			N <sup>om</sup> bre.	N <sup>om</sup> bre.	
1	250 à 1,172 ton'x ..	51	26,598	1	250 à 1,441 ton'x ..	21	18,461
2	200 à 249 do ..	12	2,650	2	200 à 249 do ..	2	430
3	150 à 199 do ..	12	2,010	3	150 à 199 do ..	1	155
4	100 à 149 do ..	19	2,150	4	100 à 149 do ..	4	460
5	50 à 99 do ..	31	2,260	5	50 à 99 do ..	4	220
6	Au-d. 50 do ..	115	2,597	6	Au-d. 50 do ..	39	704
	Total.....	240	38,265		Total.....	71	20,430

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.
	N <sup>om</sup> bre.	N <sup>om</sup> bre.			N <sup>om</sup> bre.	N <sup>om</sup> bre.	
1	250 à 397 ton'x.....	4	1,419	1	250 à 300 ton'x.....	1	250 à 300 ton'x.....
2	200 à 249 do ..	2	440	2	200 à 249 do ..	2	200 à 249 do ..
3	150 à 199 do ..	3	525	3	150 à 199 do ..	3	150 à 199 do ..
4	100 à 149 do ..	7	790	4	100 à 149 do ..	1	140
5	50 à 99 do ..	20	1,365	5	50 à 99 do ..	3	155
6	Au-d. 50 do ..	125	1,648	6	Au-d. 50 do ..	20	307
	Total.....	161	6,187		Total.....	24	602

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 27.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

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

	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Irié à Montréal.	Canaux du St.-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse St-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Ste-Anne, en ch. s.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur .....	0 01½	0 01½	0 02½	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00¾	0 01½
Voiliers et autres .....	0 02½	0 02½	0 03¾	0 01½	0 00¾	0 02½	0 01	0 02½
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus, chacun.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02½	0 09¾
do au-dessus de 21 ans, chacun .....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01½	0 04¾
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydraulique .....	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Argile, chaux et sable.....								
Soufre .....								
Mais .....								
Fleur de farine .....								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse.....								
do tout autre .....								
Plâtre, gypse.....								
Sel .....								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
do animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour la taille .....								
Blé .....								
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés .....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29
<i>Classe n° 5.</i>								
Ecorce .....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19½
Barils, vides, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque.....	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauffage, par corde, sur navires.....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en radeaux.....	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30½
Cercles .....	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires .....	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux.....	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Traverses de chemins de fer, sur navires, chaque.....	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01½
do do en radeaux, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02½
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds., mes. de planche, sur navires.....	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11½	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds., mes. de planche, en radeaux.....	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pds. cubes, sur navires.....	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
do do en radeaux.....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds. cubes.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille.....	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
do do en radeaux.....	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type.....	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13

canaux du Canada, 1888-89—Fin.

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

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PAR-COURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¾
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 01	0	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 01	0 00¾
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 15	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00½	0 00¾
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾

N° 27.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

Les péages sur les canaux sont divisés en cinq catégories, comme ci-dessous, et sont de tant par tonneau, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse St-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en ch. sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Ste-Anne, en ch. sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Catégorie n° 5—Fin.</i>								
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipe do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant. par M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés ou coupés, par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces.	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces.	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
<i>Catégorie spéciale.</i>								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	vers l'ouest.	.....	.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17½
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, minéral de fer ou minéral chimique.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada, 1888-89—Fin.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, O.C., 25 JUILLET 1888.—Fin

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PAR COURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 04	En franchise. 0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*

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

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

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

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

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

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

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

## A V I S .

## NAVIRES DES ENTREPRENEURS ET LEURS CARGAISONS EN FRANCHISE.

A. C., 22 avril 1884.—Sur la représentation du ministre du revenu de l'intérieur, le comité recommande que l'arrêté du conseil du 18 septembre 1873, par lequel il était ordonné que tous les navires, qui, étant la propriété de, ou étant frétés par des concessionnaires d'entreprises pour l'agrandissement ou la réparation de canaux, seraient employés à l'enlèvement de débris ou le transport de matériaux nécessaires à ces travaux, fussent admis à passer sur les dits canaux sans qu'il fût payé de péages, soit modifié par l'addition, après le mot "péages," des mots "sur ces navires et leurs cargaisons," et que la dite modification soit censée avoir existé dès la date du dit arrêté du conseil.

## TAUX SPÉCIAUX POUR LES CÉRÉALES EN DESTINATION DE L'EST.

A. C., 20 avril 1888.—Sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts révisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux, il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que le taux spécial de péages de deux (2) centins par tonneau, adopté l'année dernière pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines céréales, blé, maïs, pois, orge et seigle, lorsqu'elles sont expédiées en destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de Montréal, soit continué pendant la prochaine saison de navigation et pas plus longtemps, ces péages s'appliquant aux canaux Welland et du Saint-Laurent.

II a en outre plu à Son Excellence ordonner la continuation, pendant la même période seulement, de l'arrangement par lequel les dites denrées, si elles ont acquitté les pleins péages ordinaires pour passage dans le canal Welland, auront droit d'être exemptées du paiement de tout autre péage pour passage dans aucune partie du système de canaux du Saint-Laurent, même si elles ne traversaient pas toute la distance jusqu'à Montréal.

A. C., 18 mars 1889.—Considérant qu'il est à propos que le taux spécial de péages pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines denrées en destination de l'est, en force pendant la dernière saison de navigation, soit continué pendant la prochaine saison.

II a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts révisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux," ordonner, et il est par le présent ordonné que le taux spécial de péages de deux (2) centins par tonneau, adopté l'année dernière pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines céréales, blé, maïs, pois, orge et seigle, lorsqu'elles sont expédiées en destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de Montréal, soit continué pendant la prochaine saison de navigation et pas plus longtemps, ces péages s'appliquant aux canaux Welland et du Saint-Laurent.

II a en outre plu à Son Excellence ordonner la continuation, pendant la même période seulement, de l'arrangement par lequel les dites denrées, si elles ont acquitté les pleins péages ordinaires pour passage dans le canal Welland, auront droit d'être exemptées du paiement de tout autre péage dans aucune partie du système de canaux du Saint-Laurent, même si elles ne traversaient pas toute la distance jusqu'à Montréal.

## EXCURSIONS : LACHINE ET SAINTE-ANNE.

A. C., 1er juin 1889.—Sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts révisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux,"—

II a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que les dispositions de l'arrêté du conseil du 26 mai 1885, d'après lesquelles il n'était chargé aux bateaux à vapeur spécialement engagés pour le transport de partis d'excursionnistes, allant et revenant le même jour, sur le même bateau, que la moitié des taux ordinaires de passagers dans le canal Lachine et l'écluse Sainte-Anne pendant la dite saison, soient et elles sont continuées en force pour la saison de 1888.

N° 47.—*Suite.*AVIS—*Suite.*

## RADEAUX, CANAL DE CARILLON.

A. C., 6 juillet 1888.—Vu un mémoire en date du 30 juin 1888, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu d'un arrêté du conseil il a été permis aux radeaux de passer en franchise dans le canal de Carillon, en conséquence de la construction d'un barrage en travers de la rivière Outaouais à Carillon, ce qui rendait difficile et parfois impossible la descente des rapides à cet endroit de la rivière.

Le ministre déclare qu'il appert nécessaire, vu la difficulté de passer par la glissoire pratiquée dans le barrage, que le canal serve au passage des radeaux ; et il recommande qu'à compter de l'ouverture de la présente session, et à l'avenir et jusqu'à nouvel ordre, les radeaux aient la permission de passer gratuitement dans le canal de Carillon, sauf tous règlements que le ministre des chemins de fer et canaux pourra juger bon d'adopter dans le trafic du canal.

## 49 VIC., CHAP. 32.

## ACTE CONCERNANT LE CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

[Sanctionné le 2 juin 1886.]

CONSIDÉRANT qu'il est à propos, dans l'intérêt de la navigation et pour la commodité du public, que les péages imposés pour l'usage de l'ouvrage public ci-dessous mentionné soient abolis : 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. Nonobstant tout ce que contient l'acte de la trente-unième Victoria, chapitre douze, intitulé "*Acte concernant les travaux publics du Canada*," nuls péages ne seront à l'avenir payables ou perçus au sujet de l'usage de l'ouvrage public dans le voisinage de la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, communément appelé le canal de la baie de Burlington.

"ACIER" CLASSÉ AVEC LE "FER" A 15c. SUR LES CANAUX DU SAINT-LAURENT SEULEMENT.

A. C., 1er fév. 1888.—ATTENDU que le ministre des chemins de fer et canaux fait rapport qu'en vertu des dispositions du tarif de taux de péages actuellement en force sur les canaux de la Puissance, établi par arrêté du conseil du 23 juin 1883, il existe une différence peu désirable entre le fer et l'acier devant passer par les canaux du Saint-Laurent, le fer étant placé dans la 3ème classe, sur lequel 15 centins par tonne sont imposés, tandis que l'acier, n'étant pas placé dans une classe spéciale, est compris dans la "4ème classe," savoir, "tous autres articles non énumérés," sur lequel 20 centins par tonne sont imposés,—

- Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13ème article du chap. 37 des Statuts révisés du Canada, intitulé "*Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux*," ordonner, et il est par le présent ordonné, que le dit ordre en conseil du 23 juin 1883, établissant le tarif de taux de péages sur les canaux de la Puissance, soit et il est par le présent modifié de manière à placer "l'acier" dans la même catégorie que le "fer," réduisant ainsi la charge à 15 centins par tonne.

## COMMUTATION DES PÉAGES, CANAL LACHINE.

A. C., 9 juin 1888.—Qu'autorisation soit donnée, pour la présente saison de navigation, et pas plus longtemps, dans le cas des navires "Kate" "Betsy" et "Sillery," pour la commutation de la somme de \$90, payable d'avance sur le navire et sa cargaison pour tous les péages et frais encourus par ces navires en transbordant du bois de service dans le bassin du canal Lachine et le havre, à condition que lorsque ces navires seront employés temporairement à transporter d'autres effets que des madriers, les péages ordinaires seront prélevés.

## CANAL SAINT-PIERRE.

Sur tout et chaque navire passant sur le dit canal, deux centins par tonneau sur le navire et un centin par tonneau sur le fret, en chaque sens.

A. C., 21 juin 1888.—Que d'après le mode adopté l'année dernière et l'année précédente, en vertu d'un arrêté en conseil en date du 11 mai 1886, une commutation des péages sur le canal Saint-Pierre soit autorisée pour la saison courante, dans le cas des navires de la Compagnie de vapeur du Bras d'Or qui portent les malles de Sa Majesté, comme suit :—

Sur le <i>Marion</i> . . . . .	\$450 00
do <i>Neptune</i> . . . . .	300 00

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*

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

## CANAL WELLAND.

Taux.

1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens.....	134
2. De la tranchée Chippewa, ou quelque part que ce soit, à Dunnville, Pointe-Maitland ou Port-Colborne.....	125
3. De Dunnville à Port-Colborne.....	125
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	125
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires.....	125
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....	125
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.....	125
8. do Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	125
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.....	125
10. De Dunnville à Maitland.....	125
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse de la tranchée de Chippewa.....	125
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....	125
13. De la tranchée de Chippewa en passant par l'écluse à Port-Robinson.....	125
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.....	125
15. do do do Sainte-Catherine.....	125
16. Seulement par la tranchée de Chippewa.....	125
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson.....	125

## CANAL DU SAINT-LAURENT.

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

## CANAL CHAMBLY.

Navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront.....	125
do do Chambly à Saint-Jean, paieront.....	125

## CANAL DE L'OTTAWA.

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

## CANAL RIDEAU.

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

## RÈGLES GÉNÉRALES.

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

Le passage des bois en grume ou autres sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des réglemens à cet effet.

## DROIT DE PORTS.

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

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*

BASE DE L'ESTIMATION DES POIDS.	Ton'x.
2,000 lbs. avoirdupois.....	1
Par M. signifie par mille pieds.....	
Par Mille signifie par mille pièces.....	
Fruits verts, 9 barils correspondent à.....	1
Alcalis 3 do.....	1
Ecorces, 4 cordes.....	1
Bœuf, 7 barils.....	1
Biscuits et craquelins, 9 barils.....	1
Brique, commune, 1,000.....	2
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils.....	1
Bestiaux, 3.....	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils.....	1
Briques réfractaires, 1,000.....	3
Poisson, 7 barils.....	1
Fleur, 9 barils.....	1
Gypse et manganèse, 6 barils.....	1
Chevaux, 2.....	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tines.....	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons.....	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons.....	1
Noix, 9 barils.....	1
Huitres, 6 barils.....	1
Lard, 7 barils.....	1
Sel, 7 barils.....	1
Graines, 9 barils.....	1
Moutons, 20.....	1
Pierre, 12 pieds cubes.....	1
Pierre, 1 corde.....	7 $\frac{1}{2}$
Whisky, 4 barils ou 215 gallons.....	1
Barils vides, 10.....	1
Cercles à barils, 10 mille.....	1
Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche.....	1
Courbes de bâtiments, 4.....	1
Bois de chauffage, 1 corde.....	3
Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes.....	1
Bardeaux, 12 M. ou paquets.....	1
Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille.....	1
Douves et fonds, pipe, 1 mille.....	8
do Indes occidentales, 1 mille.....	4
do baril, 1 mille.....	2 $\frac{1}{2}$
do saloir, 1 mille.....	$\frac{1}{2}$
Bois en grume, étalon, 1.....	$\frac{1}{5}$
Bois carré, 50 pieds cubes.....	1
Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes.....	1
Mâts et espars, 40 pieds cubes.....	1
Liens de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cubes.....	1
Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés 40 pieds cubes, selon le tarif.....	1
Flottes, 50 pieds linéaires.....	1
Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces.....	1

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures de 1873, les articles suivants sont estimés au cent (100 lbs.), savoir :—orge, fèves, charbon de bois, maïs, avoine, pois, pommes de terre, seigle, sel, graines et blé, le poids équivalant au boisseau étant comme suit :—Blé, soixante livres ; maïs, cinquante-six livres ; seigle, cinquante-six livres ; pois, soixante livres ; orge, quarante-huit livres ; avoine, trente-quatre livres ; sarrasin, quarante-huit livres ; fèves, soixante livres ; pommes de terre, soixante livres.

## DROITS D'EMMAGASINAGE DANS LES HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

## PROCLAMATION.

ATTENDU qu'il est à propos de pourvoir à l'établissement de droits sur les divers travaux publics construits aux frais de la province : Sachez en conséquence, qu'à compter de la date des présentes, et jusqu'à ce que le plaisir de Sa Majesté soit ultérieurement connu à cet égard, il sera payé pour l'usage de

[1889]

297

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, aux personnes qui pourront être autorisées à les percevoir, les diverses sommes spécifiées dans le tarif qui accompagne les présentes. Ce dont les sujets dévoués de Sa Majesté, et tous autres que les présentes pourront concerner, sont requis de prendre connaissance pour leur gouverne.

Donné sous mon seing et le sceau de mes armes, à Montréal, ce vingt et unième jour d'aout, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quarante-six, dans la dixième année du règne de Sa Majesté.

Par ordre,  
(Signé) D. DALY,  
*Secrétaire.*

(Signé) CATHCART.

## TARIF DES DROITS D'EMMAGASINAGE SUR LES ARTICLES LAISSÉS DANS LES HANGARS DES BASSINS DU CANAL LACHINE.

		s.	d.
Blé, et autres grains, par semaine, par boisseau.....		2	$\frac{1}{2}$
Farines	do par baril.....	2	
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do do.....	3	
Cassonade	do par boucaut, 6d., pur baril.....	3	
Liqueurs	{ do par pipe, 9d., par tonne.....	7	$\frac{1}{2}$
	{ do par barrique, 6d., par quartaut.....	4	
Fer, en barres	do par tonneau.....	1	0
Fer, en saumon	do do.....	6	
Sel	do par 100 boisseaux.....	1	8
Balles, paniers, caisses, etc	do par ton. de poids ou d'encombrement.....	1	0
Charbon	do par chaldron.....	6	

1. Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine, pendant la première période de quarante-huit heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.
2. Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.
3. Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque semaine subséquente.
4. La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.
5. Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.
6. Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil autoriser que le tarif des droits d'emmagasinage dans les hangars du bassin du canal Lachine établi par la proclamation du 21 aout dernier, soit continué en vigueur jusqu'à nouvel ordre.

Par ordre,

(Signé) J. W. DUNSCOMB,  
*Commissaire des douanes.*

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,  
DÉPARTEMENT DES DOUANES, 28 octobre 1846.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,  
DÉPARTEMENT DES DOUANES,  
TORONTO, 31 mai 1858.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par un arrêté du conseil, daté de ce jour, ordonner et régler que l'emmagasinage de la farine dans les hangars, aux bassins du canal Lachine, à Montréal, soit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, gouverné par les règlements suivants, savoir :

1. Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer ;
2. Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.
3. Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours ;
4. Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.

Par ordre,

(Signé) R. S. M. BOUCHETTE,  
*Commissaire des douanes.*

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,  
OTTAWA, 12 juin 1880.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, le comité conseille que les droits à prélever pour l'emmagasinage du sel dans les entrepôts de Saint-Michel, à Montréal, sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 1er juillet 1846, qui fixait ces droits à un centin par sac par semaine, à l'expiration de la première période de quarante-huit heures, soit modifié, et que ces droits soient réduits à un demi-centin par sac par semaine après l'expiration de la première période de quarante-huit heures.

(Signé) J. O. COTÉ,  
*Greffier du Conseil privé.*TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST ET  
ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTREAL.HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
QUÉBEC, 8 juin 1860.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Navires.	Droits.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....		8 mill.
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....		4 “
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures....		40 centins.
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures..		20 “
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.....		10 “
Houille, par chaldron.....		10 “
Sel, par 100 minots.....		15 “
Marchandises de la catégorie n° 4 du tarif des canaux provinciaux.....		10 “

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.

(Signé) W. H. LEE,  
*Greffier du Conseil privé.*QUAIIAGE A PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES  
BORDS DU CANAL.

- A. C., 7 août 1860.—1. Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné que les droits établis par un arrêté du conseil du 8 juin dernier pour être prélevés sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et sur le canal Lachine, entre le pont Wellington et l'écluse n° 5, et sur les quais du bassin du canal Lachine, soient et sont par le présent modifiés, et il a plu à Son Excellence ordonner qu'au lieu de ces droits, les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné dans le présent, savoir :
2. Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour, que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les bords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.
- Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine :
- |  | Par corde. |
|--|------------|
| Pour recevoir du bois de construction, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois..... | 3 centins. |
| Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.....   | 3 “        |
| Pour l'hivernage dans le bassin ou le quai.....  | 3 “        |

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
QUÉBEC, 27 janvier 1862.*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que les dispositions de l'arrêté du conseil du 8e jour de juin 1860, telles que modifiées par l'arrêté du conseil du 7e jour d'août suivant, établissant le tarif des droits à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et dans le canal Lachine et le bassin du dit canal, soient et sont par le présent déclarées s'appliquer aux bords et aux terrains du canal à la côte Saint-Paul et à Lachine.

(Signé) W. H. LEE,  
*Greffier du Conseil privé.*

N° 47—*Suite.*AVIS—*Suite.*HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 4 février 1880.*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu que, par arrêté du conseil du 8 juin 1860, il a été donné pouvoir de prélever un péage comme suit sur le "bois de chauffage déposé sur le bord du canal, entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, ainsi que sur les quais du bassin de Lachine":

	Par corde.
Pour recevoir le bois de charpente, etc., y compris l'usage du bassin ou quai pour un mois.	3 centins.
Pour chaque mois suivant, durant la saison de navigation.....	3 "
Pour l'hivernage dans le bassin ou au quai .....	3 "

Et attendu qu'il a été démontré que, présentement, il a été difficile de percevoir ce péage mensuel sur le bois de chauffage, et que l'abolition de ce droit faciliterait les affaires et augmenterait le revenu; il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, ordonner, et il est par le présent ordonné, que l'article de l'arrêté du conseil du 8 juin 1860, qui établit ces droits, soit et est par ces présentes révoqué, cette révocation devant prendre effet le 1er juillet 1880.

(Signé) J. O. COTÉ,  
*Greffier du Conseil privé.*

LES BASSINS DU CANAL QUI SONT DANS LES LIMITES DE LA CITÉ DE MONTRÉAL SERONT CONSIDÉRÉS POUR CERTAINES FINS COMME PARTIE DU PORT.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 8 août 1878.*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

- Attendu que l'honorable ministre des travaux publics a représenté : Que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine;
- Que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal;
- Que dans son opinion, ces navires ayant payé péage pour un passage complet sur le canal Welland, devraient pouvoir entrer gratuitement dans le canal Lachine pour les fins ci-dessus mentionnées.
- Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des travaux publics, ordonner, et il est par le présent ordonné, que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison; mais que cette règle ne s'appliquera pas au-delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal.

(Signé) W. A. HIMSWORTH,  
*Greffier du Conseil privé.*HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 12 juillet 1881.*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

- Attendu qu'il a été représenté par des intéressés que des bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée.
- Et attendu que pareille question s'étant présentée au sujet de la mise en entrepôt du surplus d'un chargement de grain non requis pour expédition, et qu'un arrêté du conseil a été passé le 8 août 1878, exemptant de droits la seconde entrée pour les fins indiquées,—Son Excellence en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, a bien voulu ordonner, et il est par le présent ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre un chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire.

(Signé) J. O. COTÉ,  
*Greffier du Conseil privé.*

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*

## TARIF DES DROITS À PAYER POUR LES NAVIRES QUI PASSENT L'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 22 août 1879.

*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre qui fait fonction de ministre des chemins de fer et canaux a représenté que par l'acte 36 Vict., chap. 128, il a été, en vue de l'uniformité, adopté un système de jaugeage et d'enregistrement des navires, qui, en faisant entrer dans le jaugeage les parties du navire exemptées du jaugeage par l'« Acte concernant la Marine Marchande » en vigueur jusque-là, a considérablement augmenté le tonnage nominal des navires, et qu'il est devenu en conséquence nécessaire que le tarif exigé auparavant pour l'hivernement des navires dans le canal Lachine, soit modifié pour correspondre aux nouvelles conditions de jaugeage.
2. Il a plu à Son Excellence, sur la recommandation du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné, que le tarif suivant pour l'hivernage soit substitué à celui qui est aujourd'hui en vigueur, savoir :—
3. Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix (10) tonneaux ou moins, soixante-dix (70) centins par bâtiment pour tout l'hiver, et pour chaque bâtiment de plus de dix (10) tonneaux huit (8) centins additionnels sur chaque dix (10) tonneaux.

(Signé),

W. A. HIMSWORTH,

*Greffier du Conseil privé.*

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

COPIE CERTIFIÉE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 19 mars 1887.

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 18 mars 1887, recommandant que les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, soient fixés comme ci-après :—

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

et recommandant en outre que, dans le cas où il le jugerait à propos, il soit autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie.

(Signé),

JOHN J. MCGEE,

*Greffier du Conseil privé.*

## PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES QUI CHARGENT ET DÉCHARGENT DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

- A. C., 26 janvier 1883.—1. Dans un rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 19 janvier 1883, le ministre soumet une demande de la commission du port de Montréal, en date du 17 août 1882, à l'effet de rendre applicables au nouveau bassin d'aval du canal Lachine, certains pouvoirs de percevoir des droits conférés à cette commission par l'acte 18 Vic., ch. 143, relativement au bassin d'aval du vieux canal.
2. Le ministre représente de plus que la commission allégué que le nouveau bassin est employé par des navires de mer qui font le trajet entre Québec et Montréal par le chenal approfondi, lequel a coûté des sommes d'argent considérables à la commission, et que les revenus du port ne peuvent ainsi manquer de souffrir sérieusement.
3. Le ministre représente que la question ayant été référée à l'ingénieur en chef des canaux, celui-ci, en date du 12 janvier courant, a rapporté qu'à l'époque à laquelle a été passé l'acte en question (1855) c'était la municipalité qui était responsable des dépenses de l'approfondissement du fleuve, et qu'environ dix ans plus tard le gouvernement se chargea de la dette de \$1,164,235 encourue pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre; de plus, que la commission du port n'a aucunement contribué à la construction de la nouvelle entrée et des nouveaux bassins du canal, et qu'il ne voit pas de raison de donner à la commission le contrôle du revenu qui pourrait en provenir.
4. L'ingénieur en chef suggère qu'il devrait être permis à la commission de garder le droit de prélever des droits pour le vieux bassin d'aval, mais que le gouvernement devrait garder le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et recommande que le gouvernement prélève sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin.
5. Le ministre approuve la manière de voir de l'ingénieur en chef, et recommande que l'autorisation nécessaire soit conformément donnée à qui il appartient.
6. Le comité soumet en conséquence la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé),

JOHN J. MCGEE,

*Greffier du Conseil privé.*

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU  
DES ACTES 40 VIC., CH. 53 ET 42 VIC., CH. 28.

Dès et après e premier jour d'avril 1881 :—

## DROITS DE TONNAGE.

*A prélever sur tous les navires dans le port.*

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils rentent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ.....	1c. par ton. de registre.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit.....	½c. do

## DROITS DE QUAIAGE.

*A prélever sur les marchandises, animaux et autres choses quelconques débarqués ou embarqués dans le port.*

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés.....	25c. par ton.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse.....	20c. do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons.....	15c. do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....	10c. do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes.....	7½c. do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000; bois de chauffage, 5c. par corde; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces.....	

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

Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

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

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

## BASE D'ESTIMATION POUR LES POIDS:

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

Attesté,

(Signé),

H. D. WHITNEY,

*Secrétaire.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT.

## CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,

OTTAWA, 1er avril 1881.

Je certifie que le tarif ci-dessus a été approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil ce 1er jour d'avril 1881.

(Signé),

J. O. COTÉ,

*Greffier du Conseil privé.*

A une séance des commissaires du port de Montréal tenue le deuxième jour de juin 1881, le règlement suivant a été adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28. Présents: Monsieur Andrew Robertson, président, messieurs J. B. Rolland, Edward Murphy, Henry Bulmer, Victor Hudon, Hugh McLennan, Chs. M. Gould, l'honorable J. L. Beaudry (maire) et Andrew Allan.

“Attendu qu'il est à propos dans l'intérêt du port de Montréal, que les droits de port sur les grains soient réduits d'ici au premier de septembre prochain;

“Il est par les présentes résolu que le taux sur les grains soit réduit comme susdit de sept centins et demi (7½c.) par tonneau à un centin (1c.) par tonneau.”

CONSEIL PRIVÉ, 7 juin 1884.

Je certifie par les présentes que le dit règlement des commissaires du port de Montréal, adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28, a, ce jour, été approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

(Signé),

JOHN J. MCGEE,

*Greffier du Conseil privé.*

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*

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

A. C., 8 juin 1860.—1. Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

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

2. Il ne sera rien alloué pour des fractions de mois ou de la saison d'hiver.

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

4. Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine.

N° 27—*Suite.*AVIS—*Suite.*DROIT À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES  
CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNOIS ET CHAMBLY.CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,  
OTTAWA, 5 mars 1880.

1. Je certifie, par le présent, que l'arrêté de Son Excellence le gouverneur général en conseil, adopté le septième jour de février dernier, a autorisé la mise en vigueur d'une règle qui oblige les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement, étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.
2. Il est décrété en outre, par le dit arrêté du conseil, que dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux.

(Signé) J. O. COTE,  
*Greffier du Conseil privé.*HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 6 août 1881.*Présent :*

L'HONORABLE DÉPUTÉ DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu au député du gouverneur, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, adopter les règles suivantes concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal de Beauharnois et de celui de Chamblay :—

1. Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.
  2. Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera la navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.
- Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage); la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.
3. Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.
  4. Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.
  5. Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.
  6. Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non.

(Signé) J. O. COTÉ,  
*Greffier du Conseil privé.*CANAL RIDEAU—RÈGLEMENTS RELATIFS AU BOIS DE CHAUFFAGE DÉCHARGÉ AU  
BASSIN À OTTAWA.

Avis est par le présent donné qu'en conformité du chap. 28 des Statuts refondus du Canada, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, approuver les règlements additionnels suivants pour le service, l'administration et la protection des canaux du Canada.

Par ordre,

(Signé) WM. H. LEE,  
*Greffier du Conseil privé.*BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,  
OTTAWA, 14 octobre 867.

RÈGLEMENTS établis en exécution de l'acte chap. 38 des Statuts refondus du Canada, relativement au déchargement du bois de chauffage sur le canal Rideau, dans la ville d'Ottawa, et comme supplément aux règlements—article 14 et suivants—établis par le gouverneur en conseil le 20 mai 1857 pour l'administration et la protection des canaux provinciaux, et appliqués au canal Rideau par arrêté de Son Excellence en conseil le 2 juin 1860.

1. Il ne sera pas déchargé de bois de chauffage du côté est du bassin entre le pont des Sapeurs et la ligne de la petite rue Sussex.

N° 27—*Fin.*AVIS—*Fin.*

2. Il pourra être déchargé du bois de chauffage entre la ligne de la petite rue Sussex et le déversoir, mais ce bois devra être enlevé dans les vingt-quatre heures qui suivront le déchargement; il sera prélevé une amende de trois centins par corde pour chaque jour que le bois sera laissé sur le quai après avis.
3. Il pourra être déchargé et cordé du bois de chauffage autour du bassin sur le terrain du gouvernement sur un espace de quarante pieds à mesurer du bord de l'eau, de façon à ménager à chaque quatre rangées de bois une allée d'au moins quinze pieds, formant autant que possible angle droit avec le bord du canal; ce bois devra aussi être enlevé dans les vingt-quatre heures après que le propriétaire ou la personne qui en aura la charge aura reçu avis à cet effet, et à défaut une amende de trois centins par corde sera prélevée pour chaque jour que le bois sera ainsi laissé sur le quai.
4. Il sera prélevé deux centins par corde pour quaiage ou loyer sur le bois de chauffage qui sera placé en aucun endroit sur la réserve du canal.
5. Il ne sera pas débarqué de bois de chauffage avant qu'un permis ait d'abord été obtenu du gardien des écluses ou du percepteur, et le laissez-passer doit être remis à cet officier avant que le bois soit déchargé, sous peine d'une amende de quarante piastres.

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

## ANNEXE

Dt.

N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
93 65	187 30	280 95	1	Canal Welland...	Wood et Green	R. Laurie
600 00	240 00	840 00	2	do	S. Neelon	R. et J. Laurie
50 00	20 00	70 00	3	do	do	do
	176 00	176 00	4	do	do	A Muir
1,050 00	1,050 00	1,050 00	5	do	Andrews et Fils	Donaldson, Andrews et Ross
1,270 50	1,270 50	1,270 50	6	do	do	Donaldson, Andrews et Ross
300 00	100 00	400 00	7	do	do	Wm. Hutchinson
260 00	390 00	650 00	8	do	Tuttie, Date et Rodden	J. L. Ranney
75 00	150 00	225 00	9	do	S. Neelon	C. Phelps
20 00	40 00	60 00	10	do	Norris et Neelon	do
251 49	167 66	419 15	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barns	R. Collier
420 00	140 00	560 00	12	do	J. B. Smith	Thos. Towers
250 00	500 00	750 00	13	do	do	Cie du pouvoir d'eau de Sainte-Catherine
	20 00	20 00	14	do	do	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland
600 00	75 00	675 00	15	do	do	J. C. et J. Gillespie
35 00	35 00	35 00	16	do	do	Cie de chars urbains de Sainte-Catherine
100 50		100 50	17	do	do	John F. Rees
75 00	75 00	150 00	18	do	do	Cie manufacturière de Whitman et Barns
36 00	22 00	58 00	19	do	do	H. Jarvis
108 00	216 00	324 00	20	do	McLeary et McLean	Wm. Beatty
120 00	240 00	360 00	21	do	Cie de coton de Lybster	Gordon et McKay
120 00	240 00	360 00	22	do	do	John Riordon
100 00	200 00	300 00	23	do	do	do
800 00	400 00	1,200 00	24	do	Cie de coton de Merritton	King et Dolan
			25	do	do	Corporation du village de Merritton
60 00	60 00	120 00	26	do	do	Jas. Wilson
	100 00	100 00	27	do	do	Fil. de coton de Lybster
31 80	63 60	95 40	28	do	Thorold, W. et C. Cie	Wm. Beatty
150 00	50 00	200 00	29	do	John McDonagh	W. H. Ward
1,288 00	146 00	1,434 00	30	do	do	do
1 00		1 00	31	do	do	Cie de ch. de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara
200 00	25 00	225 00	32	do	do	John Battle
280 00	80 00	360 00	33	do	do	do
110 00	222 00	333 00	34	do	Howland, Jones et Cie	P. Howland
65 00	130 00	195 00	35	do	Jas. Norris	Brown et Ross
80 00	80 00	160 00	36	do	Arch. Dobbie	Cie de prêt du c. Welland
55 00	110 00	165 00	37	do	C. J. Jones	McPherson et Wier
	5 00	5 00	38	do	do	Corporation de Thorold
340 00		340 00	39	do	do	John Battle
60 00	120 00	180 00	40	do	J. Davey, jeune	do
5,007 46		5,007 46	41	do	do	Wright et Duncan
20 00	20 00	40 00	42	do	do	P. H. Masson
940 00		940 00	43	do	J. et J. Abbey	McFarland et Lemon

306

[1889]

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1888-89.

Av.

Description de la propriété.	Nombre.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moulin à moudre, déversoir n° 1, Port-Dalhousie	1	1er jan. 1889		93 65	187 30	280 95
Lot de moulin	do	do			840 00	840 00
Lot près du	3	do			70 00	70 00
Bassins près du	4	do		176 00		176 00
Bassin de radoub, partie de l'écl. n° 1, do	5	1er jan. 1882			1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir de la jetée n° 1, do	6	do			1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est	7	30 juin 1889		300 00	100 00	400 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine	8	do			650 00	650 00
Moulin Rouge des marchands, do	9	do			225 00	225 00
Quai à l'écluse n° 4, do	10	do			60 00	60 00
Scierie à l'écluse n° 5, do	11	do		251 49	167 66	419 15
Moulin à moudre, nouv. écl. n° 10	12	do		420 00	140 00	560 00
Pouvoir d'eau, des écluses n° 3 à 11	13	do		500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse n° 4	14	1er jan. 1890		20 00		20 00
Lot près de l'écluse n° 5	15	1er oct. 1889			675 00	675 00
Privilege d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine	16	1er oct. 1886			35 00	35 00
16½ acres du lot 11, Con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine	17	1ermars 1885			100 50	100 50
Anc. maison d'écluse, écluse n° 6, Ste-Catherine	18	1er oct. 1889		150 00		150 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour grément, Sainte-Catherine	19	1er juill. 1889		58 00		58 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merritton	20	30 juin 1889			324 00	324 00
Fab. de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton	21	do			360 00	360 00
Lots de grève aux lots 16, 18, 19 et 21	22	do		240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17	23	do		200 00	100 00	300 00
Surplus d'eau à Cotton Mills	24	do		400 00	800 00	1,200 00
Lot entre l'écluse n° 25 et les portes de prise d'eau, Merritton	25	do				
Surplus d'eau à Merritton	26	do		30 00	90 00	120 00
Part. des lots 11 et 12, con. 10, Grantham, Merritton	27	1er fév. 1890			100 00	100 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold	28	30 juin 1889		63 60	31 80	95 40
Fabrique	29	do			200 00	200 00
Scierie	30	do		600 00	834 00	1,434 00
Voie ferrée à trav. les villes de Thorold et Merritton	31	11 oct. 1888			1 00	1 00
Quai et droit de passage au-delà du coursier à l'écluse 25, Thorold	32	30 juin 1889		200 00	25 00	225 00
Moulins à plâtre à l'écluse 25, Thorold	33	do		280 00	80 00	360 00
Moulins à moudre do 25	34	do			333 00	333 00
Moulin des marchands, écluse 23, Thorold	35	do		130 00	65 00	195 00
Atelier de machines	36	do		80 00	80 00	160 00
do	37	do			165 00	165 00
do	38	do			5 00	5 00
Partie du lot 17, près de l'écluse 24, Thorold	39	1er oct. 1889		340 00		340 00
Lot du côté ouest du nouveau canal	40	do			120 00	180 00
Lot de grève, Thorold	41	30 juin 1889			60 00	180 00
Moulin à moudre, Allanburg	42	1er jan. 1882			5,007 46	5,007 46
Entrepôt	43	1er avril '89			40 00	40 00
Scierie, Port-Robinson	44	1er juill. 1877			940 00	940 00

[1889]

307

## ANNEXE

N<sup>o</sup> 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Dt.		Total.		Numéro.	Description des travaux.	Premier occupant.	Premier locataire.
Balances sur achat le 1er juillet 1888.	Acquis, année terminée le 30 juin 1889.	\$ cts.	\$ cts.				
43 00	43 00	86 00	44	Canal Welland	John Hill	John Hill	
630 00	140 00	770 00	45	do	S. Neelon	Cie de Bassin de radoub, Port-Robinson	
285 00	285 00	46	46	do	J. Crowe	Killens et Dockstader	
141 15	141 15	47	47	do	Hendershot Frères	Eli Mead	
151 30	151 30	48	48	do	do	A. Sherwood	
300 00	300 00	49	49	do	do	Hendershot Frères	
40 00	40 00	50	50	do	do	F. O. White	
1 00	1 00	51	51	do	do	Corporation, comté de Welland	
45 00	45 00	90 00	52	do	do	Phelp Frères	
40 00	20 00	60 00	53	do	do	James Bridges	
2 00	1 00	3 00	54	do	do	H. A. Rose	
120 00	120 00	55	55	do	do	C. J. Page et Cie	
40 00	40 00	56	56	do	do	Corporation de la ville de Welland	
5 00	5 00	57	57	do	do	Caleb Swayze	
150 00	25 00	175 00	58	do	L. G. Carter	A. K. Scholfield	
20 00	20 00	59	59	do	do	Cie de ch. de fer Welland	
12 50	25 00	37 50	60	do	J. et F. Conlin	John Gordon	
1 00	1 00	61	61	do	do	Corporation de Port-Colborne	
346 54	213 32	559 86	62	do	Edward Lee	John Graybiel	
30 00	10 00	40 00	63	do	do	Alex. Lattimore	
700 97	143 00	843 97	64	do	A. McDonald	Wm. Melanby	
150 00	240 00	390 00	65	do	R. Chambers	H. et N. Davis	
317 84	166 10	483 94	66	do	S. et J. Haney	S. Darling	
155 61	80 00	235 61	67	do	S. Walthe et Cie	L. J. Weatherly	
583 72	113 00	696 72	68	do	S. et J. Haney	Brown et Merritt	
639 50	230 00	290 00	69	do	Wm. Scholfield	L. Brocklebank	
70 00	204 00	843 50	70	do	M. A. Smith	Chisholm et Miner	
150 00	70 00	70 00	71	do	do	John Taylor	
60 00	150 00	150 00	72	do	do	J. W. Holmes	
115 00	60 00	60 00	73	do	do	Geo. Wallace	
360 00	115 00	115 00	74	do	do	Rolston et Haskins	
360 00	360 00	75	75	do	Moody et Fils	R. F. Lattimore	
20,468 53	7,170 98	27,639 51					
315 00	246 00	246 00	1	Canal de Williamsburg	Wm. Gibson	Wm. Gibson	
250 00	315 00	2	2	do	M. F. Beach	Wm. Elliott	
4,480 00	140 00	390 00	3	do	Cameron et McInnis	J. Molson, jeune	
1,282 62	160 00	4,640 00	4	do	Fabrique d'amidon d'Edwardsburg	Benson et Aspden	
35 00	140 00	1,422 62	5	do	P. O'Keef	P. Carmen	
12 00	5 00	40 00	6	do	do	J. C. Irvine	
40 00	12 00	12 00	7	do	do	W. T. Benson	
24 00	20 00	60 00	8	do	W. M. Doran	Wm. Bailey	
1 00	24 00	48 00	9	do	do	J. H. Ross	
5 00	1 00	10 00	10	do	do	Syndics, section n <sup>o</sup> 4	
5 00	5 00	11 00	11	do	E. E. Gilbert	Wm. Clegg	
8 00	5 00	12 00	12	do	do	John Reid	
10 00	8 00	13 00	13	do	Est. W. T. Benson	G. P. Anderson	
20 00	10 00	20 00	14	do	do	Sidney Shaver	

[1889]

## A—Suite.

## Comptes des locataires, 1888-89—Suite.

## Av.

Description de la propriété.		Numéro.	Date du compte.	Rebais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
\$	cts.						
Moulin à farine, Port-Robinson		44	30 juin 1889		86 00		86 00
Eau pour le flottage de vaisseaux, Port-Robinson		45	do			770 00	770 00
Moulin à scier, Welland		46	do	285 00		285 00	285 00
Lot de quai		47	21 déc. 1886			141 15	141 15
do		48	do			151 30	151 30
do		49	30 juin 1878			300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland		50	1er avril 1884			40 00	40 00
Approv. d'eau pour le palais de justice, Welland		51	1er août 1889		1 00		1 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc, Welland		52	30 juin 1889		45 00	45 00	90 00
Lot sur la rue West-Main, Welland		53	1er août 1887			60 00	60 00
Lot à bâtir, Welland		54	1er mars 1889			3 00	3 00
Pouvoir d'eau pour la ville de Welland		55	1er oct. 1889		120 00		120 00
Pouv. d'eau pour la mais. de la pompe, etc., Welland		56	1er juil. 1890		40 00		40 00
Lot pour bâtir, Welland		57	30 juin 1889		5 00		5 00
Lot de quai, Port-Colborne		58	do		162 50	12 50	175 00
Lot pour éleveur, Port-Colborne		59	1er jan. 1889		20 00		20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne		60	30 juin 1889		25 00	12 50	37 50
Chemin à travers les terres du canal jusqu'à la traverse du chemin de fer Grand-Tronc		61	1er nov. 1889		1 00		1 00
Moulin à farine, Marshville		62	30 juin 1889			559 86	559 86
Part. des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville		63	do			40 00	40 00
Moulin à scier, Broad-Creek		64	do			843 97	843 97
do à farine et à scier, Dunnville		65	do			390 00	390 00
do à farine		66	do			483 94	483 94
do à carder		67	do			235 61	235 61
do à plâtre		68	do			696 72	696 72
do à farine		69	do		76 67	153 33	230 00
do à scier		70	do			843 50	843 50
Lot de quai		71	do			70 00	70 00
Lot pour moulin		72	30 juin 1884			150 00	150 00
Lot pour tannerie		73	1er nov. 1884			60 00	60 00
Pouvoir d'eau pour la lumière élect., Dunnville		74	1er jan. 1890			115 00	115 00
Lot de grève, Dunnville		75	1er juil. 1889			360 00	360 00
				625 00	4,899 91	22,114 60	27,639 51
Moulin à farine, rue du Moulin, Cardinal		130	juin 1889		246 00		246 00
do à l'écluse Matilda		230	juin 1888	280 00	35 00		315 00
do		330	juin 1889		180 00	210 00	390 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg		4	do			4,640 00	4,640 00
Tannerie		5	do			1,422 62	1,422 62
Partie du lot 6, con. 1		6	30 juin 1888			40 00	40 00
Terrains à pâturage, canal des Galops		7	1er mars 1890		12 00		12 00
Lot de quai n <sup>o</sup> 2, Pointe Iroquois		8	30 août 1889			60 00	60 00
do		9	1er déc. 1889		48 00		48 00
Lot pour école à Matilda		10	1er mai 1889			1 00	1 00
Lot au canal des Galops		11	1er août 1889		5 00		5 00
Lot près du do		12	do		5 00		5 00
Lot près du haut de l'entrée du canal des Galops		13	1er jan. 1889		8 00		8 00
Partie du lot n <sup>o</sup> 32, con. 1, Matilda		14	1er mai 1890		10 00	10 00	20 00

[1889]

## ANNEXE

Dt. N° 28.—LOYERS pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant ctuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
35 00	35 00	35 00	15	Canal Williamsburg.		Municipal des Iroquois.
105 00	105 00	140 00	16	do		Corporation du village de Morrisburg.
	140 00	140 00	17	do		M. F. Beach.
6,471 62	1,056 00	7,527 62				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall.		Andrew Hodge.
75 00	150 00	225 00	2	do	Cie d'emprunt permanent	A. F. Gault.
270 00		270 00	3	do		W. D. et G. C. Wood.
	135 00	135 00	4	do		Geo. Stephen.
60 00	120 00	180 00	5	do		Cie de coton de Stormont
100 00	20 00	120 00	6	do		Henry Harrison
147 50		247 50	7	do		J. et C. H. Wood.
	120 00	120 00	8	do		Cie de papier de Toronto
	5 00	5 00	9	do		do
	25 00	25 00	10	do		Flack Frères
	10 00	10 00	11	do		Loney et Campbell
872 50	825 00	1,697 50				
80 00	20 00	100 00	1	Canal Beauharnois.	E. Dion	St. Amour et Cie.
20 00	20 00	40 00	2	do	do	J. Demers et Cie.
100 00		100 00	3	do	N. Papineau	D. B. Pease.
20 00	20 00	40 00	4	do	do	H. Larocque.
717 00	358 50	1,075 50	5	do	do	A. Buntin.
120 00	60 00	180 00	6	do	A. Buntin	Stephen May.
180 00	120 00	300 00	7	do	T. et W. Bolduc.	F. X. Poitras.
60 00	120 00	180 00	8	do	Jas. Wattie	P. Poulin.
	120 00	120 00	9	do	S. Vieau	J. Meloche
400 00	400 00	800 00	10	do	do	Cie de coton de Montréal
35 00	35 00	70 00	11	do	do	Cie de nav. du lac St-Fr's
	23 00	23 00	12	do	do	R. N. Walsh
46 00	23 00	69 00	13	do	do	James Anderson
40 00	20 00	60 00	14	do	do	C. E. Wilson
20 00	20 00	40 00	15	do	do	Todd et Nicholson.
40 00	20 00	60 00	16	do	do	Alex. McPhee et Cie.
	10 00	10 00	17	do	do	O. Longtin
20 00	20 00	40 00	18	do	do	O. P. Dennie.
	15 00	15 00	19	do	do	Estate A. Hodge.
	14 00	14 00	20	do	do	Alex. Cockburn
	10 00	10 00	21	do	F. X. Barbeau	J. Larocque
8 00	4 00	12 00	22	do	do	Wm. Hood.
40 00	40 00	80 00	23	do	do	Robert Steele
20 00	20 00	40 00	24	do	do	James Wattie.
20 00	28 30	48 30	25	do	do	Cie de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	26	do	do	do
	20 00	20 00	27	do	do	Jas. McDonald
40 00		40 00	28	do	do	E. Bergin
5 00	5 00	10 00	29	do	do	Auguste Crivier
				do		Moise Julien.
40 00	20 00	60 00	30	do		A. D'Acoust
10 00	10 00	20 00	31	do		

A—Suite.

Comptes des locataires, 1888-89—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1889.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lot de grève et surplus d'eau pour mach. à pomper	15	30 juin 1889		35 00		35 00
Lot de grève et pouvoir d'eau pour mach. à pomper.	16	do		140 00		140 00
Lot de moulin à moudre à l'écluse de Matilda	17	do		140 00		140 00
			280 00	864 00	6,383 62	7,527 62
Moulin à farine, lots 3 et 4.	1	30 juin 1889		240 00	120 00	360 00
do	2	do		150 00	75 00	225 00
Lot de pouvoir d'eau n° 6, côté sud	3	30 juin 1878			270 00	270 00
Lots de pouvoir d'eau n° 1 et 2, côté nord.	4	1er jan. 1889		135 00		135 00
Lot de pouvoir d'eau n° 7.	5	30 juin 1889		120 00	60 00	180 00
do n° 6.	6	1er mai 1890		80 00	40 00	120 00
Lot de quai, Moulinette.	7	30 juin 1881			247 50	247 50
do près de l'écluse n° 20	8	1er jan. 1889		120 00		120 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18	9	1er avril 1890			5 00	5 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de l'éc. n° 18	10	1er juil. 1889		25 00		25 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon	11	1er avril 1890			10 00	10 00
Lisière de terrain, limite sud, rue Water, Cornwall				870 00	827 50	1,697 50
Lot de quai, Sainte-Cécile, Valleyfield.	1	1er mai 1889			100 00	100 00
do do	2	do			40 00	40 00
do Saint-Timothée.	3	1er jan. 1864			100 00	100 00
do Valleyfield.	4	1er mai 1889			40 00	40 00
Moulin à papier, lots 1, 2 et 3, Valleyfield.	5	30 juin 1889		717 00	358 50	1,075 50
Moulin à moudre, lot 5 do	6	do	120 00		60 00	180 00
Scierie, lot 1 et lot à bâtir do	7	do		240 00	60 00	300 00
Moulin à laine, lot 2 et lot à bâtir do	8	do		120 00	60 00	180 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville.	9	do		60 00	60 00	120 00
Lots à la tête du canal, Valleyfield.	10	do			800 00	800 00
Quai et hang. en am. de l'éc. de p. d'eau, Valleyfield	11	1er mai 1890		35 00	35 00	70 00
Quai et entrepôt do do	12	1er août 1889			23 00	23 00
do do do	13	30 juin 1889		23 00	46 00	69 00
do do do	14	1er nov. 1889			60 00	60 00
do do do	15	1er oct. 1889			40 00	40 00
do do do	16	do			60 00	60 00
Réserve do do	17	1er déc. 1889		10 00		10 00
do do do	18	do		40 00		40 00
do do do	19	do		15 00		15 00
do do do	20	do		14 00		14 00
do do do	21	1er sept. 1889			10 00	10 00
do do do	22	1er avril 1890		12 00		12 00
Lot sur la Grande-Ile, extrémité est de la digue.	23	1er mai 1890		40 00	40 00	80 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	24	1er juil. 1889			40 00	40 00
Lot en arrière des lots 1 et 2 do	25	1er sept. 1889		48 30		48 30
Lot 846 du cadastre, Grande-Isle, Valleyfield.	26	1er jan. 1890		20 00	20 00	40 00
Lot 845 do pour parc public do	27	1er jan. 1890		20 00		20 00
Lot 830 do partie du do	28	1er juil. 1889			40 00	40 00
Lot près du pont de Saint-Timothée do	29	30 sept. 1880				
Lot pour pesée publique en amont du pont de Saint-Timothée, Valleyfield.	30	1er oct. 1889		5 00	5 00	10 00
Lot p. hang. en am. du p. St-Timothée, Valleyfield	31	1er juin 1890			60 00	60 00
Lot pour magasin et quai en amont du pont de Saint-Timothée, Valleyfield.	31	1er mai 1890			20 00	20 00

Dr.

ANNEXE

N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Location.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
10 00	10 00	20 00	32	Canal Beauharnois.	D'Aoust et Leduc.....	A. McPhee et Cie.....
10 00	10 00	20 00	33	do	.....	Auguste Lespérance....
30 00	30 00	34	do	.....	.....	Louis Leduc.....
20 00	20 00	35	do	.....	.....	Cie de remorqueurs du lac Saint-François....
20 00	20 00	36	do	.....	.....	Eusèbe French.....
22 50	22 50	37	do	.....	.....	Moïse Lalande.....
16 00	8 00	24 00	38	do	.....	S. A. Brodeur.....
40 00	40 00	39	do	.....	.....	John H. Wilson.....
15 00	15 00	30 00	40	do	J. F. Nicholson.....	Col. McPhee.....
1 00	1 00	41	do	.....	.....	Cie de télégraphie mutuelle du Canada.....
40 00	40 00	80 00	42	do	.....	Onézime Trempe.....
52 50	52 50	43	do	.....	.....	Cie élect. de Valleyfield
105 00	105 00	44	do	.....	.....	Corporation de la ville de Salaberry
15 00	15 00	45	do	.....	.....	Succession de feu James McDonald.....
40 00	20 00	60 00	46	do	James T. Anderson.....	Joseph Cardinal.....
1,000 00	1,000 00	47	do	.....	.....	A. Buntin.....
60 00	60 00	48	do	.....	.....	do.....
2,254 50	3,062 30	5,316 80				
215 00	430 00	645 00	1	Canal Lachine.....	.....	Pillow, Hersey et Cie...
215 00	430 00	645 00	2	do	.....	do
215 00	430 00	645 00	3	do	.....	Lyman, Fils et Cie.....
430 00	860 00	1,290 00	4	do	.....	Cie d'entrepôt de Montréal.....
430 00	430 00	5	do	.....	.....	Grant, Hall et Cie.....
650 00	650 00	6	do	.....	.....	Peck, Benny et Cie.....
840 00	1,680 00	2,520 00	7	do	.....	do
50 00	50 00	8	do	.....	.....	Ira Gould et Fils.....
10 00	10 00	9	do	.....	.....	Young et Gould.....
30 00	30 00	10	do	.....	.....	Cie de pont Dominion.
60 00	60 00	11	do	.....	.....	E. V. Moseley et Cie.....
1 00	1 00	12	do	.....	.....	Moseley et Rickers.....
1,296 00	1,296 00	13	do	.....	.....	Cie de navigation à vapeur de Beauharnois.....
1,601 00	2,401 50	14	do	.....	.....	Henry Shackell.....
1 00	1 00	15	do	.....	.....	M. K. Dickinson.....
6,000 00	1,000 00	7,000 00	16	do	.....	A. Cantin.....
196 00	392 00	588 00	17	do	.....	Ira Gould.....
132 00	264 00	396 00	18	do	.....	Wm. Farkyn.....
430 00	430 00	19	do	.....	.....	Corporation de Montréal
100 00	100 00	20	do	.....	.....	G. et W. Tait.....
700 00	700 00	21	do	.....	.....	George Tait.....
						Frothingham et Workman
						do
						do
						Peck, Benny et Cie.....
						do
						Cie de transport de Montréal.....
						J. B. Auger et Cie.....
						Cie d'entrepôt de Montréal.....

[1889]

A—Suite.

Comptes des locataires, 1888-89—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothee, Valleyfield.....	32	1er oct. 1889			20 00	20 00
do do do.....	33	1er mai 1890		10 00	10 00	20 00
Lot pour ateliers et chantiers de navires en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	34	1er sept. 1889		30 00		30 00
Lot pour quai, nord écl. de prise d'eau, Valleyfield.....	35	1er juill. 1889			20 00	20 00
Partie du lot 1, pour empiler le bois, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	36	1er sept. 1890			20 00	20 00
Partie du lot 1, pour cour à bois de service, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	37	1er do 1887	22 50			22 50
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	38	1er oct. 1889			24 00	24 00
Partie du lot 1, pour cour à charbon, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	39	1er juill. 1889		40 00		40 00
Lot pour quai, côté sud du canal, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	40	15 nov. 1889			30 00	30 00
Privilege de placer des poteaux sur la levée du canal.....	41	1er oct. 1889		1 00		1 00
Partie du lot 1, Valleyfield.....	42	1er sept. 1889			80 00	80 00
do 830, do.....	43	1er juill. 1889		52 50		52 50
do 830 et privilege à construire un cours d'eau à la Grande-Isle.....	44	1er do 1889		52 50	52 50	105 00
do 830, Valleyfield.....	45	1er oct. 1889		15 00		15 00
Lots 101 et 116, Valleyfield.....	46	1er juin 1890		20 00	40 00	60 00
Lots nos 1, 2, 3, 4 et 5, en aval de la digue inférieure, Valleyfield.....	47	1er janv. 1889		1,000 00		1,000 00
Lot à l'encoignure de Saint-Timothee et le chemin de la digue inférieure, Valleyfield.....	48	1er mai 1890		40 00	20 00	60 00
			859 50	1,963 30	2,494 00	5,316 80
Fabrique de clous et de carvelles, lot 15.....	1 30	juin 1889		430 00	215 00	645 00
do do do 16.....	2 30	do 1889		430 00	215 00	645 00
Fabrique de peinture, lot 17.....	3 30	do 1889		430 00	215 00	645 00
Moulin à moudre et à farine, lots 18 et 19.....	4 30	do 1889		860 00	430 00	1,290 00
do do do 11.....	5 1er	avril 1889		430 00		430 00
Elévateur et magasin, lots 9 et 10.....	6 1er	do 1889		650 00		650 00
Surplus d'eau à l'écluse n° 3.....	7 30	juin 1889		1,680 00	840 00	2,520 00
App. d'eau en aval de l'écl. de prise d'eau, Lachine.....	8 1er	juil. 1889		50 00		50 00
do la traverse du Grand-Tronc.....	9 1er	oct. 1889		10 00		10 00
Hangar à fret au bassin n° 1.....	10 1er	mai 1890		30 00		30 00
Magasin au bassin n° 1.....	11 1er	do 1890		60 00		60 00
Lot de grève vis-à-vis sa cale sèche.....	12 1er	avril 1889		1 00		1 00
Moulin à farine et magasin sur lots 12, 13 et 14.....	13 1er	do 1889		1,296 00		1,296 00
Pouvoir d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4.....	14 30	juin 1889		1,601 00	800 50	2,401 50
Privilege du bain flottant près du pont Wellington.....	15 1er	juil. 1889		1 00		1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2.....	16 30	juin 1889		1,000 00	6,000 00	7,000 00
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1.....	17 30	juin 1889		392 00	196 00	588 00
Elévateur à grain sur le 1/2 lot n° 2.....	18 do	do		264 00	132 00	396 00
do do n° 8.....	19 22	mai 1889		430 00		430 00
Partie de l'île n° 5, pour chantier.....	20 1er	juil. 1888		100 00		100 00
Terrain au bassin n° 4.....	21 1er	août 1889		700 00		700 00

[1889]





## ANNEXE

## N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Dr.		Total.		Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	\$ cts.	\$ cts.				
4 00	4 00	8 00	53	Canal Rideau		T. et P. Collins	
20 00	50 00	50 00	54	do		Lon. & Can. Loan Co.	
10 00	10 00	30 00	55	do		Stafford Merrifield.	
5 00	4 50	4 50	56	do		Geo. Shepherd.	
5 00	5 00	15 00	57	do		A. C. White.	
20 00	5 00	10 00	58	do		Alfred Chester.	
1 00	20 00	20 00	59	do		Jessie Miner.	
25 00	1 00	1 00	60	do		Josiah Payne.	
4,380 00	12 00	12 00	61	do		Hiram Easton.	
0 60	5 00	30 00	62	do		Henry Merrick.	
1 00	0 20	0 80	63	do	R. Ward.	Joshua Bates.	
1 00	2 00	2 00	64	do		A. Wood.	
18 00	2 00	2 00	65	do		Smith's Falls Cur. Clb.	
	3 00	2 00	66	do		Wm. Lavender.	
	3 00	3 00	67	do		W. W. Berford, sr.	
	3 00	21 00	68	do		J. B. et B. Tett.	
	20 00	20 00	69	do		Wm. H. Whealey.	
	1 00	1 00	70	do		W. J. Webster.	
	5 00	5 00	71	do		B. E. Chaffey.	
52 50	52 50	52 50	72	do		Wm. Anglin.	
52 50	76 00	76 00	73	do		do	
1 00	105 00	157 50	74	do	J. S. Foster.	M. J. Foster.	
20 00	105 00	105 00	75	do	J. A. Kirkpatrick.	John Rourk.	
	30 00	30 00	76	do		John Brannigan.	
5,912 10	1,252 20	7,164 30					
	5 00	5 00	1	Canal Grenville		A. J. Grier.	
	10 00	10 00	2	Canal Carillon		Henry E. Mason.	
24 00	10 00	10 00	3	do		John Brophy.	
1 00	24 00	24 00	4	do		John Morrison.	
1 00	1 00	2 00	5	Ecluse de Ste-Anne		Delphus Lebean.	
	1 00	1 00	6	do		Canada Mutual Telegraph Co.	
	1 00	1 00	7	do		Dominion Telegraph Co.	
50 00	50 00	100 00	8	Travaux, R. Trent		Francis Sandford.	
160 00	160 00	160 00	9	do		H. B. J. Williams, succes.	
160 00	40 00	200 00	10	do		James Cummings.	
2 00	1 00	3 00	11	do		Bell Telephone Co.	
	1 00	1 00	12	Cap-Breton		Neil McNeil.	
398 00	119 00	517 00					

## A—Suite.

## Comptes des locataires, 1888-89—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.		Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1889.		Total.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	
Réserve sur la $\frac{1}{2}$ N. du lot n° 9, con. 1, Gloucester.	53	1er janv. 1889			4 00	4 00	8 00	
Surplus d'eau, au Barrage, Ile Longue	54	do				50 00	50 00	
Réserve en face du lot n° 40, con. 1, Oxford	55	1er juil. 1889				30 00	30 00	
do lot n° 40, con. 1 do	56	1er juin 1890			4 50		4 50	
Réserve sur la $\frac{1}{2}$ O. du lot n° 27, con. 1, Marlboro.	57	1er janv. 1890				15 00	15 00	
do lot n° 3, con. B, Walford.	58	1er juil. 1889			5 00	5 00	10 00	
do lot n° 2, con. B do	59	1er juil. 1890			20 00		20 00	
Partie du lot 9, con. A, Walford, Merrickville.	60	1er avril 1890			1 00		1 00	
Lot en amont de l'ancien écluse, Merrickville.	61	1er déc. 1888				12 00	12 00	
Réserve près du pont tournant, Merrickville.	62	1er janv. 1890				30 00	30 00	
Lots A et B, Old Sly's	63	1er mai 1889				4,500 00	4,500 00	
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, Smith's Falls.	64	30 juin 1889				0 80	0 80	
do 1 4 do	65	1er nov. 1889			1 00	1 00	2 00	
do 2 4, Elmsley	66	1er janv. 1889			2 00		2 00	
Part. du lot 21, con. 5, Elmsley S., Oliver's Ferry.	67	1er mai 1890				3 00	3 00	
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro'	68	1er mai 1889	18 00		3 00		21 00	
Partie du lot 1, con. 5, Crosby-Nord, Newboro'	69	1er sept. 1889			20 00		20 00	
do do do	70	do				1 00	1 00	
Lot de grève à l'écluse Chaffey.	71	30 juin 1889				5 00	5 00	
Pouvoir d'eau à Brewer's Upper Mills, anc. bail.	72	1er janv. 1889	52 50				52 50	
do do do nouv. do	73	do				76 00	76 00	
do do Lower do	74	do				157 50	157 50	
Pouvoir d'eau sur lot 38, con. 1, Kingston.	75	1er juil. 1889			105 00		105 00	
Réserve sur lots 35 et 36, do 1, do	76	1er août 1880				30 00	30 00	
			70 50		750 25		6,343 55	7,164 30
Maison et terrains sur lot n° 8	1	1er mai 1890				5 00	5 00	
Lot pour pâturage	2	30 juin 1890				10 00	10 00	
do	3	do				10 00	10 00	
Partie du lot 9, rang 1, Chatham	4	1er nov. 1887	24 00				24 00	
Lots 112 et 113, paroisse Sainte-Anne	5	1er sept. 1889				2 00	2 00	
Placer un mât sur la réserve du gouvernement	6	1er juil. 1884				1 00	1 00	
do do	7	1er mai 1890			1 00		1 00	
Lot aux chutes Fénélon	8	1er déc. 1889			50 00		100 00	
Pouvoir d'eau aux rapides Buckhorn	9	30 juin 1888	160 00				160 00	
Lot et maison d'écluse, rapides Chisholm.	10	30 juin 1889			80 00		200 00	
Privilège de placer des mâts sur divers canaux	11	1er juin 1890				3 00	3 00	
Lot à l'île Longue, Barachois	12	1er avril 1889			1 00		1 00	
			184 00		152 00		181 00	517 00

## ANNEXE

Dr.

N. 28.—Loyers de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1888.	Acquis, année expi- rée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Nom du propriétaire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
					VENTE DE TERRAINS, PRINCIPAL ET INTÉRÊT.
54 38	54 38	54 38	1	Ch. de fer Intercolonial	John et William Sproule.....
50 59	50 59	50 59	2		John Ferguson.....
59 15	59 15	59 15	3		Joseph Graham.....
13 06	13 06	13 06	4		Paul Foster.....
14 21	14 21	14 21	5		Donald McArthur.....
4 00	4 00	4 00	6		Cornelius Dyer.....
33 59	33 59	33 59	7		John Foster.....
0 35	0 35	0 35	8		William et John T. Ives.....
96 66	96 66	96 66	9		Christie Family.....
4 90	4 90	4 90	10		A. W. Tanner.....
23 29	23 29	23 29	11		William et Alexander Scott.....
5,996 74	287 00	6,283 74	12	Canal Lachine.....	Succ. P. Turcott, mainten. R. A. R. Hubert.
6,350 92	287 00	6,637 92			

DÉPARTEMENT DES CHEMINS FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 30 novembre 1889.

A—Fin.

Comptes des locataires, 1888-89—Fin.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse.....	1			54 38	54 38
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> do do.....	2			50 59	50 59
2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> do do.....	3			59 15	59 15
4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> do do.....	4			13 06	13 06
9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> do do.....	5			14 21	14 21
1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> do do.....	6			4 00	4 00
8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> do do.....	7			33 59	33 59
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> do do.....	8			0 35	0 35
3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> do do.....	9			96 66	96 66
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> do do.....	10			4 90	4 90
1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> do do.....	11			23 29	23 29
Ferme, Côte Saint-Paul.....	12			6,283 74	6,283 74
				6,637 92	6,637 92

C. E. CHUBBUCK,  
Commis des loyers de pouvoirs d'eau.

## ANNEXE B.

## N° 1.—DÉTAILS des dépenses des canaux, 1888-89.

Canaux.	Nom des employés.	Déduction pour fonds de re- traite.	Montants payés.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal Welland.</i>				
Port-Colborne .....	McFarland, D. E., app. de percep., pour l'année.	28 00	1,372 00	
do .....	Leggett, J. E., appoint. de commis pour l'année.	16 00	784 00	
do .....	Schofield, J. S. do ..	10 00	490 00	
do .....	Hain, J. R. do ..	11 00	539 00	
	Appointements.....	65 00	3,185 00	
	Dépenses imprévues.....		291 53	
				3,476 53
Port-Dalhousie.....	Clark, W. B., appoint. de percepteur, pour l'année.	20 00	980 00	
do .....	Pirritte, J., appoint. de commis, pour l'année..	16 00	784 00	
	Appointements.....	36 00	1,764 00	
	Dépenses imprévues.....		362 84	
				2,126 84
Dunnville .....	Tipton, T. L. M., appoint. de percep., pour l'année.	15 00	735 00	
	Dépenses imprévues.....		36 19	
				771 19
Port-Maitland .....	Galbraith, T. J., appoint. de percep., pour l'année.	10 00	490 00	
	Dépenses imprévues.....		85 00	
				575 00
Port-Robinson.....	Coulter, R., app. de percepteur, pour l'année..	14 40	705 60	
	Dépenses imprévues.....		32 94	
				738 54
Sainte-Catherine....	Collier, H. H., appoint. de percepteur, pour l'année.	4 00	196 00	
	Dépenses imprévues.....		6 75	
				202 75
Chippawa .....	Harvey, T. B., appoint. de percepteur pour l'année.	2 00	98 00	
	Dépenses imprévues.....		30 50	
				128 50
	Total, canal Welland.....			8,019 35
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>				
Beauharnois .....	Denis, A. D., appoint. de percepteur, pour l'année.	17 00	833 00	
do .....	Lafevbre, H., appoint. de commis, pour l'année.		366 00	
	Appointements.....	17 00	1,199 00	
	Dépenses imprévues.....		111 83	
				1,310 83
Cardinal .....	Reid, J., appoint. de percepteur, pour l'année....	15 00	735 00	
do .....	McMillan, R. P., app. de commis, pour l'année....	5 00	395 00	
	Appointements.....	20 00	1,130 00	
	Dépenses imprévues.....		75 25	
				1,205 25
Cornwall.....	Phelan, J. A., appoint. de percepteur, pour l'année.	20 00	980 00	
do .....	Mulhern, M. M., appoint. de commis, pour l'année.	2 00	98 00	
	Appointements.....	22 00	1,078 00	
	Dépenses imprévues.....		680 90	
				1,758 90
Kingston .....	Burrows, Wm., appoint. de percept., pour l'année..	12 00	588 00	
do .....	Fahy, E., appoint. de ccmmis, pour l'année.....	10 00	490 00	
	Appointements.....	22 00	1,078 00	
	Dépenses imprévues.....		116 59	
				1,194 59

ANNEXE B.—*Suite.*N<sup>o</sup> 1.—DÉTAILS des dépenses des canaux, 1888-89—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Montants payés.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>				
Lachine .....	Paré, L., appointem. de percepteur pour l'année..	20 00	980 00	
do .....	Deschamp, J. B., appointem. de perc. pour l'année.	14 00	686 00	
	Appointements .....	34 00	1,666 00	
	Dépenses imprévues .....		503 15	
				2,169 15
Montréal .....	O'Neill, J., appointem. de percept. pour l'année..	40 00	1,960 00	
do .....	McNally, T., appointem. de percept. pour l'année..	24 00	1,176 00	
do .....	Bussiére, F. do do	18 00	882 00	
do .....	St. Louis, J. do do	18 00	882 00	
do .....	Arahill, J. do do	16 00	784 00	
do .....	Giroux, A. P. do do	14 00	686 00	
do .....	Pelletier, P. do do	12 00	588 00	
	Appointements .....	142 00	6,958 00	
	Dépenses imprévues .....		1,238 70	
				8,196 70
<i>Canal Chambly.</i>				
	Total, canaux du Saint-Laurent .....			15,835 42
Chambly .....	Martel, M. D. S., appoint. de perc. pour l'année .....	20 00	980 00	
	Durocher, C. appoint. de percept. pour l'année .....	6 25	493 75	
	Appointements .....	26 25	1,473 75	
	Dépenses imprévues .....		100 06	
				1,573 81
Saint-Jean .....	Quesnel, J., appoint. de percept. pour l'année .....	18 00	882 00	
	Fournier, J. A., app. de commis, pour l'année .....	6 25	493 75	
	Appointements .....	24 25	1,375 75	
	Dépenses imprévues .....		157 91	
				1,533 66
Ecluse Saint-Ours .....	Leboeuf, J., appoint. de percept. pour l'année .....		600 00	
	Dépenses imprévues .....		21 76	
				621 76
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>				
	Total, canal Chambly .....			3,729 23
Canal Carillon .....	Murphy, D., appoint. de percept. pour l'année .....	14 00	686 00	
	Dépenses imprévues .....		163 01	
				849 01
Grenville .....	Pridham, A., appoint. de percept. pour l'année .....	20 00	980 00	
	Dépenses imprévues .....		143 64	
				1,123 64
Ecluse Sainte-Anne .....	Barrett, J., appoint. de percept. pour l'année .....		999 96	
do .....	Crevier, W., appoint. de percept. pour l'année .....	6 25	493 75	
	Appointements .....	6 25	1,493 71	
	Dépenses imprévues .....		50 86	
				1,544 57
	Total, canaux d'Ottawa .....			3,517 22
<i>Canal Rideau.</i>				
Kingston Mills .....	Deane, J., appoint. de percept., pour l'année .....	5 00	395 00	
	Dépenses imprévues .....		69 00	
				464 00

ANNEXE B—*Suite.*N° 1.—DÉTAILS d' dépenses des canaux, 1888-89—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Dédution pour fonds de retraite.	Montants payés.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal Rideau.</i>				
Ottawa .....	Farley, J. F., appoint. de percept. pour l'année ....	24 00	1,176 00	
do .....	Battle, T., appoint. de sous-percept. pour l'année ....	16 00	784 00	
	Appointements .....	40 00	1,960 00	
	Dépenses imprévues .....		263 52	
				2,223 52
Smith's Falls .....	Richey, W. M., appoint. de perc. pour l'année. ....	3 75	296 25	
	Dépenses imprévues .....		41 60	
				337 85
	Total, canal Rideau .....			3,025 37
Canal Saint-Pierre ..	Kavanagh, W. M., app. de percep. pour l'année ....	4 00	196 00	196 00
Trav. du district de Newcastle, Hastings	Dépenses imprévues .....			2 82
Inspect. des canaux ..	Witton, H. B., pour l'année .....	36 00	1,764 00	
	Dépenses imprévues .....		353 15	
				2,117 15
	Totaux .....			36,442 56

ANNEXE B—*Suite.*N° 1.—DÉTAILS des dépenses des canaux, 1888-89—*Fin.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Dépenses imprévues en général</i>		
McCarthy, Mlle.....	Services supplémentaires, du 4 juin au 4 juillet inclusivement, à \$400 par année.....	33 97	
do .....	Services supplémentaires, du 9 juillet au 18 juillet inclusivement, à \$400 par année.....	10 96	
do .....	Services supplémentaires, du 18 septembre au 18 octobre inclusivement, à \$400 par année.....	33 33	
do .....	Services supplémentaires, du 14 décembre au 14 janvier 1889 inclusivement, à \$400 par année.....	33 33	111 59
Hackett, C. A.....	Commis surnuméraire, du 1er septembre 1888 au 12 janvier 1889, à \$400 par année.....		146 47
St. Dennis, Mlle M. L.	Services supplémentaires, 10 jours, du 11 au 22 août, à \$400 par année.....	10 96	
do .....	Services supplémentaires, 10 jours, du 12 au 21 septembre, à \$400 par année.....	10 96	21 92
Weir, J. P.....	Services supplémentaires, 1 mois, du 20 octobre au 19 novembre, à \$400 par année.....		33 33
O'Sullivan, Mlle M. A.	Services supplément., du 12 au 19 nov., à \$400 par année.....		7 67
Price, Mlle H. M.....	do 10 jours, du 29 janvier au 7 février, à \$400 par année.....		10 96
O'Hanly, Mlle F.....	Services supplémentaires, 10 jours, du 29 janvier au 7 février à \$400 par année.....		10 96
Foley, Ella.....	Services supplémentaires, 10 jours, du 18 au 27 février, à \$400 par année.....		10 96
Pratt, L. G.....	23 exemplaires du <i>U. S. Treasury Counterfeit Detector</i> .....		69 00
Hall, J. C., jeune.....	Services professionnels <i>in re</i> H. Bulmer, lots de grève.....		50 00
Eccles, J. C.....	do <i>in re</i> perception de loyers sur le lot 1, Port-Colborne.....		7 50
O'Connor, D.....	Services professionnels <i>in re</i> bail de W. Little.....	92 93	
do .....	Commission sur \$4,208.75, montant de loyers de pouvoirs d'eau perçu par lui.....	420 87	
do .....	Commission sur \$2,079.75, montant de loyers de pouvoirs d'eau perçu par lui.....	207 97	
			721 77
			1,202 13
	Grand total.....		37,644 69
	AJOUTEZ—Impressions.....	714 24	
	Papeterie.....	176 18	
			890 42
	Déboursés autorisés (moins fonds de retraite).....		38,535 11
	AJOUTEZ—Balances dues aux percept., 1er juillet 1888.....		1 00
	Déboursés actuels selon l'état n° 2, page 171.....		38,536 11

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 novembre 1889.



## INDEX.

	PAGE.
Abbey, J. et J.	306
Abbott, Francis	316
Acer et Kennedy	312
Acer, C. M.	312
Alliar, X.	175
Anderson, G. P.	308
Anderson, James	310
Anderson, J. T.	312
Andrews et Fils	306
Anglin, Wm.	318
Annexe A.....	164
do B.....	322
Arahill, J.	323
Auger, J. B., et Cie	312
Bailey, W.	308
Banque de Montréal	173
Baptist, Jno.	175
Barbeau, F. X.	310
Barrett, J.	393
Bartley, W. P.	314
Bates, Joshua	318
Battle, John	306
Battle, T.	324
Baxter, R. W.	316
Beach, M. F.	310
Beaty, Wm.	206
Bureau du canal Beauharnois	322
Beaulieu, B. J.	175
Cie de téléphone Bell	318
Benson, W. T.	308
Benson et Aspden	308
Berford, W. W.	318
Bergin, D.	316
Bergin, E.	310
Bissett et Donaghy	314
Black, J. A.	175
Blanchard, J. B.	174
Bolduc, T. et W.	310
Booth, J. R.	316
Bourget et Thibault	314
Brannigan, John	318
Bridges, James	308
Brocklebank, L.	308
Brodeur, S. A.	312
Broder, W. B.	174
Bronson et Weston	316
Brophy, John	318
Brown et Merritt	308
Brown et Ross	306
Bulmer, H.	314
Buntin, A.	310, 312
Burnett, J. B.	174
Burrows, W.	322
Burstall, J., et Cie	314
Bussièrès, F.	323
Butterworth, J. G.	316
Byrne, Terrisa	174
Cameron, D.	316
Cameron et McInnis	308
Canada-Atlantique, Cie de ch. de fer du	316
Canada Mutuelle, Cie de télégraphe	312, 318
Canadien du Pacifique, Cie de chemin de fer du	314, 316
Canaux—Dépenses. Page 117. Détails des	322-325
do Revenu.....	166

	PAGE.
Canaux—Remises.....	173-175
do Statistique.....	176-289
do Tarif.....	290-305
Cantin, Aug.	Locataire..... 312
Cardinal, Joseph	do..... 312
Carmen, P.	do..... 308
Carter, L. G.	do..... 308
Catelli Frères	do..... 314
Chaffey, B. E.	do..... 318
Chambers, R.	do..... 308
Chambly, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements..... 323
Charette, James	Remise..... 174
Charette, S.	do..... 174
Chester, Alfred	Locataire..... 318
Chisholm et Minor	do..... 308
Christie, famille	Acheteurs..... 320
Clark, Wm.	Locataire..... 314
Clark, W. B.	Dépenses imprévues et appointements..... 322
Clegg, Wm.	Locataire..... 308
Cockburn, Alex.	do..... 310
Collier, H. H.	Dépenses imprévues et appointements..... 322
Collier, R.	Locataire..... 306
Collins, T. et P.	do..... 318
Cook, Elisha	Remise..... 175
Coulon, J. et F.	Locataires..... 308
Corporation du comté de Welland	do..... 308
do de Montréal	do..... 312, 314
do d'Ottawa	do..... 316
do de Port-Colborne	do..... 308
do de la ville de Salaberry	do..... 312
do de Welland	do..... 308
do de Thorold	do..... 306
do du village de Merritton	do..... 306
do du village de Morrisburg	do..... 310
Coulter, R.	Dépenses imprévues et appointements..... 322
Crane et Baird	Remise..... 173
Crevier, Auguste	Locataire..... 310
Crevier, W.	Appointements..... 323
Crowe, J.	Locataire..... 308
Cummings, J.	do..... 318
Danis, A. D.	Dépenses imprévues et appointements..... 322
D'Aoust, A.	Locataire..... 310
D'Aoust et Leduc	do..... 312
Darling, S.	do..... 308
Davey, J., jeune	do..... 306
Davis, H. et N.	do..... 308
Davis, Wm., et Fils	do..... 314
Dawson, W.	do..... 316
Deane, J.	Dépenses imprévues et appointements..... 323
Delaney, D.	Locataire..... 316
Delisle, Silfrid	do..... 314
Demers, J., et Cie	do..... 310
Dennie, O. P.	do..... 310
Deschamps, J. B.	Appointements..... 323
Dey Frères	Locataire..... 316
Dickenson, M. K.	do..... 312
Dion, E.	do..... 310
Dobbie, Arch.	do..... 306
Dobell, Beckett et Cie	do..... 314
Dominion, Cie d'Abattoir du	do..... 314
do Barb Wire Co.	do..... 314
do Bridge Co.	do..... 312
do Cie de télégraphe	do..... 318
Donaldson, Andrews et Ross	do..... 306
Doran, W. M.	do..... 308
Dufresne, O., jeune, et Frère	do..... 314
Duhamel, L.	do..... 316
Durocher, C.	Appointements..... 323
Dyer, Cornelius	Acheteur..... 336
Easton, Hiram	Locataire..... 318
Edwardsburg, Cie d'amidon d'	do..... 308
Elliot, Wm.	do..... 308
Erie and Lake M. Trans. Co.	Remise..... 173
Dépenses—Canaux. Page 170. Détails des	322, 325
Fahey, Edward	Appointements..... 322
Fairgrieve et Fils, J. B.	Remise..... 173, 174

	PAGE.
Farley, James F.	324
Ferguson, John	320
Flack Frères	310
Foley, Ella	325
Foster, John	320
Foster, J. S.	318
Foster, M. J.	318
Foster, Paul	320
Fournier, J. A.	323
Fox, Albert	314
French, Eusébe	312
Frothingham, succession de J.	312
Frothingham et Workman	312
Gagnon, Ulric	174, 175
Galbraith, T. J.	322
Gault, A. F.	310
Gerard, H.	175
Gibson, Wm.	308
Gilbert, E. E.	308
Gillespie, J. C. et J.	306
Giroux, A. P.	323
Gordon, John	308
Gordon et McKay	306
Gould, Ira	312
Gould, Ira, et Fils	312
Graham, John	316
Graham, Joseph	320
Grand Troc, ch. de fer	314
Grant, Hall et Cie	312
Graybiel, John	308
Grier, A. J.	318
Grondin, Joseph	174
Hackett, C. A.	325
Hall, J. C., jeune	325
Haney, S. et J.	308
Commissaires du havre de Montréal	314
Hardy, R. E.	316
Harrison, Henry	310
Hartney, H.	316
Harvey, F. B.	322
Hastey, Robert	316
Haün, J. R.	322
Hendershot Frères	308
Henderson Frères	314
Henderson Lumber Co.	314
Heney, John	316
Henshaw, F. C.	174
Hickey, Andrew	316
Hill, F. T.	173
Hill, John	308
Hingston et Woods	173
Hodge, Andrew	310
Holmes, John W.	308
Hood, W.	310
Howland, Jones et Cie	306
Howland, Peleg	306
Hubert, succession R. A. R.	320
Hume, A. E.	173, 174
Hurteau, Frères	314
Hutchinson, William	306
Loyers de pouvoirs d'eau et autres	306
do	172
do	172
Inspecteur des canaux	324
Irving, J. C.	308
Ives, Wm. et J. T.	336
Jackson, Henry	316
Jacques, G. E., et Cie	314
do	173
James, Henry	316
Jarvis, H.	306
Johnson et Cie, William	314
Julien, Moïse	310
Kavanagh, W. M.	324
Keily, Michael	316
Kennedy, Philip	31
	329

	PAGE.
Killens et Dockstader	308
Kilroe, Michael	316
King et Dolan	306
Kingston et Montréal, Cie d'expédition	173, 174
Kingston, bureau du canal	322
Kingston Mills, bureau du canal	323
Kingston, Thomas	316
Kirkpatrick, J. A.	318
Lac St.-François, Cie de navigation du	310
do Cie de remorqueurs du	312
Lalande, Moïse	312
Lalonde et Levesque	314
Lamothe, P.	314
Larocque, H.	310
Larocque, L.	310
Laurin, J. B.	175
Laurin, B., aîné	175
Lattimore, A.	308
Lattimore, R. F.	308
Laurie, R.	306
Lavender, W.	318
Lavoie, B.	175
Lebeau, D.	318
Lebeuf, J.	323
Leduc, Louis	312
Lee, Edward	312
Lefebvre, H.	322
Legacé, J.	175
Legacé, Wm.	174
Leggett, J. E.	322
Lespérance, Auguste	312
Little, Wm.	316
London and Canadian Loan Co.	318
Loney et Campbell	310
Longtin, Onésime	310
Lybster, Cie de coton	306
Lyman, Fils et Cie	312
Mackay, Thos.	174
Mackay, W. R.	174
Mackay, James	175
MacKay, Æ. D.	173, 174
Mainville, E.	175
Mainville, Narcisse	175
Malcolmson, A. H.	173
Malcolmson, James	173, 174
Maltby et King	314
Marks, James	316
Martel, M. D. S.	323
Masson, H. E.	318
Mathews, J. et J. F.	173
Maurice, J. E.	314
May, G.	316
May, Stephen	310
May, Thomas	316
Mead, Eli	308
Melamby, William	308
Meloche, J.	310
Merchands, Cie Manufacturière des	314
Merrifield, S.	318
Merrick, George	316
Merrick, Henry	318
Merritt, Cie de coton	306
Miner, Jessie	318
Mochen, J.	174
Molson, J., jeune	308
Montréal, bureau du canal	323
do Cie de coton de	310
do Cie des tramways de	314
do Cie de Transport	312
do do	173, 174
do Cie d'Entrepôts	312
Moody et Fils	308
Morris, George	316
Morrison, John	318
Moseley, E. V., et Cie	312
Locataires.....	308
Locataire .....	316
do .....	306
Remises .....	173, 174
Dépenses imprévues et appointements.....	322
do .....	323
Locataire .....	316
do .....	318
Locataires.....	310
do .....	312
Locataire .....	312
Locataires.....	314
Locataire .....	314
do .....	310
do .....	310
Remises .....	175
do .....	175
Locataire .....	308
do .....	308
do .....	306
do .....	318
Remises .....	175
Locataire .....	318
Appointements.....	323
Locataire .....	312
do .....	312
Appointements.....	322
Remises .....	175
do .....	174
Appointements.....	322
Locataire .....	312
do .....	316
do .....	318
do .....	310
do .....	310
do .....	306
do .....	312
Remises .....	174
do .....	174
do .....	175
do .....	173, 174
do .....	175
do .....	175
do .....	173
do .....	173, 174
Locataires.....	314
Locataire .....	316
Dépenses imprévues et appointements.....	323
Locataire .....	318
Remise .....	173
Locataire .....	314
do .....	316
do .....	310
do .....	316
do .....	308
do .....	308
do .....	310
do .....	314
do .....	318
do .....	316
do .....	318
do .....	306
do .....	318
Remises .....	174
Locataire .....	308
Dépenses imprévues et appointements.....	323
Locataires .....	310
do .....	314
do .....	312
Remises .....	173, 174
Locataires.....	312
do .....	308
Locataire .....	316
do .....	318
Locataires.....	312

	PAGE
Moseley et Rickers	312
Muir, A.	306
Mulhern, M. M.	322
Conseil municipal des Iroquois	310
Murphy, D.	323
Murphy, D., et Cie.	174
Musson, P. H.	306
McArthur, Donald	320
McCaffery, Charles	316
McCarthy, Mlle	325
McCloy, Robert	316
McCullough, G. W.	316
McDonald, A.	308
McDonald, James	310
do succession de	312
McFarland, D. E.	322
do	175
McFarland et Lemon	306
McFee, Cal.	312
McKan, Thos.	175
McKay, Thos.	316
McLaurin, A. P.	174
McLeary et McLean	306
McLellan, H.	312
McMillan, R. P.	322
McNally, T.	323
McNamee, F. B.	173
McNeill, Neil	318
McPhee et Cie., Alex.	310, 312
McPherson et Weir	306
McRory, P.	314
McRae et Cie, J. W.	316
Neelon, S.	308
Neville, John	316
Nicholson, J. F.	312
Norris et Neelon	306
O'Cain, James	314
O'Connor, D.	325
O'Donnell, Patrick	316
O'Gilvie et Cie, A. W.	314
Ogdensburg Coal and Towing Co.	174
O'Hanly, Mlle F.	325
O'Keefe, P.	308
O'Neill, Mlle Catharine	316
O'Neill, John	323
O'Sullivan, Mlle M. A.	325
Ottawá, bureau du canal	324
do do	174, 175
do Canaux—Voir Table des matières, page viiia.	
do Canoe Club	316
Ouellette, E.	314
Page et Cie, C. J.	316
Papineau, N.	310
Paradis, Vital	314
Paré, Louis	323
Pariseau, D.	314
Parkyn, Wm.	312
Patterson, Mme H.	316
Paul, F.	174
Payne, Josiah	318
Pease, D. B.	310
Peck, Benney et Cie	312, 314
Pelletier, P.	323
Perrault, A.	174
Permanent Loan Co.	310
Phelan, J. A.	322
Phelps Frères.	308
Phelps, Calvin	306
Phippen, T. H.	174
Pierce et Fils, J. C.	314
Pillow, Hersey et Cie	312
Pirette, John	322
Plouffe, Félix	174, 175
Poitras, F. X.	310
Port-Colborne, bureau du canal	322
Port-Dalhousie do	322
Locataires	312
Locataire	306
Appointements	322
Locataire	310
Dépenses imprévues et appointements	323
Remises	174
Locataire	306
Acheteur	320
Locataire	316
Appointements	325
Locataire	316
do	316
do	308
do	310
do	312
Dépenses imprévues et appointements	322
Remises	175
Locataire	306
do	312
do	175
Locataire	316
Remise	174
Locataires	306
Locataire	312
Appointements	322
do	323
Remise	173
Locataire	318
Locataires	310, 312
do	306
Locataire	314
do	316
do	308
do	316
do	312
do	306
do	314
Services professionnels	325
Locataire	316
do	314
Remises	174
Appointements	325
Locataire	308
do	316
Dépenses imprévues et appointements	323
Appointements	325
Dépenses imprévues et appointements	324
Remises	174, 175
Locataire	316
do	314
do	316
do	310
do	314
Dépenses imprévues et appointements	323
Locataires	314
do	312
do	316
Remises	174
Locataire	318
do	310
do	312, 314
Appointements	323
Remises	174
Locataire	310
Dépenses imprévues et appointements	322
Locataires	308
Locataire	306
Remises	174
Locataires	314
do	312
Appointements	322
Remise	174, 175
Locataire	310
Dépenses imprévues et appointements	322
do do do	322

	PAGE-
Port Maitland, bureau du canal	322
Port Robinson do	322
Port Robinson Dry Dock Co.	308
Poulin, P.	310
Powell, Wm.	316
Pratt, L. G.	325
Price, Mme H. M.	325
Pridham, A.	323
Quesnel, Jules	323
Quindon, J.	174
Ranney, John L.	306
Rees, John F.	306
Remises	173-175
Reid, J.	322
Reid, John	308
Reid, W. J.	174
Revenu	166
Richelieu, Cie de Navigation	314
Richey, W. M.	324
Rikcey, George	316
Rideau, canal— <i>Voir</i> Table, page viiia.	
Rideau Skating and Curling Co.	316
Robertson, A. M.	173
Rolston et Haskins	308
Rose, H. A.	308
Ross, J. H.	308
Rowk John	318
Ranland, Wm.	316
Sandford, F.	318
Scholfield, A. K.	308
Scholfield, J. S.	322
Scholfield, W.	308
Scout, Wm. et Alex.	320
Shackell, Henry	312
Shaver, Sidney	308
Shepherd, George	318
Sherwood, A.	308
Sherwood, cap. D. N.	173
Simard et Godin	314
Simpson, L. J.	175
Sincennes et McNaughton	174
Smith, J. B.	306
Smith, M. A.	308
Smith's Falls Curling Club	318
South Eastern Railway Co.	314
Sproule, John et Wm.	320
Statistique—Annexe A.	176
Steel, Robert	310
Stephen, George	310
Sterling G.	316
Stormont Cotton Co.	310
Story, Ira W.	174
St. Amour et Cie	310
Sainte-Anne, écluse, bureau du canal.	323
Sainte-Catherine do	322
do Cie de Tramways.	306
do Cie de Pouvoir hydraulique.	306
do et Cie de Gaz du c. Welland	306
do et Cie dech. de f. Niag. Cent.	306
Saint-Dennis, M. L.	325
Saint-Jean, A.	175
Saint-Laurent, canaux du— <i>Voir</i> Table, page viiia.	
do et Cie de ch. de f. d'Ottawa.	316
do Cie de Raffinerie de sucre.	314
Saint-Louis, J.	323
Saint-Ours, écluse, bureau du canal.	323
Saint-Pierre, canal— <i>Voir</i> Table page ix.	
do do bureau du	324
Swayze, Caleb	308
Tait, George	312
Tait, G. et W.	312
Tanner, A. W.	320
Taylor, John	308
Thompson, A. D.	173
Comité temporaire de l'église Saint-André.	316
Thérien, Charles	174
332	

	PAGE.
Thérien, J. A.	Remise . . . . . 174
Tipton, T. L. M.	Dépenses imprévues et appointements . . . . . 322
Todd et Nicholson	Locataires . . . . . 310
Péages, Canaux	. . . . . 166
Toronto, Cie manufacturière de papier	Locataire . . . . . 310
Tower, Thomas	Locataire . . . . . 306
Trempe, Onésime	do . . . . . 312
Syndics d'écoles— <i>Voir</i> n° 4, Matilda	Locataires . . . . . 308
Turcotte, P., succession de	Acheteur . . . . . 320
Tuttle, Date et Rodden	Locataire . . . . . 306
“Valleyfield Canning Co.”	do . . . . . 310
do Electric Light Co.”	do . . . . . 312
Vieau, S.	do . . . . . 310
Navires, total du tonnage et de la nationalité des, classifiés	. . . . . 289
do do do passant par les canaux	. . . . . 224
Wade, jeune	Remise . . . . . 174
Walker, J. R.	Locataire . . . . . 314
Wallace, George	do . . . . . 308
Walsh, R. N.	do . . . . . 310
Walthe et Cie, S.	do . . . . . 308
Ward, J. K.	Remise . . . . . 174
Ward, R.	Locataire . . . . . 318
Warren-Scarf Asphalt Paving Co.	do . . . . . 314
Wattie, James	do . . . . . 310
Weatherly, S. J.	do . . . . . 308
Webster, W. J.	do . . . . . 318
Weir, J. P.	Services supplémentaire . . . . . 325
Welland, revenu du canal	Remise . . . . . 173-175
Welland, canal— <i>Voir</i> Index en tableaux, page viii <i>a</i> .	
do Chemin de fer	Locataire . . . . . 308
Whealey, W. H.	do . . . . . 318
White, A. C.	do . . . . . 318
White, F. O.	do . . . . . 308
White, J. G.	do . . . . . 316
Whitman et Barns, Cie manufacturière	do . . . . . 306
Williams, J. B., succession de	do . . . . . 318
Williamson, T. D.	Remise . . . . . 174
Wilson, Chas. E.	Locataire . . . . . 310
Wilson, F. X.	Remise . . . . . 175
Wilson, F. H.	do . . . . . 174
Wilson, John H.	Locataire . . . . . 312
Witton, H. B.	Dépenses imprévues et appointements . . . . . 324
Wood, A.	Locataire . . . . . 318
Wood, J. et C. H.	Locataires . . . . . 310
Wood, W. D. et G. C.	do . . . . . 310
Wood et Green	do . . . . . 306
Young et Gould	do . . . . . 312

---

---

SUPPLÉMENT DU RAPPORT DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

~~~~~

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1889.

---

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.*

---



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

1890.



## CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 26 mars 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Avant d'examiner les chiffres de cette année, j'introduis un tableau—que je me propose de répéter dans la statistique de chaque année—indiquant le développement de la construction et du trafic des chemins de fer depuis l'ouverture de la première ligne en 1837, en autant que j'ai pu me procurer ces renseignements.

| Année. | Milles. | Nombre de passagers transportés. | Tonnes de marchandises transportées. | Recettes.  | Frais d'exploitation. |
|--------|---------|----------------------------------|--------------------------------------|------------|-----------------------|
|        |         |                                  |                                      | \$         | \$                    |
| 1837   | 16      |                                  |                                      |            |                       |
| 1838   | 16      |                                  |                                      |            |                       |
| 1839   | 16      |                                  |                                      |            |                       |
| 1840   | 16      |                                  |                                      |            |                       |
| 1841   | 16      |                                  |                                      |            |                       |
| 1842   | 16      | 27,041                           | 7,716                                | 13,650     | 10,744                |
| 1843   | 16      | 22,379                           | 7,786                                | 11,850     | 8,916                 |
| 1844   | 16      | 27,118                           | 12,639                               | 15,254     | 11,851                |
| 1845   |         |                                  |                                      |            |                       |
| 1846   |         |                                  |                                      |            |                       |
| 1847   | 59      |                                  |                                      |            |                       |
| 1848   | 59      |                                  |                                      |            |                       |
| 1849   | 59      |                                  |                                      |            |                       |
| 1850   | 71      |                                  |                                      |            |                       |
| 1851   | 93      |                                  |                                      |            |                       |
| 1852   | 212     |                                  |                                      |            |                       |
| 1853   | 423     |                                  |                                      |            |                       |
| 1854   | 657     |                                  |                                      |            |                       |
| 1855   | 855     |                                  |                                      |            |                       |
| 1856   | 1,296   |                                  |                                      |            |                       |
| 1857   | 1,428   |                                  |                                      |            |                       |
| 1858   | 1,654   |                                  |                                      |            |                       |
| 1859   | 1,997   |                                  |                                      |            |                       |
| 1860   | 2,087   | 1,922,227                        |                                      | 6,839,409  |                       |
| 1861   | 2,087   |                                  |                                      |            |                       |
| 1862   | 2,110   |                                  |                                      |            |                       |
| 1863   | 2,110   |                                  |                                      |            |                       |
| 1864   | 2,145   |                                  |                                      |            |                       |
| 1865   | 2,145   | 2,704,711                        | 2,074,187                            | 11,281,945 | 7,426,691             |
| 1866   | 2,150   | 2,920,000                        | 2,260,000                            | 11,496,195 | 6,575,637             |
| 1867   | 2,258   |                                  |                                      | 11,468,277 |                       |
| 1868   | 2,269   |                                  |                                      | 12,116,716 |                       |
| 1869   | 2,497   |                                  |                                      | 12,798,303 |                       |
| 1870   | 2,497   |                                  |                                      | 13,451,289 |                       |
| 1871   | 2,497   |                                  |                                      | 14,485,648 |                       |
| 1872   | 2,508   |                                  |                                      | 15,436,018 |                       |
| 1873   | 2,638   |                                  |                                      | 17,139,876 |                       |
| 1874   | 2,642   |                                  |                                      | 16,286,898 |                       |
| 1875   | 4,826   | 5,190,416                        | 5,670,836                            | 19,470,510 | 15,773,532            |
| 1876   | 5,157   | 5,544,814                        | 6,331,757                            | 19,358,084 | 15,802,722            |
| 1877   | 5,574   | 6,073,233                        | 6,859,796                            | 18,742,053 | 15,290,091            |
| 1878   | 6,143   | 6,443,924                        | 7,883,472                            | 20,520,078 | 16,100,102            |
| 1879   | 6,484   | 6,523,316                        | 8,348,810                            | 19,925,066 | 16,188,282            |
| 1880   | 6,891   | 6,462,948                        | 9,938,858                            | 23,561,447 | 16,840,705            |
| 1881   | 7,260   | 6,943,671                        | 12,065,323                           | 27,987,509 | 20,121,418            |
| 1882   | 7,530   | 9,352,325                        | 13,575,787                           | 29,027,789 | 22,390,709            |
| 1883   | 8,726   | 9,579,948                        | 13,266,255                           | 33,244,586 | 24,691,667            |
| 1884   | 9,658   | 9,981,358                        | 13,712,269                           | 33,481,705 | 25,595,342            |
| 1885   | 10,149  | 9,672,599                        | 14,659,271                           | 32,227,469 | 24,015,351            |
| 1886   | 10,697  | 9,861,024                        | 15,670,460                           | 33,389,382 | 24,177,582            |
| 1887   | 11,691  | 10,698,638                       | 16,356,335                           | 38,841,609 | 27,624,683            |
| 1888   | 12,162  | 11,416,791                       | 17,172,759                           | 42,159,152 | 30,652,046            |
| 1889   | 12,628  | 12,151,105                       | 17,923,626                           | 42,149,615 | 31,038,045            |

Dans le but d'en faciliter la lecture, j'introduis ici le sommaire des tableaux ci-annexés :—

|                                                           |               |
|-----------------------------------------------------------|---------------|
| Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....    | 13,325        |
| Longueur des voies de garage.....                         | 1,576         |
| Milles de lisses de fer.....                              | 786           |
| do d'acier.....                                           | 12,539        |
| Capital versé (y compris les quatre items suivants). \$   | 760,576,446   |
| Bonis payés par le gouvernement.....                      | \$138,429,306 |
| Prêts faits do .....                                      | 21,201,314    |
| Actions souscrites par le gouvernement.....               | 300,000       |
| Subventions municipales.....                              | 13,461,224    |
| Milles de chemins de fer en exploitation.....             | 12,628        |
| Recettes .....                                            | \$ 42,149,615 |
| Frais d'exploitation.....                                 | 31,038,045    |
| Profits nets.....                                         | 11,111,570    |
| Voyageurs transportés.....                                | 12,151,051    |
| Tonnes de fret transporté.....                            | 17,928,626    |
| Milles parcourus par les trains.....                      | 38,819,380    |
| Voyageurs tués.....                                       | 37            |
| Nombre d'élevateurs.....                                  | 28            |
| Passages de niveau, gardés.....                           | 122           |
| do non gardés.....                                        | 7,913         |
| Ponts au-dessus de la voie.....                           | 368           |
| Passages de niveau d'autres chemins de fer.....           | 159           |
| Raccords avec d'autres chemins de fer .....               | 235           |
| do des embranchements.....                                | 170           |
| Locomotives, en propriété.....                            | 1,718         |
| do louées.....                                            | 43            |
| Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....       | 88            |
| do do loués.....                                          | 17            |
| Voitures de 1re classe, en propriété.....                 | 763           |
| do do louées.....                                         | 32            |
| do 2e classe et d'immigrants, en propriété.....           | 564           |
| do do do louées.....                                      | 17            |
| Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété..... | 484           |
| do do do loués.....                                       | 33            |
| Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.....     | 27,442        |
| do do loués.....                                          | 3,583         |
| Wagons-plateformes, en propriété.....                     | 13,599        |
| do loués.....                                             | 326           |
| Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété.....   | 3,235         |
| do do loués.....                                          |               |

## CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

|                                                           | Total.         | Par mille. |
|-----------------------------------------------------------|----------------|------------|
|                                                           | \$             | \$         |
| Capital des actions ordinaires .....                      | 236,689,181 27 | 17,734 67  |
| do privilégiées.....                                      | 95,870,491 19  | 7,184 00   |
| Dette garantie par obligations .....                      | 251,675,225 58 | 18,858 94  |
| Aide du gouvernement fédéral.....                         | 135,894,303 79 | 10,183 08  |
| do d'Ontario.....                                         | 5,947,007 52   | 445 63     |
| do de Québec.....                                         | 9,986,667 41   | 748 37     |
| do du Nouveau-Brunswick.....                              | 4,230,636 00   | 316 99     |
| do de la Nouvelle-Ecosse.....                             | 1,853,495 87   | 138 89     |
| do du Manitoba.....                                       | 1,981,000 00   | 148 45     |
| do de la Colombie-Britannique.....                        | 37,500 00      | 2 81       |
| Aide des municipalités.....                               | 13,461,224 43  | 1,008 48   |
| Aide prise sur le capital provenant d'autres sources..... | 2,949,713 43   | 221 03     |
| Total.....                                                | 760,576,446 49 | 56,991 34  |

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

|                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| Gouvernement fédéral.....             | \$141,704,278 33 |
| do d'Ontario.....                     | 5,947,007 52     |
| do de Québec.....                     | 12,380,275 02    |
| do du Nouveau-Brunswick.....          | 4,512,165 00     |
| do de la Nouvelle-Ecosse.....         | 2,091,195 87     |
| do du Manitoba.....                   | 2,477,250 00     |
| do de la Colombie-Britannique.....    | 37,500 00        |
| Municipalités de l'Ontario.....       | 10,209,541 78    |
| do de Québec.....                     | 4,208,274 00     |
| do du Nouveau-Brunswick.....          | 316,500 00       |
| do de la Nouvelle-Ecosse.....         | 250,000 00       |
| do du Manitoba.....                   | 595,600 00       |
| do de la Colombie-Britannique.....    | 37,500 00        |
| do des territoires du Nord-Ouest..... | 35,000 00        |
| Total.....                            | \$184,802,087 52 |

## ACCIDENTS FATALS.

|                                                        | Voyageurs tués. | Employés tués. | Autres tués. | Total tués. |
|--------------------------------------------------------|-----------------|----------------|--------------|-------------|
| Tomber des wagons ou des locomotives .....             | 3               | 24             | 3            | 30          |
| En embarquant ou débarquant des trains en mouvem. .... | 5               | 9              | 4            | 18          |
| En préparant les trains .....                          |                 | 5              |              | 5           |
| Attelant les wagons .....                              |                 | 8              |              | 8           |
| Collisions et déraillements .....                      | 25              | 16             |              | 41          |
| Frappant des ponts .....                               | 1               | 1              |              | 2           |
| Marchant ou étant sur la voie .....                    | 2               | 14             | 74           | 90          |
| Autres causes .....                                    | 1               | 12             | 3            | 16          |
| Total .....                                            | 37              | 89             | 84           | 210         |

## CONCESSIONS DE TERRAINS AUX CHEMINS DE FER CONSTRUITS OU EN VOIE DE CONSTRUCTION.

| Nom des chemins de fer.                        | Gouvernement.   | Acres.     | Acres vendus. | Montant réalisé. |
|------------------------------------------------|-----------------|------------|---------------|------------------|
| Canadien du Pacifique .....                    | Fédéral .....   | 25,000,000 | 10,294,582    | \$ 20,831,441    |
| Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba .....    | do .....        | 1,350,400  |               | 47,608           |
| Esquimalt et Nanaimo .....                     |                 |            |               |                  |
| Grand-Nord .....                               | Québec .....    | 92,000     |               |                  |
| Basses-Laurentides .....                       | do .....        | 357,000    |               |                  |
| Manitoba et Nord-Ouest .....                   | Fédéral .....   | 2,918,400  | 172,846       | 482,716          |
| Houillère et de Navigation du Nord-Ouest ..... | do .....        | 420,480    | 86,638        | 111,604          |
| Ottawa et Vallée de la Gatineau .....          | Québec .....    | 450,000    |               |                  |
| Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan .....     | Fédéral .....   | 140,800    | 128,000       | 121,600          |
| Québec et Lac Saint-Jean .....                 | Québec .....    | 1,620,000  | 1,620,000     | 1,134,000        |
| Comtés de l'Ouest .....                        | N.-Écosse ..... | 150,000    |               |                  |
| Montagne-de-Bois et Qu'Appelle .....           | Fédéral .....   | 1,536,000  |               |                  |

Je regrette d'être obligé de dire de nouveau que tandis que les grandes lignes de chemin de fer fournissent leurs rapports avec une promptitude et une exactitude digne de louanges, les retards de la part de quelques-unes des plus petites lignes causent beaucoup de trouble et d'embaras. Quelques rapports, au nombre desquels je dois mentionner ceux des chemins de fer de Kingston à Pembroke et de Québec au Lac Saint-Jean, ne sont transmis que bien longtemps après l'époque fixée par la loi; et le Saint-Louis et Richibouctou, le Montréal et Lac Maskinongé, la Montagne de Bois et Qu'Appelle, et la Shore Line, n'ont pas encore, à l'époque où nous mettons sous presse, envoyé leurs rapports pour l'année 1889, bien qu'on leur ait demandé plusieurs fois de l'envoyer. Je me suis donc servi pour ces chemins de fer des rapports de l'année précédente, afin de donner un compte rendu aussi exact que le permettront les circonstances, de l'ensemble des intérêts des chemins de fer du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

A. P. BRADLEY, écr, secrétaire,

*Ingénieur en chef et gérant général.*

Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada le 30 juin 1889.

| Nom du chemin de fer.                                            | Description.                                                                                                                                                                                                               | Distance. |          |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------|
|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                            | Milles.   | Total.   |
| Albert .....                                                     | De la stat. de Salisbury, ch. de fer Intercolonial, à Hope-<br>well et Albert, s. la baie Chignectou, et Harvey, N.-B.                                                                                                     | 47·75     |          |
| do affermé .....                                                 | Embranchement de Harvey, d'Albert à Harvey .....                                                                                                                                                                           | 3·00      |          |
|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                            |           | 50·75    |
| Albert-Southern .....                                            | Hopewell à Herring Cove, N.-B. (10·50 milles de voie<br>posés) .....                                                                                                                                                       |           | 17·00    |
| Baie des Chaleurs .....                                          | Métapédia à Paspébiac (60 milles de voie posés, le<br>reste en construction) .....                                                                                                                                         |           | 100·00   |
| Cie de chemin de fer et de naviga-<br>tion de la Baie de Quinté. | Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la<br>jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc. ....                                                                                                              |           | 3·50     |
| Brantford, Waterloo et Lac Érié.                                 | Brantford, Ont., à Waterford, Ont., 16·70 milles (5<br>milles en construction) .....                                                                                                                                       |           |          |
| Boucoucher et Moncton .....                                      | Moncton, sur l'Intercolonial, à Boucoucher, N.-B. ....                                                                                                                                                                     |           | 32·00    |
| Brockville, Westport et Sault<br>Sainte-Marie .....              | Brockville à Westport .....                                                                                                                                                                                                |           | 45·00    |
| Canada-Atlantique .....                                          | Cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc, à<br>Lacolle; tracé de là jusqu'à la frontière. Traverse<br>le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se relie au<br>chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle. .... |           | 138·40   |
| Canada Southern .....                                            | Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu .....                                                                                                                                                                               | 226·18    |          |
|                                                                  | Emb. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg ..                                                                                                                                                                           | 15·70     |          |
|                                                                  | Emb. de Ste-Claire—Jonct. de Ste-Claire à Courtright                                                                                                                                                                       | 62·63     |          |
|                                                                  | Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Well'd                                                                                                                                                                        | 17·50     |          |
|                                                                  | Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara .....                                                                                                                                                                        | 30·60     |          |
|                                                                  | Emb. de Oil Springs—De Oil Springs à Oil City .....                                                                                                                                                                        | 5·50      |          |
|                                                                  | Sarnia, Chatham et Erié—De Oil City à Petrolea .....                                                                                                                                                                       | 7·00      |          |
|                                                                  | Leamington et Ste-Claire—Comber à Leamington .....                                                                                                                                                                         | 13·80     |          |
|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                            |           | 378·91   |
| Pacifique Canadien : Possédé. ....                               | Ligne-mère, Montréal à Vancouver .....                                                                                                                                                                                     | 2,906·50  |          |
| (Ci-devant chemin de fer de la<br>Rive Nord .....                | do Québec à la jonction de St-Martin .....                                                                                                                                                                                 | 159·80    |          |
|                                                                  | Embranchement, Grandes-Piles à Trois-Rivières .....                                                                                                                                                                        | 27·50     |          |
|                                                                  | do Jonction de Joliette à St-Félix .....                                                                                                                                                                                   | 16·80     |          |
|                                                                  | do Berthier à Berthier .....                                                                                                                                                                                               | 2·00      |          |
|                                                                  | do Ste-Thérèse à St-Lin .....                                                                                                                                                                                              | 15·00     |          |
|                                                                  | do St-Eustache .....                                                                                                                                                                                                       | 8·00      |          |
|                                                                  | do Jonction de St-Lin à St-Jérôme .....                                                                                                                                                                                    | 11·00     |          |
|                                                                  | do Stat. de Buckingham au vill. de Buckingham .....                                                                                                                                                                        | 4·20      |          |
|                                                                  | do Hull à Aylmer .....                                                                                                                                                                                                     | 7·50      |          |
|                                                                  | do Jonction de Carleton à Brockville .....                                                                                                                                                                                 | 45·50     |          |
|                                                                  | do Sudbury aux Mines de Cuivre .....                                                                                                                                                                                       | 5·00      |          |
|                                                                  | do au Sault Ste-Marie .....                                                                                                                                                                                                | 182·50    |          |
|                                                                  | do Jonction de Winnipeg à Emerson .....                                                                                                                                                                                    | 64·80     |          |
|                                                                  | do Winnipeg à Deloraine .....                                                                                                                                                                                              | 201·60    |          |
|                                                                  | do Glenboro' .....                                                                                                                                                                                                         | 110·20    |          |
|                                                                  | do Rosenfeld à Gretna .....                                                                                                                                                                                                | 13·70     |          |
|                                                                  | do Winnipeg à Selkirk-Ouest .....                                                                                                                                                                                          | 22·50     |          |
|                                                                  | do Stonewall .....                                                                                                                                                                                                         | 18·10     |          |
|                                                                  | do Vancouver à Coal Harbor .....                                                                                                                                                                                           | 1·20      |          |
|                                                                  | do New-Westminster à la jonction Nord-Ouest .....                                                                                                                                                                          | 9·20      |          |
|                                                                  | Total .....                                                                                                                                                                                                                |           | 3,832·60 |
| Lignes affermées .....                                           | Atlantique et Nord-Ouest—Mile-End à la jonction de<br>Mattawankeag, (y compris les anciens chemins de<br>fer International, Waterloo et Magog) .....                                                                       |           | 336·10   |
|                                                                  | Saint-Laurent et Ottawa—<br>Ottawa à Prescott .....                                                                                                                                                                        | 51·80     |          |
|                                                                  | Jonction de la Chaudière à Ottawa .....                                                                                                                                                                                    | 4·70      |          |
|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                            |           | 56·50    |
|                                                                  | Ontario et Québec—Montréal à la jonction de Toronto                                                                                                                                                                        |           | 339·00   |
|                                                                  | A reporter .....                                                                                                                                                                                                           |           | 731·60   |

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

| Nom du chemin de fer.                                                                        | Description.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Distance.     |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------|
|                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Milles.       | Total.   |
|                                                                                              | Report.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 731·60        |          |
| Pacifique Canadien— <i>Suite.</i>                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |          |
| Lignes affermées.....                                                                        | Credit Valley—<br>Jonction de Toronto à St-Thomas..... 116·10<br>Jonction de Streetsville à Melville..... 31·60<br>Cataract à Elora..... 27·50                                                                                                                                                                                                                                          | 175·20        |          |
|                                                                                              | Toronto, Grey et Bruce—<br>Toronto à Owen-Sound..... 116·60<br>Orangeville à Teeswater..... 67·10<br>Glenannan à Wingham..... 5·00                                                                                                                                                                                                                                                      | 188·70        |          |
|                                                                                              | Ontario Ouest et du Pacifique—Woodstock à London.<br>Jonction de Guelph—<br>Guelph, Ont., à la jonction de Guelph, sur le chemin<br>de fer de Credit Valley, C.C.P..... 15·50<br>Jonction de Toronto à Strachan Avenue..... 3·20                                                                                                                                                        | 26·60         |          |
|                                                                                              | Total de milles affermés..... 1,140·80<br>do possédés..... 3,832·60                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |          |
|                                                                                              | do en exploitation.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |               | 4,973·40 |
| Chemins de fer de l'Etat :—                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |          |
| Intercolonial.....                                                                           | Ligne-mère—Halifax à Québec..... 678·00<br>Embranchement—Moncton à St-Jean..... 89·00<br>do Truro à Pictou..... 52·00<br>do Painsec à la Pointe-du-Chêne..... 11·00<br>do St-Charles à Lévis (via Chaudière)..... 25·00<br>do Jonction de Dalhousie à Dalhousie..... 7·00<br>do Richmond à Dartmouth..... 4·00<br>do Derby à Indiantown..... 14·00<br>do Stellarton à Pictou..... 14·00 |               | 894·00   |
| Prolongement-Est (ci-devant<br>Halifax et Cap-Breton).....                                   | New-Glasgow, sur le chemin de fer Intercolonial, à<br>Mulgrave, sur le détroit de Canso.....                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 80·00         |          |
| Cap-Breton.....                                                                              | Pointe Tupper à Sydney et Sydney-Nord, C.-B.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 98·75         |          |
| Oxford à New-Glasgow, section<br>de la Grande Ligne Directe<br>entre Montréal et l'Europe .. | Oxford, c. f. L., à Brown's Point, emb. de la v. de Pictou<br>Jonction de Pugwash à Pugwash.....                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 67·60<br>4·75 | 72·35    |
| Ile du Prince-Edouard .....                                                                  | Ligne-mère—Alberton à Georgetown..... 147·00<br>Embranchements—Mount Stewart à Souris..... 38·40<br>do Alberton à Tignish..... 13·10<br>do Ligne de comté au Cap Traverse .. 12·10<br>(Largeur de la voie, 3 pds. 6 pcs.)                                                                                                                                                               |               | 210·60   |
| Caraquet.....                                                                                | De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolo-<br>nial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en<br>allant vers l'est le long de la Baie des Chaleurs, jus-<br>qu'à Shippegan Harbour, N.-B.....                                                                                                                                                                         |               | 68·00    |
| Carillon et Grenville.....                                                                   | Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extré-<br>mité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa.<br>(Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces).....                                                                                                                                                                                                                                 |               | 13·00    |
| Ontario-Central.....                                                                         | De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines<br>de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se<br>relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2<br>milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec,<br>dans le township de Rawdon.....                                                                                                                           |               | 104·00   |
| Chemin de fer Central du Nou-<br>veau-Brunswick.....                                         | De Norton Station, sur l'Intercolonial, à la Rivière au<br>Saumon (38·36 milles de voie posée, le reste en cons-<br>truction)..... 44·66<br>De Hampton à Onaco (ci-devant Saint-Martin et<br>Upham)..... 30·00                                                                                                                                                                          |               | 74·66    |

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

| Nom du chemin de fer.                                                                       | Description.                                                                                                                                                     | Distances. |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------|
|                                                                                             |                                                                                                                                                                  | Milles.    | Total. |
| Embranchement de Chatham....                                                                | De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer Northern and Western.....            |            | 11 00  |
| Cobourg, Blairton et Marmora...                                                             | De la ville de Cobourg à Harwood.....                                                                                                                            | 15 00      |        |
|                                                                                             | De Blairton au chemin de fer Canadien du Pacifique..                                                                                                             | 3 00       | 18 00  |
| Vallée de la Cornwallis.....                                                                | De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, 14 milles (en construction).....                              |            |        |
| Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')..... | De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....                            |            | 32 00  |
|                                                                                             | Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le ch. de fer d'Oxford à New-Glasgow, 14 milles (en construction)..... |            |        |
| Comté de Drummond.....                                                                      | De Drummondville, P.Q., à Mitchell, se relie au C.C.P. à Drummondville.....                                                                                      |            | 13 00  |
| Cie de Chaux du Canada.....                                                                 | De la jonction de Dudswell, chemin de fer Québec-Central aux carrières de chaux.....                                                                             |            | 4 80   |
| Elgin, Petitcodiac et Havelock....                                                          | D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....                  |            | 26 50  |
| Erié et Huron.....                                                                          | De Rondeau, lac Erié, Ont., à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental.....         |            | 73 12  |
| Esquimault et Nanaïmo.....                                                                  | Russell's Station à Wellington Mines.....                                                                                                                        |            | 78 00  |
| Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie.....                               | Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western à Sainte-Marie.....                                                   |            | 1 33   |
| Grand-Tronc—<br>Division du Grand-Tronc.....                                                | Ligne-mère—De Port-Edward à la Pointe-Lévis et Island Pond.....                                                                                                  | 727 25     |        |
|                                                                                             | Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occidental.....                                                                                                           | 3 00       |        |
|                                                                                             | Embranchement—De Montréal aux quais.....                                                                                                                         | 2 00       |        |
|                                                                                             | Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's Landing.....                                                                                             | 35 25      |        |
|                                                                                             | Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston.....                                                                                                            | 2 25       |        |
|                                                                                             | Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....                                                                                              | 14 50      |        |
|                                                                                             | Embranchement de London—De Ste-Marie à London.....                                                                                                               | 22 00      |        |
|                                                                                             | Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-Point, de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov. de Montréal.....                                           | 73 25      |        |
|                                                                                             | Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique.....                                                               | 6 50       |        |
|                                                                                             | Chemin de fer du Nord—                                                                                                                                           |            |        |
|                                                                                             | Ligne-mère—De Toronto à Gravenhurst.....                                                                                                                         | 111 49     |        |
|                                                                                             | Embranch.—Allandale à Collingwood.....                                                                                                                           | 31 76      |        |
|                                                                                             | do Collingwood à Meaford.....                                                                                                                                    | 20 50      |        |
|                                                                                             | do Tramway-Flos—Elmivale à Hillsdale.....                                                                                                                        | 8 28       |        |
|                                                                                             | Hamilton et Nord-Ouest—                                                                                                                                          |            |        |
|                                                                                             | Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron.....                                                                                    | 134 07     |        |
|                                                                                             | Embranchement—Beeton à Collingwood.....                                                                                                                          | 39 83      |        |
|                                                                                             | Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....                                                                                                                     | 229 50     |        |
|                                                                                             | Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....                                                                                                                    | 38 50      |        |
|                                                                                             | do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....                                                                                                                               | 28 98      |        |
|                                                                                             | do Brant do Brantford.....                                                                                                                                       | 8 00       |        |
|                                                                                             | do Sarnia—De Komoka à Sarnia.....                                                                                                                                | 50 75      |        |
|                                                                                             | do Petrolea—Wyoming à Petrolea.....                                                                                                                              | 4 75       |        |
|                                                                                             | Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....                                                                                                                     | 145 50     |        |
|                                                                                             | A reporter.....                                                                                                                                                  | 1,738 01   |        |

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

| Nom du chemin de fer.                                   | Description.                                                                                                                                                                                                                              | Distance. |         |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                           | Milles.   | Total.  |
|                                                         | Report.....                                                                                                                                                                                                                               | 1,738     | 01      |
| Grand-Tronc— <i>Suite.</i>                              |                                                                                                                                                                                                                                           |           |         |
| Division du Grand-Occidental.                           | Emb. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonct. de Clifton.                                                                                                                                                                                      | 8         | 32      |
|                                                         | Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont. ...                                                                                                                                                                                       | 25        | 00      |
| Affermés et en exploitation ...                         | Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine.....                                                                                                                                                         | 168       | 35      |
|                                                         | London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley..                                                                                                                                                                                         | 23        | 66      |
|                                                         | London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham.....                                                                                                                                                                            | 68        | 89      |
|                                                         | Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg .....                                                                                                                                                            | 34        | 75      |
|                                                         | NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Érié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron. et Stratford et Huron.                                                   |           |         |
|                                                         | Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié.....                                                                                                                                                                                         | 162       | 00      |
|                                                         | Baie Georgienne et Lac Érié—De Port-Dover à Wiarton                                                                                                                                                                                       | 172       | 75      |
|                                                         | Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan.....                                                                                                                                                                                                   | 17        | 00      |
|                                                         | Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield.....                                                                                                                                             | 81        | 25      |
|                                                         | Jonction du Nord et du Pacifique (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Canadien du Pacifique à la Riv. de la Vase, lac Nipissingue)                                                                     | 111       | 37      |
|                                                         | Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene.....                                                                                                                                                                                             | 33        | 34      |
| Affermés—Division de Midland.                           | Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne..                                                                                                                                                                    | 161       | 81      |
|                                                         | Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe) .....                                                                                                                                                  | 111       | 50      |
|                                                         | Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'.....                                                                                                                                                                          | 87        | 75      |
|                                                         | Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)..                                                                                                                                   | 99        | 75      |
|                                                         | De la jonction de Madoc à Bridgewater.....                                                                                                                                                                                                | 8         | 50      |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                           |           | 3114 00 |
| Grand-Oriental .....                                    | De Dundas, comté d'Huntington, Qué., à Lévis, Qué. (en construction, 60 milles).....                                                                                                                                                      | 220       | 00      |
|                                                         | Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (6 1/2 milles de voie sont posés).....                                                                                                                                                     | 36        | 00      |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                           |           | 256 00  |
| Grand-Northern .....                                    | A partir de St-André, sur la riv. Ottawa, jusqu'à Québec; 8 milles construits de St-Jérôme à New-Glasgow....                                                                                                                              |           | 170 00  |
| Grand Central du Nord-Ouest....                         | De Brandon, via Battleford, aux Montagnes Rocheuses (50 milles en construction).....                                                                                                                                                      |           |         |
| Irondale, Bancroft et Ottawa....                        | D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmount à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C.P. à Ottawa. 10 milles de voie posés)..... |           | 225 00  |
| Joggins.....                                            | De Maccan-Station, Intercolonial, à Prospect-Mine....                                                                                                                                                                                     |           | 13 00   |
| Kent Northern.....                                      | Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial..                                                                                                                                                                                     |           | 27 00   |
| Kingston et Pembroke.....                               | Ligne-mère—Kingston à Pembroke.....                                                                                                                                                                                                       | 103       | 00      |
|                                                         | Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville.....                                                                                                                                                                                                 | 4         | 00      |
|                                                         | do Jusq'au mines de Robertsville....                                                                                                                                                                                                      | 1         | 00      |
|                                                         | do Jusq. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, moulin McLaren, mine de Bethuen, moulin Lavant, moulin de Clyde Fork et moulin Francis.                                                                                           | 4         | 00      |
|                                                         | (Ce ch. de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac., au lac Sharbot et Renfrew)...                                                                                                                               |           | 112 00  |
| L'Assomption.....                                       | De la Stat. de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption.....                                                                                                                                                                                   |           | 3 50    |
| Lac Érié, Essex et Rivière Détroit.....                 | De Walkerville, Ont., sur le G.T., à Leamington, sur le chemin de fer Canada Southern.....                                                                                                                                                |           | 38 00   |
| Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue..... | De Mattawa à la tête du lac Kippewa.....                                                                                                                                                                                                  |           | 15 2    |

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

| Nom du chemin de fer.                                                             | Description.                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Distance.                                                                                   |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Milles.                                                                                     | Total. |
| Basses-Laurentides (ci-devant Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)..... | De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique, à la Rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean (22 milles de voie posés).....                                                                                                                                                       |                                                                                             | 42 75  |
| Manitoba et Nord-Ouest.....                                                       | Du Portage-la-Prairie à Langenburg.....                                                                                                                                                                                                                                                                     | 180 57                                                                                      |        |
|                                                                                   | Embranchement de la Rivière aux Coquilles.....<br>Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City (en construction de Langenburg à Salt-coats, 25 32 milles).....                                                                                                                                 | 11 45<br>15 47                                                                              | 207 49 |
| Vallée du Massawippi.....                                                         | De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des Rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et P. C. à Lennoxville.....                                                                                                            | 32 00                                                                                       |        |
|                                                                                   | Embranch.—De la jonction de Stanstead à Stanstead.....                                                                                                                                                                                                                                                      | 2 00                                                                                        | 34 00  |
| Montréal et Sorel.....                                                            | De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Arnstrong, sur la riv. Richelieu, vis-à-vis Sorel.....                                                                                                                                                                                                 |                                                                                             | 44 67  |
| Montréal et Lac Maskinongé.....                                                   | De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon, Québec.....                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                             | 12 75  |
| Montréal et Jonction du Vermont.....                                              | De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean P. Q., à son raccordement avec le chemin de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de Jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent..... |                                                                                             | 23 60  |
|                                                                                   | Napanee, Tamworth et Québec.....                                                                                                                                                                                                                                                                            | De sa jonction avec le Grand-Tronc à la ville de Napanee, Ont., au village de Tamworth..... | 28 50  |
| Nouveau-Brunswick.....                                                            | De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint-Jean, N. B.) à Edmundston.....                                                                                                                                                                                                                       | 164 00                                                                                      |        |
|                                                                                   | Embranch.—De la jonction de Newbury à Woodstock do Aroostock à la frontière du Maine.....                                                                                                                                                                                                                   | 6 00<br>4 00                                                                                | 174 00 |
|                                                                                   | Lignes affermées—<br>Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André.....                                                                                                                                                                                                              | 127 00                                                                                      |        |
|                                                                                   | Saint-Jean et Maine—Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro.....                                                                                                                                                                                                                                               | 92 00                                                                                       |        |
| Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....                                   | Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton.....                                                                                                                                                                                                                                     | 22 50                                                                                       | 241 50 |
|                                                                                   | De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tourmentin.....                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                             | 36 00  |
| Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....                                           | De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la jonction de Chatham—Chemin de fer Intercolonial...<br>Blackville à Indiantown.....                                                                                                                                                                        | 107 00<br>9 00                                                                              | 116 00 |
|                                                                                   | (Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson.)                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                             |        |
| Houille et Navigation du Nord-Ouest.....                                          | De la jonction du ch. de fer du P. C. à Dunmore, 651 milles à l'ouest de Winnipeg, dans une direction ouest jusqu'à la mine de houille à Lethbridge, dans le district d'Alberta, largeur de voie 3 pieds.....                                                                                               |                                                                                             | 109 50 |
| Pacifique-Nord et Manitoba.....                                                   | De Winnipeg à la frontière internationale.....                                                                                                                                                                                                                                                              | 65 30                                                                                       |        |
|                                                                                   | De la jonction du Portage à Portage-la-Prairie.....                                                                                                                                                                                                                                                         | 52 50                                                                                       |        |
|                                                                                   | De Morris à Brandon.....<br>(112 milles de voie posés).                                                                                                                                                                                                                                                     | 145 50                                                                                      | 263 30 |
| Nosbonsing et Nipissingue.....                                                    | De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Nipissingue.....                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                             | 5 50   |
| Central. Nouvelle-Ecosse.....                                                     | De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—34 milles de voie posés.....                                                                                                                                                              |                                                                                             | 75 00  |

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

| Nom du chemin de fer.                                             | Description.                                                                                                                                                                                                       | Distance. |        |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|
|                                                                   |                                                                                                                                                                                                                    | Milles.   | Total. |
| Ottawa et Vallée de la Gatineau.                                  | De la station du Pacifique Canadien à Hull, Québec, à Wakefield. ....<br>(3 milles de nivelés.)                                                                                                                    |           | 19 50  |
| Pontiac et Renfrew .....                                          | De la stat. de Wyman, sur le ch. de f de jonct. de Pontiac du Paci. aux mines de Bristol, Cté de Pont., Q.                                                                                                         |           | 4 25   |
| Jonction de Pontiac du Pacifique.                                 | De sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont. ....<br>(Les lisses ne sont posées que s. 71 m. à p. d'Aylmer.)                                                        |           | 85 00  |
| Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....                         | Du ch. de fer Canadien du Pacifique à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'au Lac Long.....                                                                                                                  |           | 23 00  |
| Québec et Lac Saint-Jean .....                                    | De Québec au Lac Saint-Jean.....                                                                                                                                                                                   | 190 00    |        |
|                                                                   | De Chambord à Chicoutimi.....                                                                                                                                                                                      | 5 00      | 195 00 |
|                                                                   | De sa jonction avec le ch. de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, à Roberval, Lac Saint-Jean, 195 milles terminés, 177 milles en exploitation.....                                                            |           |        |
|                                                                   | Embranchements non construits—                                                                                                                                                                                     |           |        |
|                                                                   | De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins .....                                                                                                                                                                       | 10 00     |        |
|                                                                   | De Lac Edouard à La Tuque.....                                                                                                                                                                                     | 30 00     |        |
|                                                                   | Du Lac Saint-Jean à Chicoutimi.....                                                                                                                                                                                | 70 00     | 110 00 |
| Québec-Central .....                                              | Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué. ....                                                                                                           | 138 00    |        |
|                                                                   | Emb. Chaudière—Jonct. de la Beauce à St-François..                                                                                                                                                                 | 15 00     |        |
|                                                                   | Emb. Angus—D'Angus-Est aux fabriques d'Angus ..                                                                                                                                                                    | 1 00      | 154 00 |
|                                                                   | (Aussi 40 milles en voie de construction.)<br>(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au Pacifique Canadien à Sherbrooke.)                                                                                      |           |        |
| Québec, Montmorency et Charlevoix .....                           | De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Qué., à Ste-Anne                                                                                                                                                              |           | 21 00  |
| Stanstead, Shefford et Chambly..                                  | De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo.<br>(Se relie au ch. de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent.) |           | 43 00  |
| Ligne de la Rive ( <i>Shore Line</i> ) (ci-devant Grand Sud)..... | De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B. ....                                                                                                                                                                          |           | 82 50  |
| Vallée de Stewiacke et Lansdowne                                  | Du Garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke sup., et de là à Lansdowne (12 milles en construction) .....                                                                                         |           | 37 00  |
| Sud-Est.....                                                      | Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière.....                                                                                                                                                                    | 44 00     |        |
|                                                                   | Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel .....                                                                                                                                                               | 96 00     |        |
|                                                                   | Embranchement—Drummondville à L'Avenir.....                                                                                                                                                                        | 12 00     |        |
|                                                                   | Lignes affermées—                                                                                                                                                                                                  |           |        |
|                                                                   | Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham.....                                                                                                                                             | 36 00     |        |
|                                                                   | Embranchement—Marierville à Saint-Césaire.....                                                                                                                                                                     | 9 00      |        |
|                                                                   | Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.....                                                                                                                                       | 63 00     | 260 00 |
|                                                                   | (Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic Grand-Tronc, et Stanstead, Shefford et Chambly).                                                                                                                |           |        |
| Sainte-Catherine et Niagara Central .....                         | De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara.....                                                                                                                                                                 |           | 12 35  |
| Prolongement de chemin de fer et pont de Saint-Jean.....          | Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick .....                                                                                   |           | 1 75   |
| Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....                   | De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (3 milles nivelés).....                                                                                                                                                  |           |        |

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

| Nom du chemin de fer.                     | Description.                                                                                                                                             | Distance. |                  |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|
|                                           |                                                                                                                                                          | Milles.   | Total.           |
| St-Louis, Richibouctou et Bouctouche..... | Richibouctou à Bouctouche—(Terminé de Richibouctou à Saint-Louis, 7 milles).....                                                                         |           |                  |
| Mille-Îles.....                           | Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de fer G.-T.....                                                                                                  |           | 3 15             |
| Témiscouata.....                          | De la Rivière-du-Loup, Que., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du N.-B.....                                                 |           | 81 20            |
| Comtés de l'Ouest.....                    | De Yarmouth à Digby, N.-B.....                                                                                                                           |           | 67 00            |
| Windsor et Annapolis.....                 | De Windsor à Annapolis, N.-E.....                                                                                                                        | 84 00     |                  |
| Affermé.....                              | Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax.....                                               | 32 00     |                  |
| Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....       | Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, au Fort-Qu'Appelle ; de là vers le nord-ouest (17 milles en construction)..... |           | 116 00           |
| Winnipeg et Baie-d'Hudson.....            | De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson....<br>(40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)                         |           | 110 00<br>650 00 |













---

---

ÉTATS SOMMAIRES.

---

---

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

| Numéro.    | Nom du chemin de fer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Longueur de la ligne.          |                          |                |                 | Longueur des voies de service. | Poids par verge. |                 |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|------------------|-----------------|
|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Complétée.<br>(Lisses posées.) | En voie de construction. | Lisses de fer. | Lisses d'acier. |                                | Lisses de fer.   | Lisses d'acier. |
|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                |                          |                |                 | Lbs.                           | Lbs.             |                 |
| 1          | Albert. 47 75 }<br>Embranchement de Harvey... 3 00 }                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 50 75                          | 44 50                    | 6 25           | 1 00            | 56                             | 56               |                 |
| 2          | Albert-Sud                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 10 50                          | 6 50                     | 10 50          |                 |                                | 56               |                 |
| 3          | Baie des Chaleurs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 60 00                          | 40 00                    | 60 00          | 6 00            |                                | 56               |                 |
| 4          | Cie de navigation de la Baie de Quinté                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 3 50                           |                          | 3 50           | 3 00            |                                | 50               |                 |
| 5          | Brockville, Westport et Sault Ste-Marie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 45 00                          |                          | 45 00          | 1 50            |                                | 56               |                 |
| 6          | Brantford, Waterloo et Lac Érié                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                | 5 00                     |                |                 |                                |                  |                 |
| 7          | Boucotoche et Moncton                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 32 00                          |                          | 32 00          | 3 25            |                                | 56               |                 |
| 8          | Canada-Atlantique                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 138 40                         |                          | 138 40         | 20 00           |                                | 56               |                 |
| 9          | Sud du Canada 365 11 }<br>Leamington et Sainte-Claire... 13 80 }                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 378 91                         | 34 76                    | 344 15         | 134 09          |                                | 60 65 80         |                 |
| 10         | Chemins de fer du gouvern. canadien—                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|            | Intercolonial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 891 00                         |                          | 891 00         | 133 25          |                                | 56 57 67         |                 |
|            | Ile du Prince-Édouard                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 210 60                         | 136 91                   | 73 69          | 15 68           | 40                             | 50 et 52         |                 |
|            | Prolongement Est                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 80 00                          |                          | 80 00          | 4 75            |                                | 56               |                 |
|            | Cap-Breton                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 98 75                          |                          | 98 75          |                 |                                | 56               |                 |
|            | Oxford et New-Glasgow                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 72 35                          |                          | 72 35          |                 |                                | 56               |                 |
| 11         | Canadien du Pacifique 3415 90 }<br>Atlantique et Nord-Ouest... 336 10 }<br>Colonisation, Sud-Ouest du<br>Manitoba... 211 20<br>Rive-Nord... 206 10<br>Saint-Laurent et Ottawa... 56 50<br>Toronto, Grey et Bruce... 188 70<br>Ontario et Québec... 339 00<br>Credit-Valley... 175 20<br>Pacifique d'Ontario-Ouest... 26 60<br>Jonction de Guelph... 15 50<br>Jonct. de Toronto à Strachan<br>Avenue... 3 20 | 4973 40                        | 58 00                    | 4915 40        | 450 90          | 56 à 72                        | 45 et 56         |                 |
| 12         | Caraquette                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 68 00                          |                          | 68 00          |                 |                                | 50               |                 |
| 13         | Carillon et Grenville                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 13 00                          | 13 00                    |                |                 | 65                             |                  |                 |
| 14         | Ontario-Central                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 104 00                         |                          | 104 00         | 11 00           |                                | 42 et 56         |                 |
| 15         | Central du Nouveau-Brunswick                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 68 00                          | 6 66                     | 68 00          | 2 00            |                                | 54               |                 |
| 16         | Embranchement de Chatham                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 11 00                          |                          | 11 00          | 1 00            |                                | 56 1/2 et 60     |                 |
| 17         | Vallée de la Cornwallis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                | 14 00                    |                |                 |                                |                  |                 |
| 18         | Cie de ch. de fer et houille de Cumberland                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 32 00                          | 14 00                    | 32 00          | 10 00           |                                | 56 et 67         |                 |
| 19         | Cie de Chaux du Canada                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4 80                           |                          | 4 80           | 1 00            |                                | 56               |                 |
| 20         | Comté de Drummond                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 14 50                          | 1 50                     | 13 00          |                 | 44                             | 56               |                 |
| 21         | Elgin, Petitoodiac et Havelock                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 27 75                          | 7 00                     | 20 75          | 1 00            | 60                             | 50 54 56 60      |                 |
| 22         | Érié et Huron                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 73 12                          |                          | 73 12          | 5 33            |                                | 54 et 56         |                 |
| 23         | Esquimalt et Nanaïmo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 78 00                          |                          | 78 00          | 2 03            |                                | 50 et 54         |                 |
| 24         | Cie de chemin de fer et de pont de Frédéric-<br>ricton et Sainte-Marie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1 33                           |                          | 1 33           |                 | 11                             | 60               |                 |
| 25         | Grand-Tronc 879 59 }<br>Buffalo et Lac Huron... 162 00 }<br>Grand-Tronc, Baie Georgienne<br>et Lac Érié... 172 75<br>Norfolk-Sud... 17 00<br>Jn. de Montréal et Champlain 81 25<br>Great-Western... 537 72<br>London et Port-Stanley... 23 84<br>Wellington, Grey et Bruce... 168 09<br>London, Huron et Bruce... 68 89                                                                                     |                                |                          |                |                 |                                |                  |                 |
| A reporter |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 7,540 66                       | 86 16                    | 295 67         | 7,244 99        | 806 89                         |                  |                 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Nombre de travées par mille. | Attaches des lisses.                        | Nombre d'élevateurs. |             | Nombre de ponts au-dessus de la voie. | Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails. | Nombre de croisements de chemins de fer. | Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec des embranchements. | Rayon maximum des courbes. | Maximum de la rampe au mille. | Largeur de la voie. | Numéor.        |            |
|------------------------------|---------------------------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------|----------------|------------|
|                              |                                             | Gardés.              | Non gardés. |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              |                            |                               |                     |                |            |
|                              |                                             |                      |             |                                       | Pieds.                                           |                                          |                                                   |                                              |                            |                               |                     |                |            |
| 2200                         | Coussinets et éclisses                      |                      |             |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              |                            |                               |                     |                |            |
| 2640                         | Eclisses                                    |                      | 20          | 1                                     | 40                                               |                                          | 2                                                 | 1                                            |                            | 70 4 8 1/2                    |                     | 1              |            |
| 2600                         | do                                          |                      | 7           |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              | 955                        | 120 4 8 1/2                   |                     | 2              |            |
| 3000                         | do                                          |                      |             | 1                                     | 22                                               |                                          | 1                                                 |                                              |                            | 67 4 8 1/2                    |                     | 3              |            |
| 2640                         | Joint Fisher                                |                      | 11          |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              | 400                        | 90 4 8 1/2                    |                     | 4              |            |
| 2600                         | do                                          |                      | 35          |                                       |                                                  |                                          | 2                                                 |                                              | 717                        | 58 4 8 1/2                    |                     | 5              |            |
| 2640                         | Eclisses                                    |                      | 16          | 1                                     | 20                                               |                                          | 1                                                 |                                              | 1719                       | 40 4 8 1/2                    |                     | 6              |            |
| 2816                         | do                                          |                      | 18          |                                       |                                                  |                                          | 1                                                 |                                              | 955                        | 73 4 8 1/2                    |                     | 7              |            |
| 2800                         | do                                          | 6                    | 86          | 3                                     | 22                                               | 6                                        | 4                                                 |                                              | 2865                       | 40 4 8 1/2                    |                     | 8              |            |
|                              |                                             | 3                    | 371         | 16                                    | 19                                               | 14                                       | 14                                                | 5                                            | 913                        | 75 4 8 1/2                    |                     | 9              |            |
| 2640                         | Eclisses à cornières et éclisses            | 1                    | 9           | 420                                   | 29                                               | 18 1/2                                   | 35                                                | 6                                            | 22                         | 17                            | 694                 | 65 4 8 1/2     | 10         |
| 2640                         | do                                          |                      |             | 956                                   | 2                                                | 17 1/2                                   |                                                   |                                              |                            |                               | 396                 | 90 3 6         |            |
| 2640                         | Eclisses                                    |                      | 60          | 2                                     |                                                  |                                          | 1                                                 |                                              | 955                        | 79 4 8 1/2                    |                     |                |            |
| 2640                         | do                                          |                      |             |                                       | 20                                               |                                          |                                                   |                                              | 955                        | 78 4 8 1/2                    |                     |                |            |
|                              |                                             |                      |             |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              |                            |                               | 52 80 4 8 1/2       |                |            |
| 2640                         | Eclisses à cornières et éclisses            | 6                    | 17          | 1975                                  | 54                                               | 20-22                                    | 10                                                | 30                                           | 37                         | 35                            | 500                 | *237 6 4 8 1/2 | 11         |
| 2600                         | Eclisses                                    |                      |             |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              |                            |                               |                     |                |            |
| 1760                         | Coussinets                                  |                      | 8           | 1                                     | 17                                               |                                          | 1                                                 |                                              | 1000                       |                               | 60 4 8 1/2          | 12             |            |
| 2640                         | Eclisses et chevilles                       | 1                    | 94          |                                       |                                                  |                                          | 3                                                 |                                              | 1910                       |                               | 100 5 6             | 13             |            |
| 2640                         | Eclisses                                    |                      | 23          |                                       |                                                  |                                          | 2                                                 |                                              | 955                        |                               | 107 4 8 1/2         | 14             |            |
| 2640                         | do                                          | 5                    | 5           |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              | 955                        |                               | 66 4 8 1/2          | 15             |            |
|                              |                                             |                      |             |                                       |                                                  |                                          | 2                                                 |                                              | 955                        |                               | 52 80 4 8 1/2       | 16             |            |
| 2600                         | Eclisses et chevilles                       |                      |             |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              |                            |                               |                     |                | 17         |
| 2680                         | Eclisses                                    |                      | 13          |                                       |                                                  |                                          | 1                                                 |                                              | 620                        |                               | 160 4 8 1/2         | 18             |            |
| 2640                         | do                                          |                      | 6           |                                       |                                                  |                                          | 2                                                 |                                              | 955                        |                               | 80 4 8 1/2          | 19             |            |
| 2640                         | do                                          |                      | 9           |                                       |                                                  |                                          | 1                                                 |                                              | 717                        |                               | 63 4 8 1/2          | 20             |            |
| 2640                         | Coussinets et éclisses                      |                      | 19          |                                       |                                                  |                                          | 1                                                 | 1                                            | 717                        |                               | 80 4 8 1/2          | 21             |            |
| 2816                         | Eclisses                                    |                      | 108         |                                       |                                                  |                                          | 1                                                 | 1                                            | 717                        |                               | 52 4 8 1/2          | 22             |            |
| 2992                         | Eclisses à cornières, éclisses et chevilles |                      | 15          | 2                                     | 23                                               |                                          | 4                                                 | 4                                            | 661                        |                               | 80 4 8 1/2          | 23             |            |
| 2564                         | do                                          |                      |             |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              | 573                        |                               |                     |                | 24         |
|                              |                                             |                      |             |                                       |                                                  |                                          |                                                   |                                              |                            |                               |                     |                | 50 4 8 1/2 |
| 10                           |                                             | 41                   | 4284        | 119                                   |                                                  |                                          |                                                   |                                              | 65                         | 106                           | 62                  |                |            |

\* Temporaire.

## N° 2.—PARTICULARITÉS

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                                                               | Longueur de la ligne.           |                          |                |                 | Longueur des voies de service. | Poids par verge. |                 |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|------------------|-----------------|
|         |                                                                                     | Complétées.<br>(Lisses posées.) | En voie de construction. | Lisses de fer. | Lisses d'acier. |                                | Lisses de fer.   | Lisses d'acier. |
|         |                                                                                     |                                 |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Report.....                                                                         | 2,113 13                        |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Brantford, Norfolk et Port Burwell.....                                             | 34 73                           |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Midland.....                                                                        | 165 75                          |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Toronto et Nipissingue.....                                                         | 111 50                          |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Grande-Jonction.....                                                                | 85 40                           |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Whitby, Port Perry et Lindsay, Victoria, Lindsay et Halburton.....                  | 46 50                           |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Nord.....                                                                           | 53 25                           |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Nord et Jonction du Pacifique.....                                                  | 205 37                          |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Hamilton et Nord-Ouest.....                                                         | 111 37                          |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Jonction de Madoc et Bridgewater.....                                               | 173 90                          |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Union Jacques-Cartier.....                                                          | 8 60                            |                          |                |                 |                                |                  |                 |
| 26      | Grand-Oriental.....                                                                 | 6 50                            | 60 00                    | 6 50           |                 |                                | 56               |                 |
| 27      | Grand-Nord.....                                                                     | 7 84                            |                          | 7 84           |                 |                                | 56               |                 |
| 28      | Grand-Nord-Ouest Central.....                                                       |                                 | 50 00                    |                |                 |                                |                  |                 |
| 29      | Hereford.....                                                                       | 35 35                           | 13 00                    | 35 35          | 1 65            |                                | 56               |                 |
| 30      | Iroindale, Bancroft et Ottawa.....                                                  | 10 00                           | 40 00                    | 10 00          | 25              |                                | 56               |                 |
| 31      | Joggins.....                                                                        | 13 00                           |                          | 13 00          | 1 50            |                                | 56               |                 |
| 32      | Kent-Northern.....                                                                  | 27 00                           | 3 50                     | 23 50          |                 |                                |                  |                 |
| 33      | Kingston et Pembroke.....                                                           | 112 75                          | 9 75                     | 103 00         | 21 00           | 50 à 84                        | 56               |                 |
| 34      | L'Assomption.....                                                                   | 3 00                            |                          | 3 00           | 25              |                                | 56               |                 |
| 35      | Lac Érié, Essex et Détroit.....                                                     | 38 00                           |                          | 38 00          | 3 04            |                                | 56               |                 |
| 36      | Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....                      | 15 20                           |                          | 15 20          |                 |                                | 16 et 30         |                 |
| 37      | Basses Laurentides.....                                                             | 22 00                           |                          | 22 00          | 1 50            |                                | 56               |                 |
| 38      | Manitoba et Nord-Ouest, Saskatchewan et Ouest.....                                  | 217 24                          | 15 47                    | 232 71         | 19 23           |                                | 56               |                 |
| 39      | Vallée de Massawippi.....                                                           | 34 00                           |                          | 34 00          |                 |                                | 50               |                 |
| 40      | Montréal et Ouest.....                                                              |                                 | 30 00                    |                |                 |                                |                  |                 |
| 41      | Montréal et Sorel.....                                                              | 44 67                           |                          | 44 67          | 3 33            |                                | 56               |                 |
| 42      | *Montréal et Lac Maskinonge.....                                                    | 10 00                           |                          | 10 00          |                 |                                |                  |                 |
| 43      | Montréal et Jonction du Vermont.....                                                | 23 60                           |                          | 23 60          | 2 00            |                                | 60               |                 |
| 44      | Napanee, Tamworth et Québec.....                                                    | 28 50                           | 27 00                    | 28 50          | 2 00            |                                | 56               |                 |
| 45      | Nouveau-Brunswick, Nouv.-Brunswick et Canada, Saint-Jean et Maine, Frédéricton..... | 174 00                          | 127 00                   | 415 50         | 36 50           |                                | 56 et 70         |                 |
| 46      | Nouv.-Brunswick et Île du Prince-Ed.                                                | 36 00                           |                          | 36 00          | 1 50            |                                | 56               |                 |
| 47      | Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....                                             | 116 00                          |                          | 116 00         | 5 00            | 56 1/2 et 61                   | 56               |                 |
| 48      | Nord du Pacifique et Manitoba.....                                                  | 112 00                          |                          | 112 00         | 7 00            |                                | 56               |                 |
| 49      | Cie Houillère et de Navig. du Nord-Ouest.....                                       | 109 50                          |                          | 109 50         | 4 70            | 28 et 30                       | 56               |                 |
| 50      | Central, Nouvelle-Ecosse.....                                                       | 34 00                           | 40 00                    | 34 00          | 1 00            |                                | 56               |                 |
| 51      | Nosbonsing et Nipissingue.....                                                      | 5 50                            |                          | 5 50           | 1 25            |                                | 56               |                 |
| 52      | Ottawa et Vallée de la Gatineau.....                                                |                                 | 3 00                     |                |                 |                                |                  |                 |
| 53      | Pontiac et Renfrew.....                                                             | 4 25                            |                          | 4 25           |                 |                                | 56               |                 |
| 54      | Pontiac et Jonction du Pacifique.....                                               | 71 00                           | 15 00                    | 71 00          | 2 00            |                                | 56               |                 |
| 55      | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....                                           | 22 00                           |                          | 22 00          |                 |                                | 56               |                 |
| 56      | Québec et Lac Saint-Jean.....                                                       | 191 00                          |                          | 191 00         | 10 00           |                                | 56               |                 |
| 57      | Québec-Central.....                                                                 | 154 00                          | 2 50                     | 151 50         | 11 00           |                                | 56               |                 |
| 58      | Québec, Montmorency et Charlevoix.....                                              | 20 50                           |                          | 20 50          | 1 50            |                                | 56               |                 |
| 59      | Stanstead, Shefford et Chambly.....                                                 | 43 00                           |                          | 29 00          | 14 00           | 60                             | 60               |                 |
|         | A reporter.....                                                                     | 12653 03                        | 364 16                   | 590 92         | 12062 11        | 1529 09                        |                  |                 |

\* Rapport de 1888.

## de construction, etc.—Suite.

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                        | Longueur de la ligne.           |                          |                |                 | Longueur des voies de service. | Poids par verge. |                 |      |               |    |
|---------|----------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|------------------|-----------------|------|---------------|----|
|         |                                              | Complétées.<br>(Lisses posées.) | En voie de construction. | Lisses de fer. | Lisses d'acier. |                                | Lisses de fer.   | Lisses d'acier. |      |               |    |
|         |                                              |                                 |                          |                |                 |                                |                  |                 | Lbs. | Lbs.          |    |
| 2640    | Eclisses à cornières et éclisses.....        | 12                              | 74 2493                  | 222            | 15 6-28 4       | 62                             | 57               | 78              | 1100 | 105 4 8 1/2   | 25 |
| 2640    | Eclisses.....                                |                                 | 5                        |                |                 |                                | 1                |                 | 1910 | 26 4 8 1/2    | 26 |
| 2600    | do.....                                      |                                 |                          |                |                 |                                | 1                |                 | 1273 | 52 80 4 8 1/2 | 27 |
| 2640    | do.....                                      |                                 | 15                       |                |                 |                                | 2                |                 | 955  | 66 4 8 1/2    | 28 |
| 3000    | do.....                                      |                                 | 3                        |                |                 |                                | 1                |                 | 1000 | 60 4 8 1/2    | 29 |
| 2640    | do.....                                      |                                 | 4                        |                |                 |                                | 1                | 1               | 955  | 79 4 8 1/2    | 30 |
| 2500    | do.....                                      |                                 | 5                        |                |                 |                                | 2                | 2               | 1000 | 60 4 8 1/2    | 31 |
| 2600    | Eclisses à cornières.....                    |                                 | 54 4                     | 16 1/2-21 1/2  |                 | 4                              | 4                | 13              | 955  | 79 4 8 1/2    | 32 |
| 2600    | Eclisses à cornières.....                    |                                 | 1                        |                |                 | 4                              | 4                |                 | 1433 | 20 4 8 1/2    | 33 |
| 2600    | Eclisses à cornières.....                    |                                 | 43                       | 1              | 19 6            | 4                              | 4                |                 | 1433 | 60 4 8 1/2    | 34 |
| 2600    | Eclisses à cornières.....                    |                                 | 7                        |                |                 |                                | 1                |                 | 717  | 82 4 8 1/2    | 35 |
| 2700    | Eclisses à cornières.....                    | 6                               | 160                      |                |                 |                                | 1                |                 | 955  | 105 4 8 1/2   | 36 |
| 2800    | Eclisses.....                                |                                 | 20                       | 1              | 19              | 1                              | 2                |                 | 955  | 76 4 8 1/2    | 37 |
| 2640    | Eclisses.....                                |                                 | 12                       |                |                 | 1                              | 2                |                 | 2292 | 53 4 8 1/2    | 38 |
| 2640    | Eclisses.....                                |                                 | 51                       | 1              | 17 1/2          |                                | 2                |                 | 882  | 52 4 8 1/2    | 39 |
| 3000    | Eclisses à cornières.....                    |                                 | 24                       |                |                 | 1                              | 1                |                 | 882  | 88 4 8 1/2    | 40 |
| 2640    | Eclisses.....                                | 1                               | 157                      | 3              | 18              | 1                              | 5                | 5               | 540  | 85 4 8 1/2    | 41 |
| 2400    | do.....                                      |                                 | 26                       |                |                 |                                | 1                |                 | 1000 | 66 4 8 1/2    | 42 |
| 2640    | Eclisses et éclisses à cornières.....        |                                 | 1                        | 25             |                 | 3                              | 5                | 1               | 955  | 80 4 8 1/2    | 43 |
| 2640    | Eclisses et barres à cornières.....          |                                 | 3                        |                |                 |                                | 1                |                 | 955  | 26 4 8 1/2    | 44 |
| 2112    | Eclisses.....                                |                                 | 4                        |                |                 |                                | 1                |                 | 1433 | 52 3 0        | 45 |
| 2640    | Eclisses à cornières.....                    |                                 | 21                       | 1              | 21              |                                | 1                |                 | 882  | 80 4 8 1/2    | 46 |
| 2600    | Eclisses.....                                |                                 | 1                        |                |                 |                                | 1                |                 | 882  | 132 4 8 1/2   | 47 |
| 2640    | Eclisses à cornières.....                    |                                 |                          |                |                 |                                | 1                |                 | 1433 | 52 80 4 8 1/2 | 48 |
| 2500    | Eclisses.....                                |                                 |                          |                |                 |                                | 1                |                 | 1433 | 52 80 4 8 1/2 | 49 |
| 2640    | do.....                                      |                                 | 26                       | 3              |                 |                                | 1                |                 | 716  | 132 4 8 1/2   | 50 |
| 2640    | do.....                                      |                                 | 6                        | 1              | 22              | 1                              | 5                | 1               | 882  | 76 4 8 1/2    | 51 |
| 2640    | Eclisses en acier unis avec 4 chevilles..... |                                 | 42                       |                |                 |                                | 3                | 4               | 1433 | 52 80 4 8 1/2 | 52 |
| 2400    | Eclisses et chevilles.....                   |                                 |                          |                |                 |                                |                  |                 | 1433 | 60 4 8 1/2    | 53 |
| 28      |                                              | 120                             | 7515                     | 356            |                 | 150                            | 213              | 165             |      |               |    |

## N° 2.—PARTICULARITÉS

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                                    | Longueur de la ligne.          |                          |                |                 | Longueur des voies de service. | Poids par verge. |                 |
|---------|----------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|------------------|-----------------|
|         |                                                          | Complétée.<br>(Lisses posées.) | En voie de construction. | Lisses de fer. | Lisses d'acier. |                                | Lisses de fer.   | Lisses d'acier. |
|         | Report.....                                              | 12653·03                       | 364·16                   | 590·92         | 12062·11        | 1529·09                        |                  |                 |
| 60      | † Ligne de la Rive.....                                  | 82·50                          |                          |                | 82·50           | 2·00                           |                  | 50              |
| 61      | Sud-Est—                                                 |                                |                          |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Montréal, Portland et Boston.....                        | 260·00                         |                          | 100·50         | 159·50          | 29·00                          | 60               | 57½ et 60       |
|         | Saint-Laurent et jonction du Lac Champlain.....          |                                |                          |                |                 |                                |                  |                 |
| 62      | Sainte-Catherine et Niagara-Central.....                 | 12·35                          |                          |                | 12·35           | 55                             |                  | 56              |
| 63      | Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer..... | 1·75                           |                          |                | 1·75            |                                |                  | 60              |
| 64      | Vallée de la St-Jean et Rivière du Loup.....             |                                | 3·00                     |                |                 |                                |                  |                 |
| 65      | *Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....            | 7·00                           |                          |                | 7·00            |                                |                  |                 |
| 66      | Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.....                 |                                | 12·00                    |                |                 |                                |                  |                 |
| 67      | Témiscouata.....                                         | 81·00                          |                          |                | 81·00           | 4·00                           |                  | 56              |
| 68      | Mille-Iles.....                                          | 4·08                           |                          |                | 4·08            | 1·00                           |                  | 56              |
| 69      | Comtés de l'Ouest.....                                   | 67·00                          | 20·00                    | 65·00          | 2·00            | 4·00                           | 56               | 56              |
| 70      | Windsor et Annapolis.....                                | 116·00                         |                          | 29·25          | 86·75           | 4·50                           | 50 et 67         | 56              |
|         | Embranchement de Windsor.....                            |                                |                          |                |                 |                                |                  |                 |
| 71      | Winnipeg et Baie-d'Hudson.....                           | 40·00                          |                          |                | 40·00           | 2·00                           |                  | 56              |
| 72      | *Montagne de Bois et Qu'Appelle.....                     |                                | 17·00                    |                |                 |                                |                  |                 |
|         | Total.....                                               | 13324·71                       | 416·16                   | 785·67         | 12539·04        | 1576·14                        |                  |                 |

† Ci-devant Grand-Sud ; rapport de 1888.

\* Rapport de 1888.

## de construction, etc.—Fin.

| Nombre de traverses par mille | Attaches de lisses, etc.    | Nombre d'élevateurs. |             | Nombre de ponts au-dessus de la voie. | Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails. | Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec des embranchements. | Rayon maximum des courbes. | Maximum de la rampe au mille. | Largeur de la voie. | Numéro. |
|-------------------------------|-----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------|---------|
|                               |                             | Gardés.              | Non gardés. |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     |         |
|                               | Report.....                 | 28                   | 120         | 7515                                  | 356                                              |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     |         |
| 2464                          | Eclisses à joint brisé..... |                      | 52          |                                       |                                                  | 1                                                   | 3                                                 |                                              | 716                        | 79                            | 4                   | 8½ 60   |
| 3000                          | Eclisses.....               | 1                    | 229         | 1                                     | 20·6                                             | 7                                                   | 11                                                | 5                                            | 637                        | 80                            | 4                   | 8½ 61   |
| 2500                          | do.....                     |                      | 17          | 10                                    |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     |         |
|                               |                             | 1                    | 3           |                                       |                                                  |                                                     | 2                                                 |                                              | 717                        | 79                            | 4                   | 8½ 62   |
|                               |                             |                      |             |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     | 63      |
|                               |                             |                      |             |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     | 64      |
|                               |                             |                      |             |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     | 65      |
| 2640                          | Eclisses.....               |                      |             |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     | 66      |
| 3000                          | Eclisses à cornières.....   |                      | 14          |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              | 955                        | 79                            | 4                   | 8½ 67   |
| 2600                          | Eclisses.....               |                      | 8           |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              | 660                        | 84                            | 4                   | 8½ 68   |
| 2640                          | do.....                     |                      |             |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              | 600                        | 84                            | 4                   | 8½ 69   |
| 2640                          | do.....                     |                      | 69          | 1                                     | 32                                               |                                                     | 1                                                 |                                              | 693                        | 75½                           | 4                   | 8½ 70   |
|                               |                             |                      | 6           |                                       |                                                  |                                                     | 1                                                 |                                              |                            |                               |                     | 71      |
|                               |                             |                      |             |                                       |                                                  |                                                     |                                                   |                                              |                            |                               |                     | 72      |
|                               | Total.....                  | 28                   | 122         | 7913                                  | 368                                              | 159                                                 | 235                                               | 170                                          |                            |                               |                     |         |

N° 3—PARTICULARITÉS du matériel roulant,

| Numéro.         | Nom du chemin de fer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Longueur de la ligne. |                          | Nombre de locomotives. |         | Nombre de wagons d'ortons. |         | Nombre de wagons palais. |         |  |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|---------|----------------------------|---------|--------------------------|---------|--|
|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Terminée.             | En voie de construction. | En propriété.          | Louées. | En propriété.              | Louées. | En propriété.            | Louées. |  |
| 1               | Albert ..... 47 75 }<br>Embranchement de Harvey..... 3 00 }                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 50 75                 |                          | 3                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 2               | Albert-Sud.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 10 50                 | 6 50                     | 1                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 3               | Baie des Chaleurs.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 60 00                 | 40 00                    | 2                      | 1       |                            |         |                          |         |  |
| 4               | Cie de Navigation de la Baie de Quinté.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 3 50                  |                          | 3                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 5               | Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 45 00                 |                          | 2                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 6               | Brantford, Waterloo et Lac Erié.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                       | 5 00                     |                        |         |                            |         |                          |         |  |
| 7               | Boucotoche et Moncton.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 32 00                 |                          | 2                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 8               | Canada-Atlantique.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 138 40                |                          | 11                     | 9       |                            |         |                          |         |  |
| 9               | Sud du Canada..... 365 11 }<br>Leamington et Sainte-Claire..... 13 80 }                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 378 91                |                          | 130                    |         |                            |         |                          |         |  |
| 10              | Chemins de fer de l'Etat.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |                          |                        |         |                            |         |                          |         |  |
|                 | Intercolonial.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 891 00                |                          | 176                    |         | 17                         |         | Dans le préc.            |         |  |
|                 | Ile du Prince-Edouard.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 210 60                |                          | 21                     |         |                            |         | Dans le préc.            |         |  |
|                 | Prolongement de l'Est.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 80 00                 |                          | 9                      |         |                            |         | Dans le préc.            |         |  |
|                 | Cap-Breton.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 98 75                 |                          | 8                      |         |                            |         | Dans le préc.            |         |  |
|                 | Oxford et New-Glasgow.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 72 35                 |                          | 9                      |         |                            |         | Dans le préc.            |         |  |
| 11              | Canadien du Pacifique..... 3,415 30 }<br>Atlantique et Nord-Ouest..... 336 10 }<br>Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 211 20 }<br>Rive-Nord..... 206 10 }<br>Saint-Laurent et Ottawa..... 56 50 }<br>Toronto, Grey et Bruce..... 188 70 }<br>Ontario et Québec..... 339 00 }<br>Credit-Valley..... 175 20 }<br>Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26 60 }<br>Jonction de Guelph..... 15 50 }<br>Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan..... 3 20 }                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 4,973 40              |                          | 408                    | *17     | 69                         | *17     | Dans le préc.            |         |  |
| 12              | Caraquette.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 68 00                 |                          | 3                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 13              | Carillon et Grenville.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 13 00                 |                          | 3                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 14              | Ontario-Central.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 104 00                |                          | 10                     |         |                            |         |                          |         |  |
| 15              | Central du Nouveau-Brunswick.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 68 00                 | 6 66                     | 1                      | 2       |                            |         |                          |         |  |
| 16              | Embranchement de Chatham.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 11 00                 |                          | 2                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 17              | Cornwallis-Valley.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                       | 14 00                    |                        |         |                            |         |                          |         |  |
| 18              | Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 32 00                 | 14 00                    | 10                     |         |                            |         |                          |         |  |
| 19              | Cie de chaux du Canada.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 4 80                  |                          |                        |         |                            |         |                          |         |  |
| 20              | Comté de Drummond.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 14 50                 |                          | 1                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 21              | Elgin, Petitoctiac et Havelock.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 27 75                 |                          | 2                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 22              | Erié et Huron.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 73 12                 |                          | 6                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 23              | Esquimalt et Nanaimo.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 78 00                 |                          | 4                      |         |                            |         |                          |         |  |
| 24              | Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1 33                  |                          |                        |         |                            |         |                          |         |  |
| 25              | Grand-Tronc..... 879 59 }<br>Buffalo et Lac Huron..... 162 00 }<br>G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié..... 172 75 }<br>Norfolk-Sud..... 17 00 }<br>Jonction de Montréal et Champlain..... 81 25 }<br>Grand-Occidental..... 537 72 }<br>London et Port-Stanley..... 23 84 }<br>Wellington, Grey et Bruce..... 168 09 }<br>London, Huron et Bruce..... 68 89 }<br>Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34 73 }<br>Midland..... 165 75 }<br>Toronto et Nipissingue..... 111 50 }<br>Grande-Jonction..... 85 40 }<br>Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46 50 }<br>Victoria (Lindsay à Haliburton)..... 53 25 }<br>Nord..... 205 37 }<br>Jonction du Nord et du Pacifique..... 111 37 }<br>Hamilton et Nord-Ouest..... 173 90 }<br>Jonction de Madoc à Bridgewater..... 8 60 }<br>Union Jacques-Cartier..... 6 50 } | 3,114 00              |                          | 687                    |         |                            |         |                          |         |  |
| A reporter..... |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 10,654 66             | 86 16                    | 1514                   | 29      | 86                         | 17      |                          |         |  |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Numéro. | Nombre de voitures de reclassé. |         | Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. |         | Nombre de wagons à bagage, malles, postes et messageries. |         | Nombre de wagons à bestiaux et à fret. |         | Nombre de wagons plateformes. |         | Nombre de wagons à bascule. |         | Observations.                                                  |
|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-----------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|
|         | En propriété.                   | Louées. | En propriété.                                           | Louées. | En propriété.                                             | Louées. | En propriété.                          | Louées. | En propriété.                 | Louées. | En propriété.               | Louées. |                                                                |
| 1       | 3                               |         |                                                         |         | 1                                                         |         | 9                                      |         | 20                            |         |                             |         |                                                                |
| 2       |                                 |         |                                                         |         |                                                           |         |                                        |         |                               |         |                             |         |                                                                |
| 3       |                                 |         |                                                         |         |                                                           |         |                                        |         |                               |         |                             |         |                                                                |
| 4       | 1                               |         | 1                                                       |         |                                                           |         | 5                                      |         | 16                            |         |                             |         |                                                                |
| 5       | 1                               |         |                                                         |         | 1                                                         |         | 5                                      |         | 5                             |         | 24                          |         |                                                                |
| 6       | 1                               |         |                                                         |         | 1                                                         |         | 20                                     |         | 10                            |         |                             |         |                                                                |
| 7       | 1                               |         | 1                                                       |         |                                                           |         | 1                                      |         | 20                            |         |                             |         |                                                                |
| 8       | 6                               | 4       |                                                         | 2       | 1                                                         | 4       | 510                                    | 1300    | 337                           |         | 6                           |         |                                                                |
| 9       | 45                              |         | 21                                                      |         | 23                                                        |         | 2099                                   |         | 188                           |         | 48                          |         | 9 Aussi 43 autres wagons.                                      |
| 10      | 75                              |         | 82                                                      |         | 47                                                        |         | 1868                                   |         | 1520                          |         | 2136                        |         | 10 Aussi 85 fourgons de conducteurs.                           |
|         | 17                              |         | 15                                                      |         | 4                                                         |         | 178                                    |         | 125                           |         | 150                         |         | Aussi 8 chasse-neige et 7 <i>langers</i> .                     |
|         | 6                               |         | 4                                                       |         | 4                                                         |         | 30                                     |         | 70                            |         | 150                         |         | Aussi 2 fourgons de conducteurs.                               |
|         |                                 |         |                                                         |         |                                                           |         | 25                                     |         | 85                            |         |                             |         |                                                                |
|         |                                 |         |                                                         |         |                                                           |         | 88                                     |         | 10                            |         |                             |         |                                                                |
| 11      | *5                              |         | *122                                                    |         | *103                                                      |         | *7633                                  | *1821   | *2697                         | *91     | 407                         |         | 11 Aussi 494 fourgons, wagons d'équipe, etc. * Prêts spéciaux. |
| 12      | 1                               |         | 1                                                       |         | 2                                                         |         | 4                                      |         | 16                            |         |                             |         |                                                                |
| 13      | 2                               |         | 4                                                       |         | 1                                                         |         | 3                                      |         | 3                             |         |                             |         |                                                                |
| 14      | 2                               |         | 3                                                       |         | 3                                                         |         | 24                                     |         | 92                            |         |                             |         |                                                                |
| 15      | 1                               | 2       |                                                         |         |                                                           |         |                                        | 6       | 32                            |         |                             |         |                                                                |
| 16      | 1                               |         | 2                                                       |         |                                                           |         |                                        |         | 1                             |         |                             |         |                                                                |
| 17      | 3                               |         |                                                         |         | 3                                                         |         | 3                                      |         | 39                            |         | 162                         |         |                                                                |
| 18      |                                 |         |                                                         |         |                                                           |         |                                        |         |                               |         |                             |         |                                                                |
| 19      | 1                               |         | 1                                                       |         |                                                           |         | 2                                      |         | 10                            |         |                             |         | 19 Exploité par le Quebec-Central.                             |
| 20      | 2                               |         | 1                                                       |         |                                                           |         | 2                                      |         | 10                            |         |                             |         |                                                                |
| 21      | 9                               |         |                                                         |         | 1                                                         |         | 30                                     |         | 12                            |         |                             |         |                                                                |
| 22      | 9                               |         |                                                         |         | 3                                                         |         | 30                                     |         | 12                            |         |                             |         |                                                                |
| 23      | 9                               |         |                                                         |         | 3                                                         |         | 14                                     |         | 56                            |         | 10                          |         |                                                                |
| 24      |                                 |         |                                                         |         |                                                           |         |                                        |         |                               |         |                             |         |                                                                |
|         | 366                             |         | 230                                                     |         | 214                                                       |         | 13744                                  |         | 5818                          |         |                             |         | 25                                                             |



N<sup>o</sup> 4.—Etat sommaire des opérations de l'année, et du

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Milles parcourus.                         | NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS. |                    |                                |                                 |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|--------------------------------|---------------------------------|
|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                           | Convois de voyageurs.                       | Convois de fret.   | Trains mixtes.                 | Total de milles parcourus.      |
| 1       | Albert..... 47 75<br>Embranchement de Harvey... 3 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 50 75                                     |                                             | 2,224              | 29,952                         | 32,176                          |
| 2       | Baie de Quinté et Cie de Navigation.... 3 50                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 3 50                                      |                                             |                    | 17,444                         | 17,444                          |
| 3       | Atlantique du Canada..... 138 40                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 138 40                                    | 180,038                                     | 179,592            | 11,205                         | 370,835                         |
| 4       | Canada-Sud..... 365 11<br>Leamington et Sainte-Claire... 13 80                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 378 91                                    | 1,013,286                                   | 1,898,636          | 156,385                        | 3,068,307                       |
| 5       | Chemins de fer de l'Etat—<br>Intercolonial..... 891 00<br>Ile du Prince-Edouard..... 210 60<br>Prolongement-Est..... 80 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 975 667<br>3,615,420<br>164,897<br>96,482 | 975,667<br>3,615,420<br>164,897             | In foregoing<br>do | 4,591,087<br>246,525<br>96,482 | 5,486,856<br>307,540<br>107,009 |
| 6       | Canadien du Pacifique..... 3,415 30<br>Atlantique et Nord-Ouest..... 336 10<br>Rive Nord..... 206 10<br>Saint-Laurent et Ottawa..... 56 50<br>Toronto, Grey et Bruce..... 188 70<br>Ontario et Québec..... 339 00<br>Credit-Valley..... 175 20<br>Pacifique d'Ontario-Ouest.... 26 60<br>Colonisation du Sud-Ouest du<br>Manitoba..... 211 20<br>Jonction de Guelph..... 15 50<br>Jonc. de Toronto à Strachan<br>Avenue..... 3 20                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4,973 40                                  | 4,191,477                                   | 5,747,772          | 692,728                        | 10,631,977                      |
| 7       | Caraquette..... 68 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                           |                                             | 40,170             | 40,170                         |                                 |
| 8       | Carillon et Grenville..... 13 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                           | 9,500                                       | 600                | 10,100                         |                                 |
| 9       | Ontario Central..... 104 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                           | 43,194                                      | 31,000             | 89,518                         |                                 |
| 10      | Embranchement de Chatham..... 11 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                           |                                             | 28,160             | 28,160                         |                                 |
| 11      | Chemin de fer et houillères de Cumberland..... 32 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                           |                                             | 108,729            | 108,729                        |                                 |
| 12      | Cie de chaux du Dominion..... 4 80                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                           |                                             |                    |                                |                                 |
| 13      | Comté de Drummond..... 13 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                           |                                             | 10,500             | 10,500                         |                                 |
| 14      | Elgin, Petitcodiac et Havelock..... 27 75                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                           |                                             | 17,524             | 17,524                         |                                 |
| 15      | Erié et Huron..... 73 12                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                           | 46,960                                      | 26,418             | 45,036                         |                                 |
| 16      | Esquimaux et Nanaïmo..... 78 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                           |                                             | 112,072            | 112,072                        |                                 |
| 17      | Cie de chemin de fer et pont de Frédéricton<br>et Sainte-Marie..... 1 33                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                           |                                             |                    |                                |                                 |
| 18      | Grand-Tronc..... 879 59<br>Buffalo et Lac Huron..... 162 00<br>Grand-Tronc, Baie Georgienne<br>et Lac Erié..... 172 75<br>Montréal et Jonc. Champlain..... 81 25<br>Grand-Occidental..... 537 72<br>London et Port-Stanley..... 23 84<br>Wellington, Grey et Bruce.... 168 09<br>London, Huron et Bruce..... 68 89<br>Brantford, Norfolk et Port-<br>Burwell..... 34 73<br>Midland..... 165 75<br>Toronto et Nipissingue..... 111 50<br>Grande-Jonction..... 85 40<br>Whitby, Port-Perry et Lindsay<br>Victoria (Lindsay à Halibur-<br>ton)..... 53 25<br>Nord..... 205 37<br>Nord et Jonction du Pacifique. 111 37<br>Hamilton et Nord-Ouest..... 173 90<br>Jonction de Madoc, à Bridge-<br>water..... 8 60<br>Norfolk-Sud..... 17 00 | 3,114 00                                  | 5,085,279                                   | 8,166,160          | 2,356,595                      | 15,608,034                      |
| 19      | Grand-Nord..... 7 84                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                           |                                             | 5,008              | 5,008                          |                                 |
| 20      | Joggins..... 13 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                           |                                             | 4,537              | 11,518                         |                                 |
|         | A reporter.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 10,287 40                                 | 11,627,029                                  | 19,847,756         | 3,818,526                      | 35,293,311                      |

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Nombre de milles parcourus par les locomotives. | Nombre total des voyageurs transportés. | Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté. | Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure. | Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure. | Numéro. | Observations.                   |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------|
| 32,176                                          | 8,133                                   | 21,556                                              | 16                                                                 | 12                                                            | 1       |                                 |
| 17,494                                          | 11,916                                  | 46,029                                              | 12                                                                 | 12                                                            | 2       |                                 |
| 509,742                                         | 131,177                                 | 407,500                                             | 35                                                                 | 15                                                            | 3       |                                 |
| 3,853,495                                       | 582,301                                 | 2,563,304                                           | 35                                                                 | 15                                                            | 4       |                                 |
| 5,486,856                                       | 1,091,189                               | 1,204,790                                           |                                                                    |                                                               | 5       |                                 |
| 307,540                                         | 152,780                                 | 55,682                                              | 20                                                                 | 14                                                            |         |                                 |
| 107,009                                         | 45,083                                  | 14,087                                              |                                                                    |                                                               |         |                                 |
| 12,995,172                                      | 2,457,306                               | 2,636,121                                           | 22                                                                 | 14                                                            | 6       |                                 |
| 43,170                                          | 5,925                                   | 9,229                                               | 20                                                                 |                                                               | 7       |                                 |
| 11,000                                          | 12,000                                  | 150                                                 | 25                                                                 | 20                                                            | 8       |                                 |
| 163,712                                         | 66,518                                  | 60,735                                              | 20                                                                 | 16                                                            | 9       |                                 |
| 33,660                                          | 1,502                                   | 16,528                                              | 30                                                                 |                                                               | 10      |                                 |
| 108,729                                         | 21,770                                  | 414,679                                             | 15                                                                 |                                                               | 11      |                                 |
|                                                 |                                         |                                                     |                                                                    |                                                               | 12      | Exploité par le Québec-Central. |
| 10,500                                          | 900                                     | 34,137                                              | 20                                                                 |                                                               | 13      |                                 |
| 19,425                                          | 8,037                                   | 11,320                                              |                                                                    |                                                               | 14      |                                 |
| 154,853                                         | 135,341                                 | 86,358                                              | 25                                                                 | 18                                                            | 15      |                                 |
| 112,072                                         | 34,104                                  | 20,860                                              | 20                                                                 | 12                                                            | 16      |                                 |
|                                                 | 3,041                                   | 6,695                                               |                                                                    |                                                               | 17      | Pour neuf mois.                 |
| 19,667,562                                      | 5,917,742                               | 7,128,973                                           | 30                                                                 | 15                                                            | 18      |                                 |
| 5,008                                           | 4,887                                   | 4,244                                               |                                                                    |                                                               | 19      |                                 |
| 17,055                                          | 9,554                                   | 35,110                                              |                                                                    |                                                               | 20      |                                 |
| 43,656,229                                      | 10,701,206                              | 14,778,087                                          |                                                                    |                                                               |         |                                 |

No. 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                                          | Milles parcourus. | NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS. |                  |                |                            |
|---------|----------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------|------------------|----------------|----------------------------|
|         |                                                                |                   | Convois de voyageurs.                       | Convois de fret. | Trains mixtes. | Total de milles parcourus. |
|         | Report.....                                                    | 10,287 40         | 11,627,029                                  | 19,847,756       | 3,815,526      | 35,293,311                 |
| 21      | Kent-Northern.....                                             | 27 00             |                                             |                  | 18,366         | 18,366                     |
| 22      | Kingston et Pembroke.....                                      | 112 75            | 95,000                                      |                  | 131,000        | 226,000                    |
| 23      | Basses Laurentides.....                                        | 22 00             |                                             | 7,318            |                | 7,318                      |
| 24      | L'Assomption.....                                              | 3 00              |                                             |                  | 5,921          | 5,921                      |
| 25      | Lac Érié, Essex et Détroit.....                                | 38 00             | 36,000                                      |                  | 84,000         | 120,000                    |
| 26      | Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue..... | 15 20             |                                             |                  |                |                            |
| 27      | Manitoba et Nord-Ouest..... 217 24                             | 232 71            | 50,538                                      | 46,597           | 15,183         | 112,318                    |
|         | Saskatchewan et de l'Ouest... 15 47                            |                   |                                             |                  |                |                            |
| 28      | Vallée de la Massawippi.....                                   | 34 00             | 59,784                                      | 101,840          | 4,865          | 166,489                    |
| 29      | Montréal et Sorel.....                                         | 44 67             | 8,190                                       |                  | 4,095          | 12,285                     |
| 30      | Montréal et Lac Maskinongé.....                                | 10 00             |                                             |                  |                |                            |
| 31      | Montréal et Jonction du Vermont.....                           | 23 60             | 64,583                                      | 98,157           | 2,256          | 164,996                    |
| 32      | Napanee, Tamworth et Québec.....                               | 28 50             |                                             |                  | 38,998         | 38,998                     |
| 33      | Nouveau-Brunswick..... 174 00                                  |                   |                                             |                  |                |                            |
|         | Nouveau-Brunswick et Canada 127 00                             |                   |                                             |                  |                |                            |
|         | Saint-Jean et Maine..... 92 00                                 | 415 50            | 292,136                                     | 204,551          | 395,199        | 891,886                    |
|         | Frédéricton..... 22 50                                         |                   |                                             |                  |                |                            |
| 34      | Nouveau-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.....                   | 36 00             | 4,188                                       | 4,246            | 21,924         | 30,358                     |
| 35      | Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....                        | 116 00            | 8,424                                       | 25,000           | 69,264         | 102,688                    |
| 36      | Cie Houillère et de Navigation du N.-O.....                    | 109 50            |                                             |                  | 157,396        | 157,396                    |
| 37      | Nosbonsing et Nipissingue.....                                 | 5 50              |                                             | 15,600           |                | 15,600                     |
| 38      | Jonction du Pacifique à Pontiac.....                           | 61 00             |                                             | 3,917            | 37,560         | 41,477                     |
| 39      | Québec et Lac Saint-Jean.....                                  | 177 00            | 106,783                                     | 70,318           | 43,123         | 220,044                    |
| 40      | Québec-Central.....                                            | 154 00            | 124,698                                     | 107,959          | 26,447         | 259,104                    |
| 41      | Stanstead, Shefford et Chambly.....                            | 43 00             | 37,226                                      | 38,809           | 11,325         | 87,360                     |
| 42      | Ligne de la Rive.....                                          | 82 50             |                                             | 4,563            | 51,645         | 56,208                     |
| 43      | Sud-Est..... 152 00                                            |                   |                                             |                  |                |                            |
|         | Montréal, Portland et Boston... 45 00                          | 260 00            | 256,913                                     | 160,215          | 96,340         | 513,468                    |
|         | Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent..... 63 00          |                   |                                             |                  |                |                            |
| 44      | Sainte-Catherine et Niagara-Central.....                       | 12 35             | 4,001                                       |                  | 4,940          | 8,941                      |
| 45      | Pont de Saint-Jean et prolong. de c. de f.....                 | 1 75              |                                             |                  |                |                            |
| 46      | St-Louis, Richibouctou et Boutouche.....                       | 7 00              |                                             |                  |                |                            |
| 47      | Témiscouata.....                                               | 81 00             |                                             | 544              | 12,657         | 13,201                     |
| 48      | Mille-Îles.....                                                | 4 08              | 11,060                                      |                  | 4,382          | 15,442                     |
| 46      | Comtés de l'Ouest.....                                         | 67 00             | 17,494                                      | 2,001            | 35,255         | 54,750                     |
| 50      | Windsor et Annapolis..... 84 00                                | 116 00            | 96,436                                      |                  | 88,839         | 185,275                    |
|         | Embranchement de Windsor... 32 00                              |                   |                                             |                  |                |                            |
|         |                                                                | 12,628 01         | 12,900,483                                  | 20,739,391       | 5,179,506      | 38,819,380                 |

nombre de milles parcourus, etc.—Fin.

| Nombre de milles parcourus par les locomotives. | Nombre total des voyageurs transportés. | Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté. | Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure. | Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure. | Numéro. | Observations.                            |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|
|                                                 |                                         |                                                      |                                                                    |                                                               |         |                                          |
| 18,366                                          | 4,247                                   | 9,816                                                | 18                                                                 |                                                               | 21      |                                          |
| 272,000                                         | 53,878                                  | 156,467                                              | 25                                                                 |                                                               | 18      | 22                                       |
| 7,318                                           |                                         | 19,446                                               |                                                                    |                                                               | 20      | 23                                       |
| 5,921                                           |                                         | 667                                                  | 15                                                                 |                                                               | 24      | 24                                       |
| 149,100                                         | 16,184                                  | 10,352                                               | 30                                                                 |                                                               | 20      | 25                                       |
|                                                 | 4,898                                   | 1,712                                                |                                                                    |                                                               |         | 26                                       |
| 192,162                                         | 22,697                                  | 50,084                                               | 27                                                                 |                                                               | 15      | 27                                       |
| 166,489                                         | 54,682                                  | 112,848                                              | 24                                                                 |                                                               | 12      | 28                                       |
| 12,285                                          | 9,500                                   | 3,484                                                | 20                                                                 |                                                               | 15      | 29                                       |
| 164,996                                         | 107,063                                 | 678,635                                              | 30                                                                 |                                                               | 30      | N'a pas transmis de rapport.             |
| 38,998                                          | 30,111                                  | 33,527                                               | 18                                                                 |                                                               | 12      | 31                                       |
|                                                 |                                         |                                                      |                                                                    |                                                               | 18      | 32                                       |
| 981,074                                         | 296,277                                 | 295,919                                              | 25                                                                 |                                                               | 12      | 33                                       |
| 36,275                                          | 18,717                                  | 32,566                                               | 18                                                                 |                                                               | 15      | 34                                       |
| 102,688                                         | 16,515                                  | 40,264                                               | 25                                                                 |                                                               | 15      | 35                                       |
| 214,732                                         | 1,868                                   | 93,055                                               |                                                                    |                                                               | 14      | 36                                       |
| 16,800                                          |                                         | 267,000                                              |                                                                    |                                                               | 25      | 37                                       |
| 46,485                                          | 21,727                                  | 11,244                                               | 30                                                                 |                                                               |         | 38                                       |
| 232,439                                         | 69,019                                  | 96,825                                               | 20                                                                 |                                                               | 12      | 39                                       |
| 276,946                                         | 113,632                                 | 122,924                                              | 25                                                                 |                                                               | 15      | 40                                       |
| 87,360                                          | 122,044                                 | 684,612                                              | 23                                                                 |                                                               | 12      | 41                                       |
| 57,708                                          | 11,200                                  | 12,774                                               | 22                                                                 |                                                               | 22      | 42 Ci-devant Grand-Sud, rapport de 1888. |
| 649,741                                         | 182,548                                 | 219,067                                              | 27                                                                 |                                                               | 16      | 43                                       |
| 8,941                                           | 11,558                                  | 13,758                                               |                                                                    |                                                               |         | 44 Pour neuf mois.                       |
|                                                 | 91,475                                  | 75,466                                               |                                                                    |                                                               |         | 45                                       |
|                                                 |                                         |                                                      |                                                                    |                                                               |         | 46 N'a pas transmis de rapport.          |
| 13,701                                          | 2,223                                   | 4,214                                                | 20                                                                 |                                                               |         | 47                                       |
| 15,442                                          | 19,832                                  | 12,951                                               | 20                                                                 |                                                               | 15      | 48                                       |
| 63,104                                          | 37,387                                  | 22,725                                               | 24                                                                 |                                                               | 20      | 49                                       |
| 220,838                                         | 122,481                                 | 68,137                                               | 22                                                                 |                                                               | 14      | 50                                       |
| 47,708,138                                      | 12,151,105                              | 17,928,626                                           |                                                                    |                                                               |         |                                          |

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté,

| Numéro.         | Nom du chemin de fer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Longueur de la voie.      | Farine.                     |                          | Grain.                        |                        | Bes-<br>Nombre.           |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------|---------------------------|
|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                           | Barils.                     | Ton'x.                   | Boisseaux.                    | Ton'x.                 |                           |
| 1               | Albert..... 47-75<br>Embranchement de Harvey..... 3-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 50-75                     | 4,201                       | 420                      | 11,618                        | 194                    | 1,031                     |
| 2               | Baie de Quinté et Cie de Navigation..... 3-50                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 3-50                      | 27,510                      | 2,751                    | 192,433                       | 5,773                  | 15                        |
| 3               | Canada-Atlantique..... 138-40                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 138-40                    | 294,648                     | 29,465                   | 1,878,142                     | 46,954                 | 18,965                    |
| 4               | Canada-Sud..... 365-11<br>Leamington et Sainte-Claire..... 13-80                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 378-01                    | 1,040,380                   | 104,038                  | 15,051,485                    | 342,408                | 978,575                   |
| 5               | Chemins de fer de l'Etat—<br>Intercolonial.....<br>Ile du Prince-Edouard.....<br>Prolongement-Est.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 891-00<br>210-60<br>80-00 | 927,014<br>22,512<br>21,500 | 92,701<br>2,251<br>2,149 | 1,519,862<br>487,035<br>6,296 | 38,656<br>8,498<br>143 | 77,661<br>11,561<br>8,299 |
| 6               | Canadien du Pacifique..... 3,415-30<br>Atlantique et Nord-Ouest..... 336-10<br>Rive-Nord..... 206-10<br>Saint-Laurent et Ottawa..... 56-50<br>Toronto, Grey et Bruce..... 188-70<br>Ontario et Québec..... 339-00<br>Credit-Valley..... 175-20<br>Pacifig. d'Ontario-Ouest..... 26-60<br>Colonisation du Sud-Ouest<br>du Manitoba..... 211-20<br>Jonction de Guelph..... 15-50<br>Jonction de Toronto à<br>Strachan Avenue..... 3-20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 4,973-40                  | 1,857,472                   | 185,777                  | 14,456,904                    | 366,681                | 228,272                   |
| 7               | Caraquette..... 68-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 68-00                     | 4,000                       | 400                      | 4,000                         | 90                     | 50                        |
| 8               | Carillon et Grenville..... 13-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 13-00                     |                             |                          |                               |                        |                           |
| 9               | Ontario-Central..... 104-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 104-00                    | 16,700                      | 1,670                    | 40,000                        | 4,000                  | 1,376                     |
| 10              | Embranchement de Chatham..... 11-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 11-00                     | 22,416                      | 2,197                    | 20,689                        | 621                    | 474                       |
| 11              | Ch. de fer et houillères de Cumberland..... 32-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 32-00                     | 10,440                      | 1,044                    | 10,500                        | 178                    | 26                        |
| 12              | Cie de chaux du Dominion..... 4-80                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 4-80                      |                             |                          |                               |                        |                           |
| 13              | Comté de Drummond..... 13-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 13-00                     | 1,350                       | 135                      | 2,580                         | 60                     |                           |
| 14              | Elgin, Petitcodiac et Havelock..... 27-75                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 27-75                     | 3,165                       | 316                      | 9,691                         | 176                    | 3,189                     |
| 15              | Erié et Huron..... 73-12                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 73-12                     | 124,206                     | 14,974                   | 250,870                       | 10,683                 | 5,322                     |
| 16              | Esquimalt et Nanaimo..... 78-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 78-00                     | 1,101                       | 110                      | 969                           | 27                     | 1,570                     |
| 17              | Fréd'ton et Cie du Pont du c. def. Ste Marie..... 1-33                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1-33                      |                             |                          |                               |                        |                           |
| 18              | Grand-Tronc..... 879-59<br>Buffalo et lac Huron..... 162-00<br>Grand-Tronc, Baie Geor-<br>gienne et Lac Erié..... 172-75<br>Norfolk-Sud..... 17-00<br>Montréal et J'n Champlain.. 81-25<br>Grand Nord-Ouest..... 537-72<br>London et Port-Stanley..... 23-84<br>Wellington, Grey et Bruce... 168-09<br>London, Huron et Bruce..... 68-89<br>Brantford, Norfolk et Port-<br>Burwell..... 34-73<br>Midland..... 165-75<br>Toronto et Nipissingue..... 111-50<br>Grande-Jonction..... 85-40<br>Whitby, Pt-Perry et Lindsay 46-50<br>Victoria (Lindsay à Hal-<br>burton)..... 53-25<br>Nord..... 205-37<br>Nord et Jonct. du Pacifique. 111-37<br>Hamilton et Nord-Ouest... 173-90<br>J'n de Madoc à Bridgewater. 8-60<br>Union Jacques-Cartier..... 6-50 | 3,114                     | 4,038,020                   | 403,802                  | 53,636,760                    | 1,340,919              | 1,293,641                 |
| 19              | Grand-Nord..... 7-84                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 7-84                      | 2,100                       | 210                      | 1,548                         | 36                     |                           |
| 20              | Joggins..... 13-00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 13-00                     | 1,441                       | 142                      | 10,405                        | 260                    | 24                        |
| A reporter..... |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 10,287-40                 | 8,420,176                   | 844,552                  | 87,591,787                    | 2,166,357              | 2,629,051                 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Noms.   | Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage. |               | Bois de chauffage. |         | Articles manufacturés. | Tous autres articles. | Total du poids transporté | Numéro.    | Observations. |
|---------|------------------------------------------------------|---------------|--------------------|---------|------------------------|-----------------------|---------------------------|------------|---------------|
|         | Ton'x.                                               | Pieds.        | Ton'x.             | Cordes. |                        |                       |                           |            |               |
| 207     | 10,642,000                                           |               | 12,127             | 1,176   | 1,680                  | 1,306                 | 5,622                     | 21,556     | 1             |
| 12      | 14,403,000                                           |               | 14,403             | 4,199   | 9,828                  | 9,063                 | 46,029                    | 2          |               |
| 3,793   | 115,970,000                                          |               | 173,957            | 47,732  | 10,907                 | 94,692                | 407,500                   | 3          |               |
| 195,715 | 33,401,696                                           |               | 54,937             | 233,395 | 350,093                | 151,785               | 1,364,328                 | 2,563,304  | 4             |
| 11,508  | 197,545,777                                          |               | 246,982            | 19,230  | 38,640                 | 252,398               | 523,955                   | 1,204,790  | 5             |
| 1,659   | 3,541,304                                            |               | 5,798              | 2,131   | 3,967                  | 33,509                | d. le précédent           | 55,682     |               |
| 1,260   | 1,491,424                                            |               | 2,453              |         |                        | 2,709                 | 5,373                     | 14,087     |               |
| 86,773  | 427,051,269                                          |               | 581,823            | 100,907 | 179,928                | 656,420               | 578,719                   | 2,636,121  | 6             |
| 15      | 3,500,000                                            |               | 4,500              | 700     | 700                    | 500                   | 3,024                     | 9,229      | 7             |
|         |                                                      |               |                    |         |                        |                       | 150                       | 150        | 8             |
| 670     | 7,015,000                                            |               | 9,348              | 1,600   | 2,400                  | 23,475                | 19,172                    | 60,735     | 9             |
| 190     | 2,450,000                                            |               | 3,675              | 406     | 580                    | 5,195                 | 4,070                     | 16,528     | 10            |
| 2       | 10,224,000                                           |               | 12,780             |         |                        | 3,927                 | 396,748                   | 414,679    | 11            |
|         |                                                      |               |                    |         |                        |                       |                           |            |               |
|         | 3,078,016                                            |               | 8,352              | 8,424   | 11,644                 | 542                   | 13,404                    | 34,137     | 12            |
| 308     | 5,880,214                                            |               | 8,789              | 80      | 120                    | 900                   | 761                       | 11,320     | 13            |
| 1,000   | 16,341,500                                           |               | 23,345             | 362     | 480                    | 14,952                | 20,924                    | 86,358     | 14            |
| 495     | 1,087,662                                            |               | 1,675              | 2,337   | 3,675                  | 6,669                 | 8,209                     | 20,860     | 15            |
|         |                                                      |               |                    |         |                        |                       |                           | 6,695      | 16            |
|         |                                                      |               |                    |         |                        |                       |                           |            | 17            |
| 210,437 | 623,459,371                                          |               | 912,853            | 169,409 | 301,541                | 882,956               | 3,076,465                 | 7,123,973  | 18            |
|         |                                                      |               |                    |         |                        |                       |                           |            |               |
|         | 1,106,400                                            |               | 1,098              | 704     | 1,042                  | 358                   | 1,500                     | 4,244      | 19            |
| 12      | 24,320                                               |               | 40                 | 2,000   | 1,600                  |                       | *33,056                   | 35,110     | 20            |
|         |                                                      |               |                    |         |                        |                       |                           |            |               |
|         | 514,056                                              | 1,478,212,953 | 2,078,835          | 590,017 | 950,021                | 2,058,336             | 6,159,235                 | 14,778,087 |               |

\* Houille.

N° 5.—ÉTAT sommaire du fret transporté,

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                                                                | Longueur de la voie. | Farine.          |                | Grain.           |              | Bes-<br>Nombre. |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------|----------------|------------------|--------------|-----------------|
|         |                                                                                      |                      | Barils.          | Ton'x.         | Boisseaux.       | Ton'x.       |                 |
|         | Report .....                                                                         | 10,287 40            | 8,420,176        | 844,552        | 87,591,787       | 2,166,357    | 2,629,051       |
| 21      | Kent-Nord .....                                                                      | 27 00                | 8,809            | 880            | 3,000            | 87           | 211             |
| 22      | Kingston et Pembroke.....                                                            | 112 75               | 3,000            | 300            | 171,000          | 4,130        | 630             |
| 23      | Basses-Laurentides.....                                                              | 22 00                |                  |                |                  |              |                 |
| 24      | L'Assomption.....                                                                    | 3 00                 | 1,300            | 120            |                  |              |                 |
| 25      | Lac Érié, Essex et Détroit.....                                                      | 38 00                | 1,152            | 142            | 69,226           | 1,868        | 2,409           |
| 26      | Cie du chemin de fer de colonisation du<br>Lac Témiscamingue.....                    | 15 20                | 2,590            | 259            | 18,318           | 426          |                 |
| 27      | Manitoba et Nord-Ouest.....                                                          | 217 24               |                  |                |                  |              |                 |
|         | Saskatchewan et Ouest.....                                                           | 15 47                | 22,173           | 2,209          | 822,407          | 21,816       | 2,301           |
| 28      | Vallée de la Massawippi.....                                                         | 34 00                | 6,400            | 640            | 229,964          | 5,348        | 5,100           |
| 29      | Montréal et Sorel.....                                                               | 44 67                |                  |                |                  |              |                 |
| 30      | Montréal et Lac Maskinongé.....                                                      | 7 00                 |                  |                |                  |              |                 |
| 31      | Montréal et Jonction du Vermont.....                                                 | 23 60                | 317,731          | 30,535         | 7,290,639        | 155,399      | 190,439         |
| 32      | Napanee, Tamworth et Québec.....                                                     | 28 50                | 8,330            | 833            | 39,600           | 965          | 1,800           |
| 33      | Nouveau-Brunswick.....                                                               | 174 00               |                  |                |                  |              |                 |
|         | Nouv.-Brunswick et Canada.....                                                       | 127 00               |                  |                |                  |              |                 |
|         | Saint-Jean et Maine.....                                                             | 92 00                |                  |                |                  |              |                 |
|         | Frédéricton.....                                                                     | 22 50                |                  |                |                  |              |                 |
| 34      | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-E.<br>Nord'et Ouest du Nouveau-Brunswick..        | 36 00<br>116 00      | 12,060<br>14,066 | 1,206<br>1,407 | 14,175<br>61,318 | 243<br>1,073 | 1,090<br>1,148  |
| 36      | Cie Houillère et de Navigation du N.-O.<br>Nonsbonging et Nipissingue.....           | 109 50<br>5 50       | 6,220            | 622            | 14,287           | 243          | 140             |
| 38      | Jonction du Pacifique à Pontiac.....                                                 | 61 00                | 10,262           | 1,026          | 27,263           | 683          | 2,761           |
| 39      | Québec et Lac Saint-Jean.....                                                        | 177 00               | 4,800            | 480            | 4,800            | 120          | 125             |
| 40      | Québec-Central.....                                                                  | 154 00               | 76,830           | 7,683          | 103,114          | 2,398        | 6,270           |
| 41      | Stanstead, Shefford et Chambly.....                                                  | 43 00                | 328,302          | 31,566         | 7,332,027        | 156,413      | 190,616         |
| 42      | Ligne Directe.....                                                                   | 82 50                | 6,660            | 660            | 9,056            | 184          | 234             |
| 43      | Sud-Est.....                                                                         | 152 00               |                  |                |                  |              |                 |
|         | Montréal, Portland et Boston.....                                                    | 45 00                |                  |                |                  |              |                 |
|         | Jonction du Lac Champlain<br>et du Saint-Laurent.....                                | 63 00                | 108,850          | 10,885         | 360,383          | 8,381        | 30,180          |
| 44      | Sainte-Catherine et Niagara-Central.....                                             | 12 35                | 3,750            | 375            | 18,000           | 540          |                 |
| 45      | Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer.<br>St-Louis, Richibouctou et Bouctouche.. | 1 75<br>7 00         |                  |                |                  |              |                 |
| 47      | Témiscouata.....                                                                     | 81 00                | 7,020            | 702            | 4,100            | 123          | 30              |
| 48      | Mille-Iles.....                                                                      | 4 08                 |                  |                |                  |              | 750             |
| 49      | Comtés de l'Ouest.....                                                               | 67 00                | 7,551            | 755            | 1,364            | 25           | 421             |
| 50      | Windsor et Annapolis.....                                                            | 84 00                |                  |                |                  |              |                 |
|         | Embranchement de Windsor.....                                                        | 32 00                | 46,752           | 4,675          |                  |              | 17,538          |
|         | Total .....                                                                          | 12,628 01            | 9,545,390        | 954,573        | 104,489,065      | 2,532,393    | 3,128,901       |

fret transporté, etc.—Fin.

| tiaux.  | Bois de toutes sortes,<br>excepté le bois de<br>chauffage. |           | Bois de chauffage. |           | Articles<br>manufac-<br>turés. | Tous<br>autres<br>articles. | Total du<br>poids<br>transporté | Numéro. | Observations.       |
|---------|------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|---------|---------------------|
|         | Ton'x.                                                     | Pieds.    | Ton'x.             | Cordes.   |                                |                             |                                 |         |                     |
| 514,056 | 1,478,212,953                                              | 2,078,835 | 590,017            | 950,021   | 2,058,336                      | 6,159,235                   | 14,778,087                      |         |                     |
| 100     | 2,327,000                                                  | 3,649     |                    |           | 2,600                          | 2,500                       | 9,816                           | 21      |                     |
| 315     | 69,350,000                                                 | 104,025   | 9,618              | 17,790    | 18,132                         | 11,775                      | 156,467                         | 22      |                     |
|         | 3,476,192                                                  | 5,724     | 10,103             | 13,236    |                                | 486                         | 19,446                          | 23      |                     |
|         | 131,328                                                    | 216       |                    |           |                                | 274                         | 667                             | 24      |                     |
| 739     | 38,920                                                     | 1,363     | 430                | 644       | 348                            | 5,248                       | 10,352                          | 25      |                     |
|         |                                                            |           |                    |           | 446                            | 581                         | 1,712                           | 26      |                     |
| 1,259   | 4,017,000                                                  | 6,026     | 730                | 1,145     | 16,377                         | 1,252                       | 50,084                          | 27      |                     |
| 1,020   | 15,120,960                                                 | 24,870    |                    |           |                                | 80,970                      | 112,848                         | 28      |                     |
|         |                                                            |           |                    |           |                                | 3,484                       | 3,484                           | 29      |                     |
| 32,411  | 37,390,000                                                 | 46,704    | 19                 | 34        | 124,168                        | 289,384                     | 678,635                         | 30      | N'a par transmis    |
| 990     | 1,300,000                                                  | 1,282     | 7,035              | 12,292    | 6,462                          | 10,703                      | 33,527                          | 32      | de rapport.         |
| 5,168   | 42,266,000                                                 | 53,490    | 9,980              | 13,851    | 170,962                        | 34,953                      | 295,919                         | 33      |                     |
| 111     | 5,680,000                                                  | 8,520     | 651                | 977       | 1,329                          | 20,180                      | 32,566                          | 34      |                     |
| 254     | 10,902,990                                                 | 17,367    | 2,808              | 3,900     | 1,527                          | 14,736                      | 40,264                          | 35      |                     |
| 70      | 2,487,766                                                  | 4,975     |                    |           | 1,144                          | 86,001                      | 93,055                          | 36      |                     |
|         |                                                            |           |                    |           |                                |                             | *267,000                        | 37      | *Billots de sciage. |
| 285     | 621,064                                                    | 4,318     | 731                | 1,182     | 2,777                          | 973                         | 11,244                          | 38      |                     |
| 75      | 22,560,000                                                 | 33,840    | 26,700             | 44,520    | 7,965                          | 9,825                       | 96,825                          | 39      |                     |
| 1,254   | 26,962,584                                                 | 44,348    | 6,614              | 9,829     | 148                            | 58,261                      | 122,924                         | 40      |                     |
| 32,476  | 38,219,000                                                 | 47,740    | 1,172              | 1,393     | 125,348                        | 289,676                     | 684,612                         | 41      |                     |
| 63      | 4,132,000                                                  | 5,945     | 649                | 982       | 1,565                          | 3,374                       | 12,774                          | 42      | Ci-devant Grand     |
|         |                                                            |           |                    |           |                                |                             |                                 | 43      | Sud, rapport        |
| 6,036   | 40,736,000                                                 | 67,000    |                    |           | 59,320                         | 67,445                      | 219,067                         | 43      | de 1888.            |
|         |                                                            |           |                    |           | 1,000                          | 11,843                      | 13,758                          | 44      | [c. de f. N.-B.     |
|         |                                                            |           |                    |           |                                |                             | 75,466                          | 45      | Exploité par le     |
|         |                                                            |           |                    |           |                                |                             |                                 | 46      | N'a pas transmis    |
| 15      | 600,000                                                    | 720       | 1,395              | 1,860     | 367                            | 427                         | 4,214                           | 47      | de rapport.         |
| 400     | 118,000,000                                                | 1,290     |                    |           | 9,261                          | 2,000                       | 12,951                          | 48      |                     |
| 142     | 12,084,000                                                 | 15,420    | 2,252              | 3,670     | 2,270                          | 443                         | 22,725                          | 49      |                     |
| 3,287   | 7,868,870                                                  | 9,836     | 1,437              | 2,053     | 15,475                         | 32,811                      | 68,137                          | 50      |                     |
| 600,526 | 1,946,986,627                                              | 2,587,503 | 672,431            | 1,078,379 | 2,627,384                      | 7,198,841                   | 17,928,626                      |         |                     |

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Numero | Nom du chemin de fer.                                  | Longueur de la ligne. | Transport des voyageurs. | Transport des marchandises. | Malles-postes et fret par messageries. | Autres sources. | Total.        | Observations.                     |
|--------|--------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------------------|-----------------|---------------|-----------------------------------|
| 1.     | Albert. Embranchement de Harvey                        | 50-75                 | \$ 5,642 28              | \$ 12,178 74                | \$ 2,306 16                            | \$ 672 45       | \$ 20,889 63  |                                   |
| 2.     | Cie de Navigation de la Baie de Quinté                 | 3-50                  | 2,768 65                 | 16,233 41                   | 1,070 30                               | 1,095 22        | 21,167 58     |                                   |
| 3.     | Atlantique du Canada                                   | 138-40                | 110,790 65               | 333,919 81                  | 24,639 50                              | 46,022 56       | 515,372 52    |                                   |
| 4.     | Canada-Sud                                             | 365-11                | 1,201,388 97             | 2,803,088 85                | 145,265 32                             | 4,223 85        | 4,153,966 99  |                                   |
| 5.     | Chemin de fer de l'Etat. Intercolonial.                | 891-00                | 887,170 70               | 1,882,361 01                | 145,832 64                             | 389 50          | 2,895,364 35  |                                   |
| 6.     | Le du Prince-Edouard. Prolongement-Est.                | 210-60                | 74,631 01                | 79,594 05                   | 16,755 00                              | 326 75          | 171,369 56    |                                   |
|        | Atlantique et Nord-Ouest.                              | 80-00                 | 33,075 77                | 26,733 43                   | 6,300 70                               |                 | 72,436 65     |                                   |
| 7.     | Caracquette                                            | 4-973-40              | 4,127,319 41             | 8,095,114 47                | 550,330 99                             | 243,846 94      | 13,016,611 81 |                                   |
| 8.     | Carillon et Grenville.                                 | 68-00                 | 5,308 53                 | 11,260 51                   | 1,641 12                               |                 | 18,210 16     |                                   |
| 9.     | Ontario-Central.                                       | 13-00                 | 2,713 49                 | 343 62                      |                                        |                 | 3,062 11      |                                   |
| 10.    | Embranchement de Chatham.                              | 104-00                | 37,003 50                | 53,295 92                   | 6,925 58                               | 3,140 72        | 100,366 72    |                                   |
| 11.    | Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland.     | 11-00                 | 3,020 05                 | 12,555 53                   | 1,229 21                               |                 | 16,804 79     |                                   |
| 12.    | Dominion LIME CO.                                      | 32-00                 | 8,491 55                 | 27,914 31                   | 1,332 84                               | 62,086 20       | 99,824 90     | Exploité par le Qué- bec-Central. |
| 13.    | Comté de Drummond                                      | 4-80                  | 208 00                   | 15,392 85                   |                                        |                 | 15,600 85     |                                   |
| 14.    | Elgin, Pétaocidine et Havelock.                        | 13-00                 | 2,206 02                 | 9,438 80                    | 633 93                                 | 161 39          | 12,440 14     |                                   |
| 15.    | Erie et Huron.                                         | 27-75                 | 54,151 28                | 56,993 97                   | 5,153 40                               | 969 60          | 117,268 25    |                                   |
| 16.    | Escrivat et Nanaimo.                                   | 73-12                 | 60,734 47                | 36,134 10                   | 3,888 76                               | 1,317 50        | 102,139 83    |                                   |
| 17.    | Fédération et Cie du pont du ch. de fer de St-Maurice. | 78-00                 | 304 10                   | 1,242 24                    |                                        |                 | 1,546 34      |                                   |
| 18.    | Grand-Tronic.                                          | 1-33                  |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | Buffalo et Lac Huron.                                  | 379-30                |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | G. T. Baie Geogrenne et Lac Erie.                      | 162-00                |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | Norfolk-Sud.                                           | 172-75                |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | Jonction de Montréal et Champlain.                     | 17-00                 |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | Grand-Occidental.                                      | 81-25                 |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | London et Port-Stanley.                                | 537-72                |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | Wellington, Grey et Bruce.                             | 23-84                 |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | London, Huron et Bruce.                                | 168-00                |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        | Brantford, Norfolk et Port-Burwell.                    | 68-89                 |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        |                                                        | 34-73                 |                          |                             |                                        |                 |               |                                   |
|        |                                                        | 3,114-00              | 5,532,749 41             | 11,061,589 36               | 636,476 18                             | 95,994 30       | 17,326,809 25 |                                   |

|     |                                                   |           |               |               |              |            |               |                                                    |
|-----|---------------------------------------------------|-----------|---------------|---------------|--------------|------------|---------------|----------------------------------------------------|
| 19. | Midland.                                          | 165-75    | 1,079 24      | 1,908 89      | 151 68       |            | 3,139 81      |                                                    |
| 20. | Toronto et Nipissingue                            | 111-50    | 2,432 07      | 11,170 48     |              |            | 13,593 55     |                                                    |
| 21. | Grande-Jonction                                   | 88-40     | 3,421 30      | 10,622 00     | 835 00       |            | 14,278 90     |                                                    |
| 22. | Whitby, Port-Perry et Lindsay                     | 46-50     | 41,348 90     | 136,365 37    | 8,613 01     | 23,339 49  | 208,666 57    |                                                    |
| 23. | Victoria (Lindsay à Haliburton)                   | 53-25     | 7,692 27      | 7,692 27      | 268 35       | 6 91       | 15,084 42     | Pour 7 mois.                                       |
| 24. | Nord.                                             | 205-37    | 1,363 00      | 222 15        |              | 73 20      | 1,880 42      |                                                    |
| 25. | Jonction du Nord et du Pacifique                  | 3-00      | 9,474 91      | 9,784 88      | 160 00       |            | 19,332 99     |                                                    |
| 26. | Hamilton et Nord-Ouest.                           | 38-00     | 8,978 22      | 22,264 47     |              |            | 31,392 69     |                                                    |
| 27. | Jonction de Madoc à Bridgewater.                  | 15-20     | 44,105 29     | 111,821 68    | 6,315 20     | 4,505 47   | 166,747 64    |                                                    |
| 28. | Union Jacques-Cartier.                            | 232-71    | 61,218 65     | 87,050 93     | 1,971 90     | 1,900 00   | 151,741 48    |                                                    |
| 29. | Grand-Nord.                                       | 34-00     | 5,210 84      | 1,742 42      | 914 59       |            | 7,867 85      | Pour 4 mois.                                       |
| 30. | Joggins.                                          | 44-67     | 50,667 34     | 108,319 99    | 7,061 80     |            | 164,549 13    | N'a pas transmis de rapport.                       |
| 31. | Montreal et Lac Maskinongé                        | 10-00     | 8,731 68      | 19,229 79     | 3,487 52     | 296 05     | 31,695 04     |                                                    |
| 32. | Cie de ch. de fer de Colon. du Lac Temiscamingue. | 28-30     | 293,279 77    | 537,154 15    | 33,120 64    | 36,233 31  | 899,737 87    |                                                    |
| 33. | Manitoba et Nord-Ouest.                           | 415-50    | 6,656 76      | 13,699 72     | 759 21       | 44 40      | 20,560 09     |                                                    |
| 34. | Saskatchewan et Ouest.                            | 116-00    | 18,720 11     | 29,310 39     | 1,308 12     | 7,179 23   | 57,123 85     |                                                    |
| 35. | Vallee de la Massachusetts.                       | 5-50      | 9,969 67      | 45,740 00     |              |            | 45,746 00     |                                                    |
| 36. | Montreal et Sorel.                                | 109-50    | 16,781 71     | 13,468 90     | 4,307 62     | 357 26     | 177,847 28    |                                                    |
| 37. | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.       | 61-00     | 33,814 36     | 101,268 00    | 2,351 36     |            | 142,988 01    |                                                    |
| 38. | Nosbington et Nipissingue.                        | 177-00    | 96,294 91     | 154,048 93    | 9,515 34     | 2,147 65   | 264,006 83    |                                                    |
| 39. | Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.    | 154-00    | 20,110 94     | 34,061 72     | 3,933 95     | 640 38     | 58,166 61     | Ci-devant ch. de fer Grand-Sud; rap- port de 1888. |
| 40. | Jonction du Pacifique à Pontiac.                  | 43-00     | 11,283 25     | 13,706 14     | 2,036 77     | 15,358 27  | 529,072 50    |                                                    |
| 41. | Quebec et Lac Saint-Jean.                         | 82-50     | 185,303 81    | 310,656 49    | 17,753 93    |            | 8,112 64      |                                                    |
| 42. | St-Annesad, Shefford et Chambly.                  | 260-00    | 2,638 20      | 5,474 44      | 847 41       |            | 42,474 76     |                                                    |
| 43. | Ligne de la Rive.                                 | 12-35     | 18,505 21     | 23,122 14     |              |            | 9,144 52      | N'a pas transmis de rapport.                       |
| 44. | Sud-Est.                                          | 7-00      | 3,268 16      | 5,958 16      | 18 20        |            | 16,330 21     |                                                    |
| 45. | Montreal, Portland et Boston.                     | 81-00     | 4,672 01      | 8,588 30      | 1,261 74     | 1,808 07   | 60,345 08     |                                                    |
| 46. | Jonc. du Lac Champlain et St-Laurent.             | 4 08      | 35,389 48     | 20,877 30     | 3,673 00     | 403 24     | 60,345 08     |                                                    |
| 47. | Saint-Catherine et Niagara Central.               | 67-00     | 110,919 67    | 129,137 40    | 12,844 18    | 552 51     | 263,503 76    |                                                    |
| 48. | St-Louis, Richibouctou et Bonaventure.            | 116-00    |               |               |              |            |               |                                                    |
| 49. | Milles-Iles.                                      | 12,628-01 | 13,242,705 90 | 26,671,049 17 | 1,681,162 86 | 554,694 42 | 42,149,615 35 |                                                    |
| 50. | Comtés de l'Ouest.                                | 84-00     |               |               |              |            |               |                                                    |
| 51. | Windor et Annapolis.                              | 32-00     |               |               |              |            |               |                                                    |
| 52. | Embranchement de Windor.                          |           |               |               |              |            |               |                                                    |

N<sup>o</sup> 7.—Etat sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| N <sup>o</sup> | Nom du chemin de fer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Longueur de la ligne.                                                                                                                                                               | Entretien de la voie et des bâtiments, etc.                                                                       |      | Service et réparat. des locomotives.                                                                             |      | Service et réparations des wagons.                                                                   |      | Frais généraux d'exploitation.                                                                                             |      | Total.                                                                                                                          | Observations. |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                     | \$                                                                                                                | cts. | \$                                                                                                               | cts. | \$                                                                                                   | cts. | \$                                                                                                                         | cts. |                                                                                                                                 |               |
| 1              | Albért.<br>Embranchement de Harvey<br>Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 47-75<br>3-00                                                                                                                                                                       | 6,305 07                                                                                                          |      | 6,270 37                                                                                                         |      | 623 30                                                                                               |      | 7,539 42                                                                                                                   |      | 20,738 18                                                                                                                       |               |
| 2              | Canada-Alantique.<br>Sud du Canada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 388-40<br>365-11<br>15-80                                                                                                                                                           | 2,304 37<br>57,312 15<br>403,128 83                                                                               |      | 8,481 00<br>114,567 88<br>799,945 45                                                                             |      | 27,232 50<br>289,771 33                                                                              |      | 4,677 51<br>1,404,588 34                                                                                                   |      | 16,928 08<br>307,170 01<br>2,899,433 65                                                                                         |               |
| 3              | Chemin de fer de l'Etat —<br>Intercolonial.<br>Prolongement-Est.<br>Atlantique et Nord-Ouest.<br>Rive-Nord.<br>Saint-Laurent et Ottawa.<br>Toronto, Grey et Bruce.<br>Ontario et Québec.<br>Credit-Valley.<br>Pacific de l'Ontario-Ouest.<br>Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.<br>Junction de Guelph.<br>Jont. de Toronto à l'avenue de Strachan.                                                                                                                                                                                                                                                                | 891-00<br>210-00<br>80-00<br>4973-40                                                                                                                                                | 789,678 18<br>112,635 46<br>38,281 82<br>2,172,350 77                                                             |      | 1,107,338 19<br>60,387 88<br>20,176 01<br>2,997,740 27                                                           |      | 448,694 33<br>17,608 10<br>6,322 67<br>456,961 88                                                    |      | 808,217 99<br>56,958 00<br>25,939 04<br>3,370,289 13                                                                       |      | 3,158,928 69<br>247,559 44<br>90,719 04<br>8,997,312 05                                                                         |               |
| 4              | Caraquette.<br>Carillon et Grenville.<br>Ontario-Central.<br>Embranchement de Chatham<br>Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland<br>Dominion Lime Co.<br>Comté de Drummond.<br>Eglin, Petitcodiac et Havelock.<br>Eglin et Huron.<br>Esquimaux et Nainaimo.<br>Fredonville et Cie du pont ch. de fer de Sainte-Marie.<br>Grand-Port.<br>Buffalo, Lac Huron.<br>G.-I., Baie Georgienne et Lac Erné.<br>Norfolk-Sud.<br>Junction de Montréal et Champlain.<br>Grand-Occidental.<br>London et Port-Stanley.<br>Wellington, Grey et Bruce.<br>London, Huron et Bruce.<br>Brantford, Norfolk et Port-Burwell. | 68-00<br>13-00<br>104-00<br>11-00<br>32-00<br>4-80<br>27-75<br>73-12<br>78-00<br>1-38<br>879-59<br>162-00<br>172-75<br>17-00<br>81-25<br>53-72<br>23-84<br>168-09<br>68-89<br>34-73 | 11,915 12<br>30,991 78<br>5,690 41<br>16,041 84<br>3,845 73<br>1,508 94<br>20,736 20<br>39,205 44<br>2,402,539 76 |      | 9,922 00<br>24,160 58<br>5,048 64<br>19,381 56<br>4,840 19<br>3,079 30<br>28,922 95<br>25,572 30<br>4,144,796 05 |      | 400 00<br>3,668 17<br>900 00<br>4,896 30<br>239 52<br>73 30<br>4,846 40<br>10,361 58<br>1,206,229 56 |      | 5,171 11<br>36,104 85<br>1,620 00<br>10,615 85<br>837 26<br>2,008 87<br>27,757 15<br>30,228 33<br>1,300 00<br>4,349,687 48 |      | 27,409 23<br>3,807 14<br>13,229 09<br>50,885 55<br>9,762 70<br>6,670 41<br>82,262 70<br>105,367 65<br>1,300 00<br>12,198,252 85 |               |

| N <sup>o</sup> | Nom du chemin de fer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Longueur de la ligne.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Entretien de la voie et des bâtiments, etc.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |      | Service et réparat. des locomotives.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |      | Service et réparations des wagons.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |      | Frais généraux d'exploitation.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |      | Total.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Observations. |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | \$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | cts. | \$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | cts. | \$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | cts. | \$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | cts. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |               |
| 19             | Grand-Nord.<br>Jogins.<br>Kent-Nord.<br>Kingston et Pembroke.<br>Bassem-Laurentides.<br>L'Assomption.<br>Lac Erné, Essex et Détroit.<br>Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac Temiscamingué.<br>Matocha et Nord-Ouest.<br>Saskatchewan et Ouest.<br>Vallee de la Massawippi.<br>Montréal et Sorel.<br>Montréal et Lac Massinongé.<br>Montréal et Junction du Vermont.<br>Napanea, Tamworth et Québec.<br>Nouvel-Brunswick.<br>Nouvel-Brunswick et Canada.<br>Saint-Jean et Maine.<br>Fredonville.<br>Nouvel-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.<br>Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.<br>Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest.<br>Nonsington et Nipissingue.<br>Pontiac et Junction du Pacifique.<br>Québec et Lac Saint-Jean.<br>Québec-Central.<br>Quebec, Shefford et Chambly.<br>Ligne de la Rive (Shore Line).<br>Sud-Est.<br>Montréal, Portland et Boston.<br>Lac Champlain et Saint-Laurent.<br>Sainte-Catherine et Niagara-Central.<br>Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.<br>Saint-Louis, Richibouctou et Bonaventure.<br>Témiscouata.<br>Mille-Iles.<br>Comtés de l'Ouest.<br>Windsor et Annapolis.<br>Embranchement de Windsor. | 165-75<br>111-50<br>85-40<br>46-50<br>53-25<br>205-37<br>111-37<br>15-20<br>13-00<br>73-12<br>8-60<br>6-50<br>7-84<br>13-00<br>27-00<br>112-75<br>22-00<br>3-00<br>88-00<br>15-20<br>232-71<br>34-00<br>44-67<br>23-60<br>28-50<br>415-50<br>36-00<br>116-00<br>109-50<br>5-50<br>61-00<br>177-00<br>154-00<br>43-00<br>82-50<br>200-00<br>12-35<br>7-00<br>81-00<br>67-00<br>116-00<br>12,028-01<br>65-00<br>45-00<br>63-00<br>1-75<br>4-08<br>84-00<br>32-00 | 1,643 60<br>2,502 69<br>4,000 00<br>32,717 18<br>1,487 00<br>224 58<br>3,736 32<br>17,217 91<br>67,081 97<br>32,299 25<br>1,440 52<br>16,887 26<br>7,082 91<br>197,946 23<br>4,144 47<br>17,595 11<br>30,547 16<br>10,727 70<br>14,604 64<br>32,519 65<br>53,367 14<br>20,418 34<br>19,443 81<br>173,885 13<br>5,098 44<br>13,557 92<br>9,531 88<br>3,413 88<br>25,555 97<br>81,777 68<br>7,018,848 53 |      | 3,631 90<br>6,000 00<br>62,839 27<br>1,860 00<br>89 16<br>1,751 20<br>3,972 16<br>2,245 00<br>50,987 23<br>30,853 04<br>502 57<br>40,497 45<br>7,498 81<br>197,756 35<br>5,147 74<br>7,777 39<br>32,369 63<br>10,307 65<br>7,107 65<br>42,841 00<br>50,446 32<br>14,704 28<br>15,948 79<br>134,361 70<br>1,480 95<br>5,383 75<br>3,180 26<br>11,168 36<br>35,139 74<br>10,168,284 37 |      | 63 61<br>400 00<br>11,524 26<br>1,700 00<br>662 97<br>5,328 64<br>3,275 09<br>52,727 32<br>37,636 69<br>5,101 97<br>27,881 48<br>10,474 12<br>55,642 90<br>205 71<br>7,070 36<br>8,015 75<br>3,170 00<br>2,090 94<br>9,644 24<br>11,246 25<br>3,219 33<br>1,738 42<br>41,424 65<br>217 44<br>373 95<br>3,646 23<br>12,266 62<br>2,790,568 26 |      | 1,496 21<br>3,088 85<br>2,500 00<br>41,893 33<br>1,700 00<br>662 97<br>5,328 64<br>3,275 09<br>52,727 32<br>37,636 69<br>5,101 97<br>27,881 48<br>10,474 12<br>158,746 15<br>2,643 37<br>22,111 33<br>45,218 35<br>18,718 20<br>7,866 31<br>1,532 24<br>72,938 39<br>15,187 71<br>9,176 24<br>189,996 32<br>2,229 39<br>585 45<br>7,681 56<br>13,281 38<br>44,212 16<br>11,056,436 25 |      | 3,139 81<br>9,285 05<br>12,900 00<br>148,965 04<br>5,627 91<br>13,882 47<br>22,738 00<br>183,630 38<br>109,387 23<br>7,045 06<br>111,902 98<br>25,758 39<br>610,091 63<br>12,141 25<br>54,563 03<br>116,150 89<br>42,946 60<br>31,669 54<br>109,537 13<br>187,968 10<br>53,529 66<br>46,367 26<br>509,667 80<br>9,926 22<br>14,143 37<br>22,971 25<br>12,073 56<br>59,631 94<br>173,896 20<br>31,038,045 35 |               |



N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

| Numéro. | Nom du chemin de fer.                                         | Nombre de milles. | Voyageurs, employés ou autres. | Tombés des wagons ou de la locomotive. |                | Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mov. |          |  |
|---------|---------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------|----------|--|
|         |                                                               |                   |                                | Tués.                                  | Blessés.       | Tués.                                                    | Blessés. |  |
|         | Report.....                                                   | 10,266.56         |                                | 28                                     | 84             | 17                                                       | 65       |  |
| 19      | Grand-Nord.....                                               | 8.84              |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 20      | Joggins.....                                                  | 13.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 21      | Kent-Nord.....                                                | 27.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 22      | Kingston et Pembroke.....                                     | 112.75            |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 23      | Basses Laurentides.....                                       | 22.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 24      | L'Assomption.....                                             | 3.00              |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 25      | Lac Erie, Essex et Détroit.....                               | 38.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 26      | Cie de ch. de fer de Colonis. du Lac Témiscamingue.....       | 15.20             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 27      | Manitoba et Nord-Ouest.....                                   | 217.14            | 232.71                         | Employés.                              |                |                                                          |          |  |
|         | Saskatchewan et Ouest.....                                    | 15.47             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 28      | Vallée de la Massawippi.....                                  | 34.00             | Employé.                       |                                        |                |                                                          |          |  |
| 29      | Montréal et Sorel.....                                        | 44.67             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 30      | Montréal et Lac Maskinongé.....                               | 10.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 31      | Montréal et Jonction du Vermont.....                          | 23.60             | Voyageurs.                     |                                        |                |                                                          |          |  |
| 32      | Napanee, Tamworth et Québec.....                              | 28.50             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 33      | Nouveau-Brunswick.....                                        | 174.00            | 415.50                         | {                                      |                |                                                          |          |  |
|         | Nouveau-Brunswick et Canada.....                              | 127.00            |                                |                                        | Voyageurs..... | 1                                                        |          |  |
|         | Saint-Jean et Maine.....                                      | 92.00             |                                |                                        | Employés.....  | 1                                                        |          |  |
|         | Frédéricton.....                                              | 22.50             |                                |                                        | Autres.....    |                                                          |          |  |
| 34      | Nouveau-Brunswick et Ile Prince-Edouard.....                  | 36.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 35      | Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....                       | 116.00            |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 36      | Cie des houillères et de navigation du Nord-Ouest.....        | 109.50            |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 37      | Nosbonsing et Nipissingue.....                                | 5.50              |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 38      | Pontiac et Jonction du Pacifique.....                         | 61.00             | Employés.                      |                                        | 1              |                                                          |          |  |
| 39      | Québec et Lac Saint-Jean.....                                 | 177.00            | Employés.                      | 1                                      |                | 1                                                        |          |  |
| 40      | Québec-Central.....                                           | 154.00            | Voyageurs.                     |                                        |                | 1                                                        |          |  |
| 41      | Stanstead, Shefford et Chambly.....                           | 43.00             | 43.00                          | {                                      |                |                                                          |          |  |
|         |                                                               |                   |                                |                                        | Voyageurs..... | 1                                                        |          |  |
|         |                                                               |                   |                                |                                        | Employés.....  | 1                                                        |          |  |
| 42      | Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud).....                   | 82.50             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 43      | Sud-Est.....                                                  | 152.00            | 260.00                         | {                                      |                |                                                          |          |  |
|         | Montréal, Portland et Boston.....                             | 45.00             |                                |                                        | Employés.....  | 3                                                        |          |  |
|         | Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent.....               | 63.00             |                                |                                        | Autres.....    |                                                          |          |  |
| 44      | Sainte-Catherine et Niagara Central.....                      | 12.35             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 45      | Cie de Pont de Saint-Jean et de prolongem. de ch. de fer..... | 1.75              |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 46      | Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....                  | 7.00              |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 47      | Témiscouata.....                                              | 81.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 48      | Mille-Îles.....                                               | 4.08              |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 49      | Comtés de l'Ouest.....                                        | 67.00             |                                |                                        |                |                                                          |          |  |
| 50      | Windsor et Annapolis.....                                     | 116.00            | Autres.....                    |                                        |                |                                                          |          |  |
|         | Totaux.....                                                   | 12,648.06         |                                | 30                                     | 88             | 18                                                       | 67       |  |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Al'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. |          | Sortant les bras ou la tête par les fenêtres. |          | Attelant des wagons. |          | Collisions ou déraillements. |          | Passant ou étant sur la voie. |          | Explosions. |          | Frap-pant sur des ponts. |          | Autres causes. |          | Totaux. |          | Numéro. |
|---------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------|----------|----------------------|----------|------------------------------|----------|-------------------------------|----------|-------------|----------|--------------------------|----------|----------------|----------|---------|----------|---------|
| Tués.                                             | Blessés. | Tués.                                         | Blessés. | Tués.                | Blessés. | Tués.                        | Blessés. | Tués.                         | Blessés. | Tués.       | Blessés. | Tués.                    | Blessés. | Tués.          | Blessés. | Tués.   | Blessés. |         |
| 5                                                 | 22       |                                               |          | 8                    | 329      | 41                           | 103      | 81                            | 117      |             |          | 1                        | 2        | 16             | 133      | 197     | 855      | 19      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 20      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 21      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 22      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 23      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 24      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 25      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 26      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 1        | 27      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 1        | 28      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 29      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 30      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          | 1                        |          |                |          | 1       |          | 31      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 32      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 33      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 1        | 34      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 1        | 35      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 36      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 37      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 38      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 2        | 39      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 1        | 40      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 41      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 42      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 43      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 7        | 44      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 2        | 45      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 46      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 47      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 48      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         |          | 49      |
|                                                   |          |                                               |          |                      |          |                              |          |                               |          |             |          |                          |          |                |          |         | 3        | 50      |
| 5                                                 | 22       |                                               |          | 8                    | 37       | 41                           | 105      | 90                            | 120      |             |          | 2                        | 2        | 16             | 134      | 210     | 875      |         |

N° 9.—VOIES ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

| Nom.                              | Longueur de la voie. | Largeur. | Nombre de locomotives. | Nombre de wagons. | Observations.                                                |
|-----------------------------------|----------------------|----------|------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------|
| <b>NOUVELLE-ECOSSE.</b>           |                      |          |                        |                   |                                                              |
| Cie houillère Internationale..... | 8'00                 | 4'8½     | 4                      | 118               | Wagons fournis par l'Intercolonial.                          |
| Cie houillère d'Acadie.....       | 6'00                 | 4'8½     | 2                      | .....             |                                                              |
| Cie de fer de Londonderry.....    | 11'00                | 4'8½     | 3                      | 24                |                                                              |
| do do.....                        | 3'00                 | 3'0      | 2                      | 27                |                                                              |
| Albion.....                       | 3'00                 | 4'8½     | 3                      | 180               |                                                              |
|                                   | 31'00                |          | 14                     | 349               |                                                              |
| <b>CAP-BRETON.</b>                |                      |          |                        |                   |                                                              |
| Old Bridgeport.....               | 75                   | 4'8½     | .....                  | .....             | Matériel roulant fourni par la Cie houillère Internationale. |
| Association générale des Mines—   |                      |          |                        |                   |                                                              |
| Sidney.....                       | 4'80                 | 4'8½     | 3                      | 208               |                                                              |
| Victoria.....                     | 5'00                 | 4'8½     | 2                      | 117               |                                                              |
| Sydney et Louisburg.....          | 43'00                | 3'0      | 3                      | 224               |                                                              |
| Gowrie.....                       | 1'50                 | 3'6      | 2                      | 123               |                                                              |
| Internationale.....               | 12'00                | 4'8½     | 3                      | 176               |                                                              |
| Calédonia.....                    | 2'25                 | 4'8½     | 2                      | 120               |                                                              |
|                                   | 69'30                |          | 15                     | 968               |                                                              |



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

| Nom du chemin de fer.                                            | Emprunt.      | Total.  | Boni.          | Total.  | Souscription d'actions ou d'obligations. | Total.  |
|------------------------------------------------------------------|---------------|---------|----------------|---------|------------------------------------------|---------|
|                                                                  | \$ cts.       | \$ cts. | \$ cts.        | \$ cts. | \$ cts.                                  | \$ cts. |
| Report.....                                                      | 15,457,633 33 |         | 110,404,581 27 |         |                                          |         |
| Joggins.....                                                     |               |         | 58,400 00      |         |                                          |         |
| Kent-Nord.....                                                   |               |         | 58,334 87      |         |                                          |         |
| Kingston et Pembroke.....                                        |               |         | 48,000 00      |         |                                          |         |
| L'Assomption.....                                                |               |         | 11,200 00      |         |                                          |         |
| Lac Expé, Essex et Détroit.....                                  |               |         | 118,400 00     |         |                                          |         |
| Colonisation du Lac Temiscauingue.....                           |               |         | 113,200 00     |         |                                          |         |
| Leamington et Sainte-Clair.....                                  |               |         | 217,600 00     |         |                                          |         |
| Reuss Laurentides.....                                           |               |         | 80,000 00      |         |                                          |         |
| Vallée de la Massawippi.....                                     |               |         | 32,000 00      |         |                                          |         |
| Montréal et Lac Maskinongé.....                                  |               |         | 103,600 00     |         |                                          |         |
| Montréal et Sorel.....                                           |               |         | 72,000 00      |         |                                          |         |
| Montréal et Ouest.....                                           |               |         | 361,270 00     |         |                                          |         |
| Napanea, Tanworth et Québec.....                                 |               |         | 204,400 00     |         |                                          |         |
| Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....                  |               |         | 118,400 00     |         |                                          |         |
| Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....                          |               |         | 320,000 00     |         |                                          |         |
| Nord et Jonction du Pacifique.....                               |               |         | 320,000 00     |         |                                          |         |
| Central, Nouvelle-Ecosse.....                                    |               |         | 255,000 00     |         |                                          |         |
| Oxford et New-Glasgow.....                                       |               |         | 1,291,254 97   |         |                                          |         |
| Ottawa et Vallée de la Gatineau.....                             |               |         | 320,000 00     |         |                                          |         |
| Pontiac et Jonction du Pacifique.....                            |               |         | 313,100 00     |         |                                          |         |
| Pontiac et Renfrew.....                                          |               |         | 13,200 00      |         |                                          |         |
| Ile du Prince-Edouard.....                                       |               |         | 3,731,780 89   |         |                                          |         |
| Québec et Lac Saint-Jean.....                                    |               |         | 585,095 00     |         |                                          |         |
| Québec-Central.....                                              |               |         | 348,342 00     |         |                                          |         |
| Québec, Montmorency et Charlevoix.....                           |               |         | 96,000 00      |         |                                          |         |
| Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal, do do |               |         | 4954,000 00    |         |                                          |         |
| Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal.       |               |         | 11,440,000 00  |         |                                          |         |
| Sainte-Catherine et Niagara-Central.....                         |               |         | 102,400 00     |         |                                          |         |
| Saint-Louis, Richibonction et Bonctouche.....                    | 433,900 00    |         | 140,800 00     |         |                                          |         |
| Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer.....         |               |         | 54,400 00      |         |                                          |         |
| Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....                     |               |         | 80,000 00      |         |                                          |         |
| Norfolk-Sud.....                                                 |               |         | 598,000 00     |         |                                          |         |
| Vallée de la Steviacke et Lansdowne.....                         |               |         | 54,400 00      |         |                                          |         |
| Temiscaouata.....                                                |               |         |                |         |                                          |         |
| Mille-Iles.....                                                  |               |         |                |         |                                          |         |

|                                                                |               |           |              |                |  |                |
|----------------------------------------------------------------|---------------|-----------|--------------|----------------|--|----------------|
| Toronto, Grey et Bruce.....                                    | 17,312 00     |           |              |                |  |                |
| Pacifique d'Ontario-Ouest.....                                 | 256,000 00    |           |              |                |  |                |
| Windsor et Annapolis.....                                      | 1,089,674 00  |           |              | 125,812,745 00 |  |                |
|                                                                | 15,891,533 33 |           |              |                |  |                |
| GOUVERNEMENT D'ONTARIO.                                        |               |           |              |                |  |                |
| Canada-Atlantique.....                                         | 270,000 00    |           |              |                |  |                |
| Canada-Central.....                                            | 1,473,000 00  |           |              |                |  |                |
| Canada-Sud.....                                                | 147,858 65    |           |              |                |  |                |
| Ontario-Central.....                                           | 126,500 00    |           |              |                |  |                |
| Cobourg, Blairton et Marmora.....                              | 18,740 00     |           |              |                |  |                |
| Credit Valley.....                                             | 531,000 00    | 26,000 00 |              |                |  |                |
| Érie et Huron.....                                             | 83,000 00     |           |              |                |  |                |
| Grande-Jonction.....                                           | 182,500 00    |           |              |                |  |                |
| Bac Georgienne et Lac Érié.....                                | 336,000 00    |           |              |                |  |                |
| Hamilton et Nord-Ouest.....                                    | 565,020 00    |           |              |                |  |                |
| Kingston et Pembroke.....                                      | 456,493 00    |           |              |                |  |                |
| London, Huron et Bruce.....                                    | 178,630 08    |           |              |                |  |                |
| Midland.....                                                   | 168,350 20    |           |              |                |  |                |
| Nord.....                                                      | 196,188 00    |           |              |                |  |                |
| Toronto et Nipissingue.....                                    | 105,212 00    |           |              |                |  |                |
| Jonction du Lac Simcoe.....                                    | 53,000 00     |           |              |                |  |                |
| Toronto, Grey et Bruce.....                                    | 375,282 00    |           |              |                |  |                |
| Victoria.....                                                  | 312,000 00    |           |              |                |  |                |
| Wellington, Grey et Bruce.....                                 | 241,276 00    |           |              |                |  |                |
| Whitby, Port-Perry et Lindsay.....                             | 94,957 59     |           |              | 5,921,007 52   |  |                |
|                                                                | 26,000 00     |           |              |                |  |                |
| GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.                                        |               |           |              |                |  |                |
| Bate-des-Chaleurs.....                                         | 700,000 00    |           |              |                |  |                |
| Grand-Oriental.....                                            | 156,000 00    |           |              |                |  |                |
| Comté de Drummond.....                                         | 156,000 00    |           |              |                |  |                |
| Hereford.....                                                  | 46,920 00     |           |              |                |  |                |
| International.....                                             | 391,122 02    |           |              |                |  |                |
| Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....                | 380,000 00    |           |              |                |  |                |
| Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Temiscauingue..... | 113,200 00    |           |              |                |  |                |
| L'Assomption.....                                              | 7,350 00      |           |              |                |  |                |
| Lévis et Kennebec.....                                         | +             |           |              |                |  |                |
| Vallée de Missisquoi.....                                      | 228,000 00    |           |              |                |  |                |
| Montréal et Jonction de Champlain.....                         | 328,895 00    |           |              |                |  |                |
| Montréal, Portland et Boston.....                              | 197,582 00    |           |              |                |  |                |
| Montréal et Ouest.....                                         | 350,000 00    |           |              |                |  |                |
| Ottawa et Vallée de la Gatineau.....                           | 320,000 00    |           |              |                |  |                |
| Pontiac à la Jonction du Pacifique.....                        | 600,000 00    |           |              |                |  |                |
| Quebec et Lac Saint-Jean.....                                  | 2,114,000 00  |           |              |                |  |                |
| A reporter.....                                                | 15,917,533 33 |           | 6,089,069 02 |                |  | 131,733,752 52 |

\* Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

+ Y compris Québec-Central.

N<sup>o</sup> 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Fin.

| Nom du chemin de fer.                                                                      | Emprunt. |      | Total.        |      | Boni. |      | Total.       |                | Souscription d'actions ou d'obligations. |            | Total. |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------|---------------|------|-------|------|--------------|----------------|------------------------------------------|------------|--------|------------|
|                                                                                            | \$       | cts. | \$            | cts. | \$    | cts. | \$           | cts.           | \$                                       | cts.       | \$     | cts.       |
| Report.....                                                                                |          |      | 15,917,533.33 |      |       |      | 6,089,069 02 | 131,733,752 52 |                                          |            |        |            |
| GOUVERNEMENT DE QUÉBEC—Fin.                                                                |          |      |               |      |       |      |              |                |                                          |            |        |            |
| Québec-Central.....                                                                        |          |      |               |      |       |      | 681,250 00   |                |                                          |            |        |            |
| Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....                                                |          |      | 3,722,956 00  |      |       |      | 727,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Québec, Montmorency et Charlevoix.....                                                     |          |      |               |      |       |      | 162,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Sud-Est.....                                                                               |          |      |               |      |       |      | 444,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Témiscouata.....                                                                           |          |      |               |      |       |      | 462,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Waterloo et Magog.....                                                                     |          |      |               |      |       |      | 92,000 00    |                |                                          |            |        |            |
|                                                                                            |          |      | 3,722,956 00  |      |       |      |              | 8,657,319 02   |                                          |            |        |            |
| GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.                                                         |          |      |               |      |       |      |              |                |                                          |            |        |            |
| Albert.....                                                                                |          |      |               |      |       |      | 455,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Albert-Sud.....                                                                            |          |      |               |      |       |      | 52,500 00    |                |                                          |            |        |            |
| Bouctouche et Moncton.....                                                                 |          |      |               |      |       |      | 96,000 00    |                |                                          |            |        |            |
| Caraqueite.....                                                                            |          |      |               |      |       |      | 180,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Central du Nouveau-Brunswick.....                                                          |          |      |               |      |       |      | 132,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Embranchement de Chatham.....                                                              |          |      |               |      |       |      | 327,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Fredericton.....                                                                           |          |      |               |      |       |      | 230,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Grand-Sud.....                                                                             |          |      |               |      |       |      | 423,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Embranchement de Harvey.....                                                               |          |      |               |      |       |      | 9,000 00     |                |                                          |            |        |            |
| Kent-Nord.....                                                                             |          |      |               |      |       |      | 135,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Nouveau-Brunswick.....                                                                     |          |      |               |      |       |      | 76,000 00    |                |                                          |            |        |            |
| Nouveau-Brunswick et Canada.....                                                           |          |      |               |      |       |      | 575,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....                                            |          |      |               |      |       |      | 108,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Nord et Ouest.....                                                                         |          |      |               |      |       |      | 321,500 00   |                |                                          |            |        |            |
| Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock).....                                 |          |      |               |      |       |      | 107,500 00   |                |                                          |            |        |            |
| Saint-Martin et Uplam.....                                                                 |          |      |               |      |       |      | 145,665 00   |                |                                          |            |        |            |
| Saint-Jean et Maine.....                                                                   |          |      |               |      |       |      | 195,000 00   |                |                                          |            |        |            |
| Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....                                               |          |      |               |      |       |      | 180,000 00   |                |                                          | 300,000 00 |        |            |
| Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....                                               |          |      |               |      |       |      | 21,000 00    |                |                                          |            |        |            |
| Témiscouata.....                                                                           |          |      |               |      |       |      | 36,000 00    |                |                                          |            |        |            |
|                                                                                            |          |      |               |      |       |      |              | 4,212,165 00   |                                          |            |        | 300,000 00 |
| GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.                                                        |          |      |               |      |       |      |              |                |                                          |            |        |            |
| Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton (Prolong.-Est) Joggins..... |          |      |               |      |       |      |              |                |                                          |            |        |            |

|                                                                                   |  |  |               |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--|--|---------------|--|--|--|------------|--|--|----------------|--|------------|
| Central de la Nouvelle-Écosse.....                                                |  |  |               |  |  |  | 411,119 94 |  |  |                |  |            |
| Springhill et Farrisboro (Cie de ch. de fer et des Houillères de Cumberland)..... |  |  |               |  |  |  | 189,090 95 |  |  |                |  |            |
| Vallée de Stewarcke et Lunenburg.....                                             |  |  |               |  |  |  | 80,000 00  |  |  |                |  |            |
| Comités de l'Ouest.....                                                           |  |  | 50,000 00     |  |  |  | 679,100 00 |  |  | 2,041,195 87   |  |            |
|                                                                                   |  |  |               |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| GOUVERNEMENT DU MANITOBA.                                                         |  |  |               |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| Manitoba et Nord-Ouest.....                                                       |  |  | 739,000 00    |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....                                        |  |  | 900,000 00    |  |  |  |            |  |  | 532,250 00     |  |            |
| Nord du Pacifique et Manitoba.....                                                |  |  | 50,000 00     |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| Saskatchewan et Ouest.....                                                        |  |  | 256,000 00    |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| Winnipeg et Baie-d'Hudson.....                                                    |  |  |               |  |  |  |            |  |  | 1,945,000 00   |  |            |
|                                                                                   |  |  |               |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.                                          |  |  |               |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| Canadien du Pacifique.....                                                        |  |  |               |  |  |  | 37,500 00  |  |  |                |  |            |
|                                                                                   |  |  |               |  |  |  |            |  |  |                |  |            |
| Total, aide des gouvernements.....                                                |  |  | 21,635,489 33 |  |  |  |            |  |  | 147,214,182 41 |  | 300,000 00 |

† Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1889.

| Municipalités.                          | Nom du chemin de fer.                       | Emprunt. | Total.  | Boni.      | Total.     | Subvention<br>par actions ou<br>d'obligations. | Total.       |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------|----------|---------|------------|------------|------------------------------------------------|--------------|
|                                         |                                             | \$ cts.  | \$ cts. | \$ cts.    | \$ cts.    | \$ cts.                                        | \$ cts.      |
| <b>ONTARIO.</b>                         |                                             |          |         |            |            |                                                |              |
| Deseronto . . . . .                     | Compagnie de Navigation et Baie de Quinté.  |          |         |            |            |                                                |              |
| Ville de Brantford . . . . .            | do                                          |          |         | 25,000 00  | 5,000 00   |                                                | 25,000 00    |
| Township de Oakland . . . . .           | Brantford, Waterloo et Lac Érié.            |          |         | 9,000 00   |            |                                                |              |
| Village de Waterford . . . . .          | do                                          |          |         | 5,000 00   |            |                                                |              |
| Ville de Brockville . . . . .           | Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie. |          |         | 36,000 00  |            |                                                |              |
| Elizabethtown . . . . .                 | do                                          |          |         | 7,000 00   |            |                                                |              |
| En arrière de Yonge et Escott . . . . . | do                                          |          |         | 15,000 00  |            |                                                |              |
| do Leeds et Lansdowne . . . . .         | do                                          |          |         | 5,000 00   |            |                                                |              |
| Basford et Burgess . . . . .            | do                                          |          |         | 28,000 00  |            |                                                |              |
| Crosby-Sud . . . . .                    | do                                          |          |         | 6,000 00   |            |                                                |              |
| Village de Newboro' . . . . .           | do                                          |          |         | 4,000 00   |            |                                                |              |
| Crosby-Nord . . . . .                   | do                                          |          |         | 15,000 00  |            |                                                |              |
| Diverses municipalités . . . . .        | Buffalo et Lac Huron . . . . .              |          |         | 966,000 00 | 116,000 00 |                                                | 1,082,000 00 |
| Renfrew . . . . .                       | Canada-Central . . . . .                    |          |         |            |            | 30,000 00                                      | 30,000 00    |
| Horton . . . . .                        | do                                          |          |         |            |            | 7,500 00                                       | 7,500 00     |
| Admaston . . . . .                      | do                                          |          |         |            |            | 5,000 00                                       | 5,000 00     |
| Comté d'Elgin . . . . .                 | Canada-Southern . . . . .                   |          |         | 200,000 00 |            |                                                |              |
| Township de Townsend . . . . .          | do                                          |          |         | 80,000 00  |            |                                                |              |
| do Durham . . . . .                     | do                                          |          |         | 15,000 00  |            |                                                |              |
| do Anderson . . . . .                   | do                                          |          |         | 15,000 00  |            |                                                |              |
| Ville de Saint-Thomas . . . . .         | do                                          |          |         | 25,000 00  |            |                                                |              |
| Township de Malden . . . . .            | do                                          |          |         | 15,000 00  |            |                                                |              |
| Ville d'Amherstburg . . . . .           | do                                          |          |         | 15,000 00  |            |                                                |              |
| Norwich-Sud . . . . .                   | do                                          |          |         | 7,500 00   |            |                                                |              |
| Northumberland et Durham . . . . .      | Cobourg, Blairton et Marmora . . . . .      |          |         | 113,500 00 | 322,500 00 |                                                | 436,000 00   |
| Village de Trenton . . . . .            | Ontario-Central . . . . .                   |          |         | 10,000 00  |            |                                                |              |
| Village de Wellington . . . . .         | do                                          |          |         | 2,500 00   |            |                                                |              |
| Ville de Picton . . . . .               | do                                          |          |         | 21,000 00  |            |                                                |              |
| Comté de Prince-Edouard . . . . .       | do                                          |          |         | 60,000 00  |            |                                                |              |

| Municipalités.                    | Nom du chemin de fer.                 | Emprunt. | Total.  | Boni.      | Total.       | Subvention<br>par actions ou<br>d'obligations. | Total.       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|----------|---------|------------|--------------|------------------------------------------------|--------------|
|                                   |                                       | \$ cts.  | \$ cts. | \$ cts.    | \$ cts.      | \$ cts.                                        | \$ cts.      |
| <b>CREDIT VALLEY.</b>             |                                       |          |         |            |              |                                                |              |
| Oxford . . . . .                  | do                                    |          |         | 200,000 00 |              |                                                | 200,000 00   |
| Wellington . . . . .              | do                                    |          |         | 135,000 00 |              |                                                | 135,000 00   |
| Waterloo . . . . .                | do                                    |          |         | 110,000 00 |              |                                                | 110,000 00   |
| Peel . . . . .                    | do                                    |          |         | 75,000 00  |              |                                                | 75,000 00    |
| do Halton . . . . .               | do                                    |          |         | 70,000 00  |              |                                                | 70,000 00    |
| Cité de Toronto . . . . .         | do                                    |          |         | 350,000 00 |              |                                                | 350,000 00   |
| do Saint-Thomas . . . . .         | do                                    |          |         | 50,000 00  |              |                                                | 50,000 00    |
| Ville de Milton . . . . .         | do                                    |          |         | 30,000 00  |              |                                                | 30,000 00    |
| do Brampton . . . . .             | do                                    |          |         | 20,000 00  |              |                                                | 20,000 00    |
| do Ingersoll . . . . .            | do                                    |          |         | 10,000 00  |              |                                                | 10,000 00    |
| do Orangeville . . . . .          | do                                    |          |         | 15,000 00  |              |                                                | 15,000 00    |
| Village de Streetsville . . . . . | do                                    |          |         | 20,000 00  |              |                                                | 20,000 00    |
| Comté de Kent . . . . .           | Erié et Huron . . . . .               |          |         | 155,000 00 | 1,085,000 00 |                                                | 1,240,000 00 |
| Ville de Chatham . . . . .        | do                                    |          |         | 30,000 00  |              |                                                | 30,000 00    |
| do Dresden . . . . .              | do                                    |          |         | 20,500 00  |              |                                                | 20,500 00    |
| do Blenheim . . . . .             | do                                    |          |         | 11,000 00  |              |                                                | 11,000 00    |
| Village de Wallaceburg . . . . .  | do                                    |          |         | 11,000 00  |              |                                                | 11,000 00    |
| Township de Sombra . . . . .      | do                                    |          |         | 14,000 00  |              |                                                | 14,000 00    |
| do Sarnia . . . . .               | do                                    |          |         | 16,000 00  |              |                                                | 16,000 00    |
| do Woodhouse . . . . .            | do                                    |          |         | 15,000 00  |              |                                                | 15,000 00    |
| Ville de Simcoe . . . . .         | Baie Georgienne et Lac Érié . . . . . |          |         | 10,000 00  |              |                                                | 10,000 00    |
| Township de Norwich-Sud . . . . . | do                                    |          |         | 10,000 00  |              |                                                | 10,000 00    |
| do do Nord . . . . .              | do                                    |          |         | 40,000 00  |              |                                                | 40,000 00    |
| Ville de Woodstock . . . . .      | do                                    |          |         | 25,000 00  |              |                                                | 25,000 00    |
| Township d'Oxford-Est . . . . .   | do                                    |          |         | 25,000 00  |              |                                                | 25,000 00    |
| do Woodstock . . . . .            | do                                    |          |         | 60,000 00  |              |                                                | 60,000 00    |
| Ville de Woodstock . . . . .      | do                                    |          |         | 120,000 00 |              |                                                | 120,000 00   |
| Comté de Perth . . . . .          | do                                    |          |         | 40,000 00  |              |                                                | 40,000 00    |
| Township de Mornington . . . . .  | do                                    |          |         | 10,000 00  |              |                                                | 10,000 00    |
| do Elma . . . . .                 | do                                    |          |         | 15,000 00  |              |                                                | 15,000 00    |
| Ville de Listowel . . . . .       | do                                    |          |         | 30,000 00  |              |                                                | 30,000 00    |
| Township de Wallace . . . . .     | do                                    |          |         | 25,000 00  |              |                                                | 25,000 00    |
| Ville de Palmerston . . . . .     | do                                    |          |         | 25,000 00  |              |                                                | 25,000 00    |
| Township de Minto . . . . .       | do                                    |          |         | 20,000 00  |              |                                                | 20,000 00    |
| Ville de Harriston . . . . .      | do                                    |          |         | 20,000 00  |              |                                                | 20,000 00    |
| Township de Normandy . . . . .    | do                                    |          |         | 63,000 00  |              |                                                | 63,000 00    |
| do Bentwick . . . . .             | do                                    |          |         | 20,000 00  |              |                                                | 20,000 00    |
| do Erant . . . . .                | do                                    |          |         | 45,000 00  |              |                                                | 45,000 00    |
| do Eldersdale . . . . .           | do                                    |          |         | 45,000 00  |              |                                                | 45,000 00    |
| do Arran . . . . .                | do                                    |          |         | 43,000 00  |              |                                                | 43,000 00    |
| do Anabel . . . . .               | do                                    |          |         | 32,000 00  |              |                                                | 32,000 00    |
| Township de Kippel . . . . .      | do                                    |          |         | 10,000 00  |              |                                                | 10,000 00    |
| do Albermarle . . . . .           | do                                    |          |         | 22,000 00  |              |                                                | 22,000 00    |
| Ville de Mount Forest . . . . .   | do                                    |          |         | 60,000 00  |              |                                                | 60,000 00    |
| Township de Egremont . . . . .    | do                                    |          |         |            |              |                                                |              |
| A reporter . . . . .              |                                       |          |         |            |              |                                                | 67,500 00    |



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

| Municipalités.                         | Nom du chemin de fer.            | Emprunt.   | Total. |            | Boni.      | Total.       | Souscriptions d'actions ou d'obligations. | Total.     |
|----------------------------------------|----------------------------------|------------|--------|------------|------------|--------------|-------------------------------------------|------------|
|                                        |                                  |            | \$     | cts.       |            |              |                                           |            |
| <b>ONTARIO—<i>Suite.</i></b>           |                                  |            |        |            |            |              |                                           |            |
| Township de Winchester-Onest           | Report.....                      |            |        |            |            |              |                                           |            |
|                                        | Ontario et Québec.....           |            |        |            | 35,000 00  | 6,235,446 85 |                                           | 627,500 00 |
| Ville de Simcoe                        | Norfolk-Sud.....                 |            |        |            | 15,000 00  |              |                                           |            |
| Township de Charltonville              | do                               |            |        |            | 5,000 00   |              |                                           |            |
| do                                     | do                               |            |        |            | 20,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Walsingham-Sud.....              |            |        |            | 40,000 00  |              |                                           |            |
| Cité de Sainte-Catherine               | Ste-Catherine et Niagara-Central | 80,000 00  |        |            | 80,000 00  |              |                                           |            |
| Ville de Thorold                       | do                               |            |        | 80,000 00  | 20,000 00  |              |                                           |            |
| Cité d'Ottawa                          | Saint-Laurent et Ottawa.....     | 200,000 00 |        |            |            |              | 60,000 00                                 |            |
| do                                     | do                               | 100,000 00 |        |            |            |              | 30,000 00                                 |            |
| do                                     | do                               |            |        | 300,000 00 |            |              |                                           | 90,000 00  |
| do                                     | Millie-Iles.....                 |            |        |            |            |              |                                           |            |
| Cité de Toronto                        | Toronto et Nipissingue.....      |            |        |            | 150,000 00 |              |                                           |            |
| do                                     | do                               |            |        |            | 10,000 00  |              |                                           |            |
| Township de Scarborough                | do                               |            |        |            | 30,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | do                               |            |        |            | 50,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Markham                          |            |        |            | 10,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Uxbridge                         |            |        |            | 10,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Scott                            |            |        |            | 50,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Brock                            |            |        |            | 44,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Eldon                            |            |        |            | 15,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Bexley                           |            |        |            | 15,000 00  |              |                                           |            |
| do                                     | Somerville                       |            |        |            | 12,500 00  |              |                                           |            |
| Townships de Luxton, Digby et Langford | do                               |            |        |            | 2,000 00   |              |                                           |            |
| do                                     | do                               |            |        |            |            |              |                                           |            |
| Ville de Uxbridge                      | do                               |            |        |            |            |              |                                           | 388,500 00 |
| Albion                                 | Toronto, Grey et Bruce.....      |            |        |            | 40,000 00  |              |                                           |            |
| Caledon                                | do                               |            |        |            | 45,000 00  |              |                                           |            |
| Mono                                   | do                               |            |        |            | 45,000 00  |              |                                           |            |
| Amaranth                               | do                               |            |        |            | 30,000 00  |              |                                           |            |
| Arthur                                 | do                               |            |        |            | 35,000 00  |              |                                           |            |
| Orangeville                            | do                               |            |        |            | 15,000 00  |              |                                           |            |
| Mount-Forest                           | do                               |            |        |            | 20,000 00  |              |                                           |            |
| Toronto                                | do                               |            |        |            | 350,000 00 |              |                                           |            |
| Comté de Grey (groupe)                 | do                               |            |        |            | 300,000 00 |              |                                           |            |

|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  |              |            |
|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|--|------------|--|--|--------------|------------|
| Owen-Sound                        | do                                 |  |  |  | 5,000 00   |  |  |              |            |
| Minto                             | do                                 |  |  |  | 15,000 00  |  |  |              |            |
| Howick                            | do                                 |  |  |  | 35,000 00  |  |  |              |            |
| Gorrie et Wroxeter                | do                                 |  |  |  | 5,000 00   |  |  |              |            |
| Teeswater                         | do                                 |  |  |  | 5,000 00   |  |  |              |            |
| Culross                           | do                                 |  |  |  | 98,000 00  |  |  |              |            |
| Turnbury                          | do                                 |  |  |  | 5,000 00   |  |  |              |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  | 988,000 00   |            |
| Ville de Lindsay                  | Victoria.....                      |  |  |  | 85,000 00  |  |  |              |            |
| Village de Fenelon Falls          | do                                 |  |  |  | 25,000 00  |  |  |              |            |
| Township de Verulam et Somerville | do                                 |  |  |  | 22,000 00  |  |  |              |            |
| Comté d'Haliburton                | do                                 |  |  |  | 54,000 00  |  |  |              |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  | 186,000 00   |            |
| Fergus                            | Wellington, Grey et Bruce.....     |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
| Peel                              | do                                 |  |  |  | 40,000 00  |  |  |              |            |
| Elera                             | do                                 |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
| Maryboro'                         | do                                 |  |  |  | 40,000 00  |  |  |              |            |
| Nichol                            | do                                 |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
| Wallace                           | do                                 |  |  |  | 35,000 00  |  |  |              |            |
| Minto                             | do                                 |  |  |  | 65,000 00  |  |  |              |            |
| Bruce                             | do                                 |  |  |  | 278,000 00 |  |  |              |            |
| Howick                            | do                                 |  |  |  | 20,000 00  |  |  |              |            |
| Listowel                          | do                                 |  |  |  | 15,000 00  |  |  |              |            |
| Grey                              | do                                 |  |  |  | 30,000 00  |  |  |              |            |
| Elma                              | do                                 |  |  |  | 35,000 00  |  |  |              |            |
| Morris                            | do                                 |  |  |  | 30,000 00  |  |  |              |            |
| W. Wawanosh                       | do                                 |  |  |  | 18,000 00  |  |  |              |            |
| Ashfield                          | do                                 |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
| Turnbury                          | do                                 |  |  |  | 28,000 00  |  |  |              |            |
| Kincardine                        | do                                 |  |  |  | 8,000 00   |  |  |              |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  | 682,000 00   |            |
| Ville de Whitby                   | Whitby, Port-Perry et Lindsay..... |  |  |  | 70,000 00  |  |  |              |            |
| Township de Whitby                | do                                 |  |  |  | 15,000 00  |  |  |              |            |
| do                                | do                                 |  |  |  | 30,000 00  |  |  |              |            |
| do                                | Reach                              |  |  |  | 2,000 00   |  |  |              |            |
| do                                | Scugog                             |  |  |  | 85,000 00  |  |  |              |            |
| Comté de Victoria                 | do                                 |  |  |  | 20,000 00  |  |  |              |            |
| Village de Port-Perry             | do                                 |  |  |  | 94 93      |  |  |              |            |
| Cie manufacturière                | do                                 |  |  |  |            |  |  |              |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  | 222,094 93   |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  | 8,957,044 93 |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  |              | 717,500 00 |
| <b>QUÉBEC.</b>                    |                                    |  |  |  |            |  |  |              |            |
| Ville de Nicolet                  | Comté de Drummond.....             |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
| Municipalité de Saint-Léonard     | do                                 |  |  |  | 5,000 00   |  |  |              |            |
| Paroisse de Saint-Antoine         | Grand Occidental.....              |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
| do                                | do                                 |  |  |  | 10,000 00  |  |  |              |            |
|                                   |                                    |  |  |  |            |  |  | 20,000 00    |            |
|                                   | A reporter.....                    |  |  |  |            |  |  | 35,000 00    |            |



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

| Municipalités.                                            | Nom du chemin de fer.                               | Emprunt.                     |      | Total.    |      | Boni.                                              |      | Total.     |      | Souscription d'actions ou d'obligations. |      | Total. |            |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------|------|-----------|------|----------------------------------------------------|------|------------|------|------------------------------------------|------|--------|------------|
|                                                           |                                                     | \$                           | cts. | \$        | cts. | \$                                                 | cts. | \$         | cts. | \$                                       | cts. |        |            |
| NOUVEAU-BRUNSWICK— <i>Fin.</i>                            |                                                     |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Parioisse de Saint-George do Pennfield Lepréaux.....      | Report.....<br>Grand Sud.....<br>do.....<br>do..... | 2,000 00<br>500 00<br>500 00 |      | 3,000 00  |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Ville de Fort-Fairfield. do Lynden.....                   | Nouveau-Brunswick do.....                           |                              |      |           |      | 12,000 00<br>11,000 00                             |      | 23,000 00  |      |                                          |      |        |            |
| Cité de Calais..... do Houlton..... do Saint-Stephen..... | do et Canada do do.....                             |                              |      |           |      | 12,500 00<br>22,000 00<br>13,000 00                |      | 47,500 00  |      |                                          |      |        |            |
| Ville de Chatham.....                                     | Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....             | 20,000 00                    |      | 20,000 00 |      | 13,000 00                                          |      | 13,000 00  |      | 60,000 00                                |      |        | 60,000 00  |
| Parioisse d'Elgin.....                                    | *Petitcodiac et Elgin.....                          |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Cité de Saint-Jean.....                                   | Saint-Jean et Maine.....                            |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| NOUVELLE-ECOSSE.                                          |                                                     |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Township de Yarmouth.....                                 | Comtés de l'Ouest.....                              |                              |      | 23,000 00 |      |                                                    |      | 233,500 00 |      |                                          |      |        | 60,000 00  |
| Comtés de Yarmouth et Digby.....                          | do.....                                             |                              |      |           |      |                                                    |      | 150,000 00 |      | 100,000 00                               |      |        | 100,000 00 |
| MANTOBA.                                                  |                                                     |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Cité de Winnipeg.....                                     | Canadien du Pacifique.....                          |                              |      |           |      | 200,000 00<br>35,000 00<br>35,000 00<br>100,000 00 |      | 370,000 00 |      |                                          |      |        |            |
| Comté de Sibirsk.....                                     | do.....                                             |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Township de Saint-André.....                              | do.....                                             |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Ville de Morris.....                                      | do.....                                             |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Comté de Westborne.....                                   | Manitoba et Nord-Ouest.....                         |                              |      |           |      | 75,000 00<br>50,000 00                             |      |            |      |                                          |      |        |            |
| Ville du Portage-la-Prairie.....                          | do.....                                             |                              |      |           |      |                                                    |      |            |      |                                          |      |        |            |

|                               |                                     |           |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------|--|--|--|--|--|------------|--|------------|--|--|-----------|
| do Minnedosa.....             | do.....                             | 30,000 00 |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
| Municipalité du Lac-Plat..... | do.....                             | 20,000 00 |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
| do Birdie.....                | do.....                             | 40,000 00 |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
| do Strathclair.....           | do.....                             | 600 00    |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
| Rapid-City.....               | Saskatchewan et Ouest.....          | 10,000 00 |  |  |  |  |  | 215,600 00 |  |            |  |  |           |
| COLOMBIE-BRITANNIQUE.         |                                     |           |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
| Cité de New-Westminster.....  | Canadien du Pacifique.....          |           |  |  |  |  |  | 10,000 00  |  |            |  |  |           |
| TERRITOIRES NORD-OUEST        |                                     |           |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  |           |
| Non mentionné.....            | Montagne de Bois et Qu'Appelle..... |           |  |  |  |  |  |            |  | 595,600 00 |  |  | 37,500 00 |
|                               |                                     |           |  |  |  |  |  |            |  |            |  |  | 35,000 00 |

\* Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1889.—*Fin.*

## SOMMAIRE.

|                                | Emprunt.   |      | Total.     |      | Boni.       |      | Total.  |             | Souscriptions d'actions ou d'obligations. |           | Total. |           | Grand totaux. |             |    |
|--------------------------------|------------|------|------------|------|-------------|------|---------|-------------|-------------------------------------------|-----------|--------|-----------|---------------|-------------|----|
|                                | \$         | cts. | \$         | cts. | \$          | cts. | \$      | cts.        | \$                                        | cts.      | \$     | cts.      | \$            | cts.        |    |
| <i>Gouvernements.</i>          |            |      |            |      |             |      |         |             |                                           |           |        |           |               |             |    |
| Fédéral.....                   | 15,891,538 | 33   |            |      | 125,812,745 | 00   |         |             |                                           |           |        |           | 141,704,278   | 33          |    |
| Ontario.....                   | 26,000     | 00   |            |      | 5,921,007   | 52   |         |             |                                           |           |        |           | 5,947,007     | 52          |    |
| Québec.....                    | 3,722,956  | 00   |            |      | 8,657,319   | 02   |         |             |                                           |           |        |           | 12,380,275    | 02          |    |
| Nouveau-Brunswick.....         |            |      |            |      | 4,212,165   | 00   | 300,000 | 00          |                                           |           |        |           | 4,512,165     | 00          |    |
| Nouvelle-Ecosse.....           | 50,000     | 00   |            |      | 2,041,195   | 87   |         |             |                                           |           |        |           | 2,091,195     | 87          |    |
| Manitoba.....                  | 1,945,000  | 00   |            |      | 532,250     | 00   |         |             |                                           |           |        |           | 2,477,250     | 00          |    |
| Colombie-Britannique.....      |            |      |            |      | 37,500      | 00   |         |             |                                           |           |        |           | 37,500        | 00          |    |
|                                |            |      | 21,635,489 | 33   |             |      |         | 147,214,182 | 41                                        |           |        | 300,000   |               | 169,149,671 | 74 |
| <i>Municipalités.</i>          |            |      |            |      |             |      |         |             |                                           |           |        |           |               |             |    |
| Ontario.....                   | 535,000    | 00   |            |      | 8,957,041   | 78   |         |             |                                           | 717,500   | 00     |           | 10,209,541    | 78          |    |
| Québec.....                    | 2,434,000  | 00   |            |      | 406,274     | 00   |         |             |                                           | 1,368,000 | 00     |           | 4,208,274     | 00          |    |
| Nouveau-Frunswick.....         | 23,000     | 00   |            |      | 233,500     | 00   |         |             |                                           | 60,000    | 00     |           | 316,500       | 00          |    |
| Nouveau-Ecosse.....            |            |      |            |      | 150,000     | 00   |         |             |                                           | 100,000   | 00     |           | 250,000       | 00          |    |
| Manitoba.....                  |            |      |            |      | 595,600     | 00   |         |             |                                           |           |        |           | 595,600       | 00          |    |
| Colombie-Britannique.....      |            |      |            |      | 37,500      | 00   |         |             |                                           |           |        |           | 37,500        | 00          |    |
| Territoires du Nord-Ouest..... |            |      |            |      | 35,000      | 00   |         |             |                                           |           |        |           | 35,000        | 00          |    |
|                                |            |      | 2,992,000  | 00   |             |      |         | 10,414,915  | 78                                        |           |        | 2,245,500 |               | 15,652,415  | 78 |
|                                |            |      | 24,627,489 | 33   |             |      |         | 157,629,098 | 19                                        |           |        | 2,545,500 |               | 184,802,087 | 52 |

SUPPLÉMENT N<sup>o</sup> 1

DU RAPPORT DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN 1889.

---

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1889



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

1890



# MATIÈRES.

|                                                                                                                                                                                                        | PAGES. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| RAPPORT de B. H. Teakles pour la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889, avec les tableaux suivants .....                                                                                    | 1 à 51 |
|                                                                                                                                                                                                        | PAGE.  |
| Tonnage de certains articles transportés sur les canaux de l'Etat de New-York.                                                                                                                         | 12     |
| do do do le canal Welland .....                                                                                                                                                                        | 14     |
| do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié .....                                                                                                                             | 16     |
| do do acquittés à Oswégo, en transit par le canal Erié...                                                                                                                                              | 17     |
| do do acquittés à la descente sur le canal Welland.....                                                                                                                                                | 18     |
| do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.....                                                                                                                  | 19     |
| Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer..... | 20     |
| Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.....                                                                                                           | 21     |
| Tableau des gros navires allégés à Port-Colborne .....                                                                                                                                                 | 24     |
| Tableau du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal.....                                                                                                                                        | 28     |
| Tableau du fret passé à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié.....                                                                                                                                     | 29     |
| Tableau du fret passé à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains.....                                                                                                     | 30     |
| Tableau des navires et leurs cargaisons de grain des ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal; la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal.....                  | 31, 32 |
| Tableau de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.....                                                                          | 33     |
| Etat comparatif de la quantité de grain transportée à Kingston pour 1888 et 1889 .....                                                                                                                 | 34     |
| Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et navires .....                                                                                                      | 35     |
| Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland .....                                                                                                                                    | 35     |
| Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis.....                                                                                        | 37     |
| Tableau de la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent..                                                                                                                        | 37     |
| Tableau de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario, et quantité aux ports des Etats-Unis.....                                               | 38     |
| Récapitulation .....                                                                                                                                                                                   | 45     |
| Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.....                                                                                      | 47     |
| Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1888 et 1889.....                                                                                                                                | 48     |
| Tableau comparatif de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1888 et 1889.....                                                                                                    | 50     |

|                                            | PAGES.    |
|--------------------------------------------|-----------|
| Statistique du trafic sur les canaux ..... | 52 à 103  |
| Tarif .....                                | 105 à 117 |

## TABLEAUX.

|                                                                                                                   | PAGE. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 5 Canal Welland, détails du trafic.....                                                                           | 52    |
| 6 do do d'entier parcours.....                                                                                    | 56    |
| 7 do do du trafic local.....                                                                                      | 60    |
| 8 Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic.....                                                                 | 63    |
| 9 do do d'entier parcours.....                                                                                    | 67    |
| 10 de do du trafic local.....                                                                                     | 71    |
| 11 Canaux de l'Ottawa do du trafic.....                                                                           | 74    |
| 12 Canal Chambly do do .....                                                                                      | 77    |
| 13 Canal Rideau do do .....                                                                                       | 80    |
| 14 Canal Saint-Pierre do do .....                                                                                 | 83    |
| 15 Canaux de la vallée de la Trent, détails du trafic.....                                                        | 84    |
| 16 Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes                                     | 86    |
| 18 Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux.                                          | 92    |
| 19 Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés<br>par tous les canaux.....              | 94    |
| 19½ Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux....                                       | 98    |
| 23 Tableau du nombre et du tonnage des navires passés par les canaux....                                          | 99    |
| 24 Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifiés de toutes sortes de<br>navires passés par les canaux..... | 103   |
| 25 Tarif .....                                                                                                    | 104   |

## SUPPLÉMENT

DU

## RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
DIVISION DU REVENU DES CANAUX,  
OTTAWA, 19 mai 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur la statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1889.

La statistique de 1888 fait suite au rapport annuel du département. En la comparant avec celle présentement soumise, on verra que les recettes totales ont augmenté de \$59,675.38.

Ci-suit un relevé des augmentations et diminutions:—

|                                              | Augmentation.      | Diminution.       |
|----------------------------------------------|--------------------|-------------------|
| Sur le canal Welland.....                    | \$52,105 59        |                   |
| Sur les canaux du Saint-Laurent.....         | 2,059 10           |                   |
| Sur le canal Chambly .....                   |                    | 1,566 10          |
| Sur le canal Rideau.....                     | 520 41             |                   |
| Sur les canaux de l'Ottawa....               | 5,606 12           |                   |
| Sur le canal Saint-Pierre.....               | 715 10             |                   |
| Sur les canaux de la vallée de la Trent..... | 235 16             |                   |
| Total.....                                   | <u>\$61,241 48</u> | <u>\$1,556 10</u> |
| Total de l'augmentation.....                 | <u>\$59,675 38</u> |                   |

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

Sur les recettes afférentes à 1888 il a été remboursé sur le grain \$30,580.02, et en 1889 \$48,725.80, ce qui chiffre l'augmentation réelle pour 1889 à \$41,529.60.

Les exportateurs et les expéditeurs de Montréal ayant demandé que la réduction des péages sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent fût continuée, Son Excellence en conseil a, le 8 mars 1889, pour la saison 1889 seulement, réduit à 2 cts par tonne les péages des grains qui passeraient par ces canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette dernière ville.

Le péage complet sur le canal Welland a été perçu, et l'on a remboursé la réduction autorisée de 18 cts par tonne sur preuve que le grain avait été délivré à Montréal.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du froment, expédiés d'un port américain à un autre port américain par le canal Welland, et sur lesquels il n'y a pas eu de réduction de péages, a été comme il suit pendant les dix dernières années.

|                | Tonneaux. |                | Tonneaux. |
|----------------|-----------|----------------|-----------|
| Pour 1880..... | 47,029    | Pour 1885..... | 117,346   |
| 1881.....      | 64,351    | 1886.....      | 151,551   |
| 1882.....      | 63,881    | 1887.....      | 134,868   |
| 1883.....      | 121,876   | 1888.....      | 169,664   |
| 1884.....      | 104,537   | 1889.....      | 213,766   |

Le mouvement des mêmes articles expédiés des ports à l'ouest de Port-Colborne en destination de Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, a été comme ci-dessous pendant la même période :—

|                | Tonneaux. |                | Tonneaux. |
|----------------|-----------|----------------|-----------|
| Pour 1880..... | 333,806   | Pour 1885..... | 96,569    |
| 1881.....      | 146,127   | 1886.....      | 203,940   |
| 1882.....      | 180,694   | 1887.....      | 185,034   |
| 1883.....      | 186,814   | 1888.....      | 160,358   |
| * 1884.....    | 142,194   | 1889.....      | 267,769   |

Il résulte de ces chiffres que la quantité de grain qui a passé par les canaux en 1889 est la plus considérable que nous ayons eue depuis 1880.

La quantité de grain passé par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis (Ogdensburg, Oswego, etc.), accuse une augmentation de 44,102 tonneaux sur l'année précédente, et de 166,737 sur 1880.

La quantité passée entre le lac Erié et Montréal accuse une augmentation de 107,411 tonneaux sur l'année précédente, et une diminution de 66,037 sur 1880.

Suit un tableau de la quantité de grain passé par le canal Welland en destination de Kingston, sur des navires canadiens ou américains, pour les quatre dernières années :—

Sur des navires canadiens :

|                                             | Tonneaux. |
|---------------------------------------------|-----------|
| 1886, 244 cargaisons, quantité moyenne..... | 143,330   |
| 1887, 284 do do .....                       | 178,233   |
| 1888, 182 do do .....                       | 143,025   |
| 1889, 208 do do .....                       | 165,117   |

Dans des navires américains :

|                                            | Tonneaux. |
|--------------------------------------------|-----------|
| 1886, 97 cargaisons, quantité moyenne..... | 62,222    |
| 1887, 19 do do .....                       | 12,477    |
| 1888, 60 do do .....                       | 43,667    |
| 1889, 114 do do .....                      | 108,358   |

\* En 1884 et jusqu'au mois de juin 1885 il a été remboursé 10 cts par tonneau sur le grain passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal, et 18 cts par tonneau depuis le 1er juillet 1885 jusqu'en décembre 1889.

En 1887, 60 navires canadiens ont allégé à Kingston, 39 en 1888 et 54 en 1889; 244 navires ont déchargé toute leur cargaison à Kingston en 1887, 201 en 1888, et 267 en 1889.

9. Suit un tableau comparatif de la quantité totale du fret passé par le canal Welland, de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est, entre des ports des États-Unis, pendant les neuf dernières années:—

|                | Vers l'est,<br>ton'x. | Vers l'ouest,<br>ton'x. |
|----------------|-----------------------|-------------------------|
| 1881 . . . . . | 96,266                | 97,907                  |
| 1882 . . . . . | 110,286               | 172,520                 |
| 1883 . . . . . | 174,912               | 257,699                 |
| 1884 . . . . . | 163,998               | 243,081                 |
| 1885 . . . . . | 168,212               | 216,297                 |
| 1886 . . . . . | 244,916               | 239,562                 |
| 1887 . . . . . | 189,427               | 151,074                 |
| 1888 . . . . . | 221,062               | 213,689                 |
| 1889 . . . . . | 297,353               | 266,231                 |

On voit par ces chiffres que la quantité de fret entre des ports des États-Unis, en passant par le canal Welland, augmente constamment; de 96,266 tonneaux qu'elle était à l'est en 1881, elle a été de 297,353 tonneaux en 1889. Une augmentation également très prononcée s'est produite à l'ouest.

Suit un tableau similaire de la quantité du fret passé de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, entre le lac Érié et Montréal, pour la même période :

|                | * Vers l'est,<br>ton'x. | † Vers l'ouest,<br>ton'x. |
|----------------|-------------------------|---------------------------|
| 1881 . . . . . | 169,213                 | 37,190                    |
| 1882 . . . . . | 198,835                 | 24,488                    |
| 1883 . . . . . | 205,394                 | 27,488                    |
| 1884 . . . . . | 168,715                 | 9,425                     |
| 1885 . . . . . | 132,968                 | 16,115                    |
| 1886 . . . . . | 244,514                 | 16,801                    |
| 1887 . . . . . | 213,834                 | 14,075                    |
| 1888 . . . . . | 183,899                 | 19,310                    |
| 1889 . . . . . | 298,197                 | 25,370                    |

La quantité de l'orge, du maïs, de l'avoine, du seigle et du froment arrivés à Montréal par les chemins de fer Grand Tronc et du Pacifique a été comme il suit pendant les huit dernières années, suivant les rapports :

|                     | Ton'x.  |                     | Ton'x.  |
|---------------------|---------|---------------------|---------|
| Pour 1882 . . . . . | 75,026  | Pour 1886 . . . . . | 165,613 |
| 1883 . . . . .      | 98,672  | 1887 . . . . .      | 191,760 |
| 1884 . . . . .      | 142,231 | 1888 . . . . .      | 113,794 |
| 1885 . . . . .      | 160,821 | 1889 . . . . .      | 94,943  |

\* Admis en franchise sur les canaux du Saint-Laurent en vertu d'un arrêté du conseil du 21 avril 1881, et sujet à un remboursement de 18 centins par tonneau sur les péages du canal Welland sur le grain, pour 1885, 1886, 1887, 1888 et 1889.

† Admis à passer en franchise sur le canal Welland par arrêté en conseil du 21 avril 1881.

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

|                | Ton'x.  |                | Ton'x.  |
|----------------|---------|----------------|---------|
| Pour 1882..... | 230,055 | Pour 1886..... | 272,133 |
| 1883.....      | 263,368 | 1887.....      | 237,881 |
| 1884.....      | 174,496 | 1888.....      | 166,191 |
| 1885.....      | 134,824 | 1889.....      | 275,414 |

Suivent les quantités de maïs passées du lac Erié à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent

|                    | Ton'x.         |
|--------------------|----------------|
| En 1888.....       | 66,443         |
| En 1889.....       | 195,350        |
| Augmentation ..... | <u>128,907</u> |

D'après les rapports les quantités suivantes de maïs ont été transportées sur les canaux de New-York

|                   | Ton'x.        |
|-------------------|---------------|
| En 1888.....      | 499,218       |
| En 1889.....      | 592,550       |
| Augmentation..... | <u>93,332</u> |

Suivent les quantités de blé passées du lac Erié à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent

|                 | Ton'x.        |
|-----------------|---------------|
| En 1888 .....   | 93,915        |
| En 1889 .....   | 70,815        |
| Diminution..... | <u>23,100</u> |

D'après les rapports les quantités suivantes de blé ont été transportées sur les canaux de New-York

|                  | Ton'x.       |
|------------------|--------------|
| En 1888.....     | 491,419      |
| En 1889.....     | 484,141      |
| Diminution ..... | <u>7,278</u> |

Les rapports chiffrent comme ci-dessous les quantités totales de grain transportées par les chemins de fer de New-York

|                    | Ton'x.         |
|--------------------|----------------|
| En 1888 .....      | 2,151,749      |
| En 1889 .....      | 2,481,501      |
| Augmentation ..... | <u>329,752</u> |

Les quantités totales de grain transportées vers l'est sur les canaux de New-York ont été, suivant les rapports,

|                   | Ton'x.         |
|-------------------|----------------|
| En 1888 .....     | 1,114,574      |
| En 1889 .....     | 1,242,804      |
| Augmentation..... | <u>128,230</u> |

Les quantités de grain arrivées à Montréal par la voie des canaux du Saint-Laurent ont été

|                    | Tonneaux.      |
|--------------------|----------------|
| Pour 1888 .....    | 166,191        |
| 1889 .....         | 275,414        |
| Augmentation ..... | <u>109,223</u> |

Les quantités totales transportées par le chemin de fer Canadien du Pacifique et par le Grand Tronc à Montréal, le seul port maritime dont nous avons pu nous procurer les relevés, ont été, suivant le rapport,

|                  | Tonneaux.     |
|------------------|---------------|
| Pour 1888 .....  | 113,794       |
| 1889 .....       | 94,943        |
| Diminution ..... | <u>18,851</u> |

Les augmentations et diminutions accusées en 1889 relativement à 1888 dans le mouvement du commerce de transport aux ports de marée, par les différentes routes, se chiffrent comme ci-dessous :—

|                                                            | Augmen-<br>tation. | Diminution. | Augmen-<br>tation. | Diminution. |
|------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|
|                                                            | Tonneaux.          | Tonneaux.   | Par 100.           | Par 100.    |
| Sur les canaux du Saint-Laurent .....                      | 109,223            | .....       | 65.75              | .....       |
| do ch. de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc..... | .....              | 18,851      | .....              | 16.56       |
| do canaux de New-York.....                                 | 128,230            | .....       | 11.50              | .....       |
| do chemins de fer de New-York.....                         | 329,752            | .....       | 15.32              | .....       |

Le relevé suivant donne les quantités de grains transbordées à Port-Colborne en 1889 et pendant les trois années précédentes.

Le nombre total des navires chargés de grains qui ont été allégés dans ce port en 1889 a été de 47, contre 23 l'année dernière.

Le nombre des navires qui ont été déchargés et qui ne sont pas entrés dans le canal, a été de 3 contre 3 en 1888.

L'allègement représente les quantités ci-dessous :

|             | 1886.     | 1887.     | 1888.     | 1889.     |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|             | Quintaux. | Quintaux. | Quintaux. | Quintaux. |
| Blé.....    | 96,871    | 5,081     | 6,864     | 22,333    |
| Mais.....   | 511,735   | 147,435   | 74,488    | 142,626   |
| Orge.....   | Nil.      | Nil.      | Nil.      | Nil.      |
| Avoine..... | do.       | do.       | do.       | 2,894     |

Le déchargement dans ce port des navires qui ne sont pas entrés dans le canal donne les quantités ci-dessous :—

|              | 1886.     | 1887.     | 1888.     | 1889.     |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|              | Quintaux. | Quintaux. | Quintaux. | Quintaux. |
| Blé .....    | Nil.      | Nil.      | 43,555    | 5,165     |
| Mais .....   | do.       | do.       | 13,202    | Nil.      |
| Orge .....   | do.       | do.       | Nil.      | do.       |
| Avoine ..... | do.       | do.       | do.       | do.       |

Quarante et un navires des Etats-Unis ont passé par le canal Welland en 1889, avec des chargements de 47,824 boisseaux de grain, en moyenne. Voir Annexe J.

La quantité d'avoine passée par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis (Oswégo, Ogdensburgh), a été comme suit pendant une série d'années :—

|                | Boisseaux. | Tonneaux. |
|----------------|------------|-----------|
| Pour 1884..... | 574,643    | ou 9,769  |
| 1885.....      | 51,882     | 882       |
| 1886.....      | 281,761    | 4,790     |
| 1887.....      | 708,823    | 12,050    |
| 1888.....      | 1,559,411  | 2,660     |
| 1889.....      | 1,617,176  | 27,492    |

Les quantités totales arrivées à Montréal par le canal pendant la même période ont été comme suit :—

|                | Boisseaux. | Tonneaux. |
|----------------|------------|-----------|
| Pour 1884..... | 297,326    | ou 5,054  |
| 1885.....      | 678,866    | 11,540    |
| 1886.....      | 650,910    | 11,365    |
| 1887.....      | 341,568    | 5,806     |
| 1888.....      | 123,213    | 2,094     |
| 1889.....      | 119,958    | 2,039     |

Ainsi, pendant que le mouvement de l'avoine entre ports des Etats-Unis a augmenté de 574,643 boisseaux en 1884 à 1,617,176 boisseaux en 1889—soit un surplus de 1,042,533 boisseaux—les quantités arrivées à Montréal par le canal ont diminué de 297,326 boisseaux à 119,958 en 1889—soit une diminution de 177,368 boisseaux.

En consultant l'Annexe R on verra que la quantité totale d'avoine arrivée à Montréal en 1889 par canaux et voies ferrées a été de 932,708 boisseaux, et la quantité exportée 88,910 boisseaux seulement.

Il y a eü augmentation considérable dans la quantité de houille passée par le canal Welland en 1889.

Pour relevés comparatifs de cinq années, voir l'Annexe 8.

En 1889 la quantité a été comme suit :—

A L'OUEST.

|                                 | Tonneaux. | Péages.     |
|---------------------------------|-----------|-------------|
| A des ports des Etats-Unis..... | 226,353   | \$45,270 40 |
| “ canadiens .....               | 12,036    | 2,407 20    |
| Total .....                     | 238,388   | \$47,677 60 |

Transportée comme suit :—

|                                     |         |             |
|-------------------------------------|---------|-------------|
| Sur des navires des Etats-Unis..... | 227,125 | \$45,425 00 |
| “ canadiens.....                    | 11,263  | 2,252 60    |
| Total .....                         | 238,388 | \$47,677 60 |

A L'EST.

|                                 | Tonneaux. | Péages.     |
|---------------------------------|-----------|-------------|
| A des ports des Etats-Unis..... | 1,124     | \$ 224 80   |
| “ canadiens .....               | 25,931    | 5,186 20    |
| Total.....                      | 27,055    | \$ 5,411 00 |

Transportée comme suit :—

|                                     |        |             |
|-------------------------------------|--------|-------------|
| Sur des navires des Etats-Unis..... | 2,376  | \$ 475 20   |
| “ canadiens.....                    | 24,679 | 4,935 80    |
| Total.....                          | 27,055 | \$ 5,411 00 |

A L'EST ET A L'OUEST.

|                                 | Tonneaux. | Péages.     |
|---------------------------------|-----------|-------------|
| A des ports des Etats-Unis..... | 227,476   | \$45,495 20 |
| “ canadiens.....                | 37,969    | 7,593 40    |
| Total.....                      | 265,443   | \$53,088 60 |

Transportée comme suit :—

|                                     |         |             |
|-------------------------------------|---------|-------------|
| Sur des navires des Etats-Unis..... | 229,501 | \$45,900 20 |
| “ canadiens.....                    | 35,942  | 7,188 40    |
| Total .....                         | 265,443 | \$53,088 60 |

Si l'on consulte l'annexe U on verra que le fret transporté de l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, au sud du lac Ontario, de 175,455 tonneaux qu'il était en 1883, a augmenté jusqu'à 297,353 tonneaux en 1889, tandis que le mouvement entre Port-Dalhousie et Cornwall à destination des ports de l'Ontario, est tombé de

184,502 qu'il était en 1883 à 146,167 en 1889, et la quantité partie de Montréal a augmentée de 205,394 en 1883, à 292,827 en 1889.

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

Les rapports des compagnies de chemins de fer présentés aux autorités de l'Etat de New-York, et les statistiques des canaux soumises à la législature de l'Etat, constatent que sur le tonnage total du fret qui a circulé par les canaux et par les chemins de fer, le mouvement sur les canaux de l'Etat est représenté dans les proportions suivantes :

|              | Pour 100. |              | Pour 100. |
|--------------|-----------|--------------|-----------|
| En 1859..... | 68·9      | En 1879..... | 23·7      |
| 1869.....    | 47·0      | 1880.....    | 25·1      |
| 1870.....    | 38·9      | 1881.....    | 18·5      |
| 1871.....    | 38·9      | 1882.....    | 19·0      |
| 1872.....    | 40·1      | 1883.....    | 18·7      |
| 1873.....    | 34·9      | 1884.....    | 19·0      |
| 1874.....    | 31·7      | 1885.....    | 17·1      |
| 1875.....    | 28·4      | 1886.....    | 16·9      |
| 1876.....    | 24·6      | 1887.....    | 16·3      |
| 1877.....    | 28·3      | 1888.....    | 18·8      |
| 1878.....    | 27·1      | 1889.....    | 11·1      |

Le total collectif en 1889 a été de 3,951,063 tonneaux de plus que celui de 1889, et représente une différence en plus de 17,742,499 tonneaux comparativement à 1869.

La part des canaux accuse une diminution sur toutes les années antérieures.

Le mouvement se divise comme suit :—

|              | Tonnage total. | Part des canaux. |
|--------------|----------------|------------------|
| En 1859..... | 5,485,076      | ·6890            |
| 1869.....    | 12,453,174     | ·4705            |
| 1870.....    | 15,148,274     | ·3895            |
| 1871.....    | 15,844,152     | ·3896            |
| 1872.....    | 16,631,609     | ·4012            |
| 1873.....    | 18,200,208     | ·3497            |
| 1874.....    | 18,283,547     | ·3174            |
| 1875.....    | 17,101,758     | ·2841            |
| 1876.....    | 16,948,627     | ·2462            |
| 1877.....    | 17,489,770     | ·2833            |
| 1878.....    | 19,017,301     | ·2719            |
| 1879.....    | 22,590,766     | ·2373            |
| 1880.....    | 25,706,586     | ·2512            |
| 1881.....    | 27,857,394     | ·1859            |
| 1882.....    | 28,693,054     | ·1905            |
| 1883.....    | 30,167,119     | ·1877            |

|           | Tonnage total. | Part<br>des<br>canaux. |
|-----------|----------------|------------------------|
| 1884..... | 26,293,844     | ·1905                  |
| 1885..... | 27,543,948     | ·1718                  |
| 1886..... | 31,168,744     | ·1698                  |
| 1887..... | 34,029,791     | ·1632                  |
| 1888..... | 26,244,610     | ·1883                  |
| 1889..... | 30,195,673     | ·1116                  |

En se reportant au tableau H, qui indique les quantités de céréales expédiées à des ports de marée, on remarquera qu'il en a été transporté par les canaux de New-York 1,296,896 tonneaux en 1889, tandis qu'il en avait été transporté 1,166,958 en 1888, et 2,371,090 en 1880.

Il a été transporté des céréales par le chemin de fer New-York Central, l'Erié, et le New-York, West-Shore et Buffalo :—

|              |                                                                                                              |              |           |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|
| En 1889..... | $\left\{ \begin{array}{l} 3,654,984 \\ 3,197,634 \\ 3,847,766 \\ 3,802,262 \\ 4,105,594 \end{array} \right.$ | En 1884..... | 3,639,805 |
| 1888.....*   |                                                                                                              | 1883.....    | 4,422,461 |
| 1887.....    |                                                                                                              | 1882.....    | 3,888,557 |
| 1886.....    |                                                                                                              | 1880.....    | 4,732,385 |
| 1885.....    |                                                                                                              | 1869.....    | 1,087,809 |

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

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

\* Farine et grain seulement.

Les chemins fer Canadien du Pacifique et Canada Atlantique sont devenus de redoutables rivaux des canaux de l'Ottawa pour le transport du bois scié du district de l'Ottawa.

On rapporte comme suit la quantité du bois transporté d'Ottawa et Hull par les deux chemins en 1888 et 1889 :—

|                                  | 1888.       | 1889.       |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Bois scié (pieds, m. de p.)..... | 119,304,517 | 125,937,719 |
| Bardeaux, M.....                 | 50,000      | .....       |

Quantités transportées par les canaux de l'Ottawa pendant la même période :—

|                                  |             |             |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Bois scié (pieds, m. de p.)..... | 319,923,600 | 368,910,600 |
| Bardeaux, M.....                 | 5,028,000   | 5,184,000   |

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

*Premier commis, revenu des canaux.*

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

---

---

TABLEAUX

INDIQUANT LE

TONNAGE SUR LES CANAUX.

---

---

C.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur les

| Années.   | CÉRÉALES. |           |           |           |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|           | Farine.   | Blé.      | Maïs.     | Orge.     | Avoine.   | Seigle.   | Autres.   |
|           | Tonneaux. |
| 1869..... | 71,051    | 670,534   | 256,475   | 99,012    | 92,309    | 13,489    | 99,743    |
| 1870..... | 54,978    | 658,524   | 193,129   | 123,191   | 117,941   | 19,520    | 127,727   |
| 1871..... | 41,211    | 748,549   | 672,057   | 113,992   | 129,891   | 34,563    | 109,935   |
| 1872..... | 20,534    | 403,903   | 902,753   | 120,061   | 92,959    | 13,357    | 120,753   |
| 1873..... | 19,307    | 803,064   | 637,296   | 70,586    | 70,023    | 30,160    | 114,735   |
| 1874..... | 29,134    | 772,163   | 519,203   | 98,654    | 59,408    | 8,215     | 280,821   |
| 1875..... | 17,635    | 744,293   | 282,031   | 104,475   | 62,717    | 8,309     | 86,090    |
| 1876..... | 9,290     | 416,376   | 365,254   | 96,494    | 52,147    | 19,949    | 104,783   |
| 1877..... | 8,923     | 448,043   | 723,458   | 139,453   | 66,045    | 35,948    | 77,114    |
| 1878..... | 5,904     | 844,555   | 734,993   | 89,534    | 85,029    | 64,613    | 88,106    |
| 1879..... | 7,164     | 949,466   | 621,180   | 96,144    | 23,164    | 59,210    | 77,071    |
| 1880..... | 8,266     | 966,032   | 1,156,619 | 106,247   | 20,893    | 26,340    | 86,673    |
| 1881..... | 6,926     | 444,832   | 475,823   | 81,587    | 30,321    | 15,484    | 61,588    |
| 1882..... | 9,372     | 642,215   | 251,687   | 96,650    | 22,180    | 43,372    | 53,300    |
| 1883..... | 9,047     | 573,740   | 522,978   | 58,787    | 51,607    | 95,246    | 67,595    |
| 1884..... | 7,251     | 790,409   | 198,216   | 65,008    | 52,696    | 71,462    | 51,944    |
| 1885..... | 6,869     | 565,922   | 359,982   | 64,587    | 8,234     | 10,211    | 47,505    |
| 1886..... | 9,005     | 993,129   | 354,765   | 62,854    | 7,278     | 3,073     | 59,782    |
| 1887..... | 4,089     | 936,840   | 446,617   | 75,458    | 35,365    | 6,717     | 47,678    |
| 1888..... | 3,287     | 491,419   | 499,218   | 41,100    | 70,315    | 12,532    | 49,087    |
| 1889..... | 4,429     | 484,141   | 592,550   | 66,110    | 63,674    | 36,329    | 49,663    |

canaux de l'Etat de New-York, pendant les vingt et une dernières années.

| Total.    | MARCHANDISES LOURDES.    |            |           |           |           |           |
|-----------|--------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|           | Fer pour chemins de fer. | Autre fer. | Sel.      | Houille.  | Minerais. | Total.    |
|           | Tonneaux.                | Tonneaux.  | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1,302,613 | 137,677                  | 79,652     | 263,333   | 1,324,408 | 183,992   | 1,989,062 |
| 1,295,010 | 135,930                  | 89,708     | 266,740   | 1,558,185 | 238,802   | 2,289,365 |
| 1,850,198 | 178,269                  | 100,310    | 248,709   | 1,194,037 | 289,952   | 2,011,277 |
| 1,674,320 | 161,667                  | 96,996     | 248,553   | 1,462,590 | 377,592   | 2,347,403 |
| 1,745,171 | 53,363                   | 62,581     | 216,706   | 1,625,859 | 415,968   | 2,374,477 |
| 1,767,598 | 24,511                   | 82,955     | 173,590   | 1,413,162 | 232,544   | 1,926,762 |
| 1,305,550 | 36,603                   | 95,305     | 186,785   | 1,217,091 | 283,219   | 1,819,003 |
| 1,064,293 | 11,691                   | 69,450     | 114,070   | 1,036,698 | 173,530   | 1,405,439 |
| 1,493,984 | 10,341                   | 58,828     | 156,918   | 1,286,881 | 250,573   | 1,763,541 |
| 1,912,734 | 8,385                    | 65,642     | 139,927   | 889,873   | 210,078   | 1,313,905 |
| 1,833,399 | 27,634                   | 99,568     | 136,021   | 971,074   | 314,411   | 1,548,708 |
| 2,371,090 | 94,613                   | 139,993    | 144,487   | 959,342   | 370,884   | 1,709,319 |
| 1,116,561 | 78,650                   | 205,005    | 113,756   | 1,092,003 | 337,873   | 1,827,287 |
| 1,118,776 | 58,921                   | 122,736    | 108,040   | 1,228,435 | 364,361   | 1,882,543 |
| 1,379,000 | 46,553                   | 47,412     | 190,392   | 1,152,849 | 293,892   | 1,731,098 |
| 1,236,986 | 28,513                   | 54,471     | 161,788   | 954,288   | 201,610   | 1,400,670 |
| 1,063,310 | 12,215                   | 38,726     | 161,272   | 1,025,941 | 195,750   | 1,433,904 |
| 1,489,886 | 10,878                   | 152,030    | 112,002   | 857,884   | 269,914   | 1,402,708 |
| 1,552,764 | 21,368                   | 224,979    | 124,054   | 905,424   | 243,578   | 1,539,403 |
| 1,166,958 | 2,596                    | 43,881     | 106,344   | 1,219,680 | 259,269   | 1,631,770 |
| 1,296,896 | 3,273                    | 78,135     | 112,100   | 1,094,897 | 234,948   | 1,523,358 |

D.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le décembre

| ANNÉES.    | CÉRÉALES. |           |           |           |           |           |                  |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
|            | Farine.   | Blé.      | Mais.     | Orge.     | Avoine.   | Seigle.   | Autres articles. |
|            | Tonneaux.        |
| 1869*..... | 45,674    | 313,825   | 120,569   | 20,951    | .....     | 904       | 1,937            |
| 1872.....  | 26,651    | 239,998   | 254,902   | 6,035     | 7,752     | 64        | 2,745            |
| 1873.....  | 30,665    | 355,847   | 180,169   | 8,225     | 1,194     | 3         | 3,777            |
| 1874.....  | 24,019    | 413,212   | 181,151   | 18,871    | 5,954     | 513       | 8,677            |
| 1875.....  | 13,964    | 253,835   | 103,749   | 35,751    | 3,383     | 917       | 6,337            |
| 1876.....  | 15,778    | 201,906   | 144,501   | 18,455    | 24,496    | 1,454     | 3,198            |
| 1877.....  | 13,558    | 253,953   | 169,196   | 19,870    | 2,810     | 2,439     | 2,355            |
| 1878.....  | 9,121     | 191,982   | 185,931   | 10,979    | 3,088     | .....     | 2,302            |
| 1879.....  | 10,710    | 274,570   | 144,506   | 4,655     | 1,239     | 440       | 2,444            |
| 1880.....  | 12,679    | 245,020   | 163,738   | 17,772    | 477       | 1,016     | 1,480            |
| 1881.....  | 9,959     | 127,832   | 101,075   | 24,599    | .....     | 1,844     | 2,086            |
| 1882.....  | 12,261    | 215,056   | 54,799    | 20,126    | 611       | 3,226     | 403              |
| 1883.....  | 13,471    | 152,794   | 182,269   | 10,436    | 731       | 1,642     | 10,983           |
| 1884.....  | 13,683    | 144,851   | 118,811   | 7,155     | 10,746    | 1,320     | 9,168            |
| 1885.....  | 13,334    | 124,206   | 117,536   | 15,801    | 1,116     | .....     | 1,912            |
| 1886.....  | 19,474    | 154,169   | 219,442   | 1,595     | 4,911     | 564       | 14,657           |
| 1887.....  | 23,949    | 221,927   | 114,938   | 9,574     | 12,050    | .....     | 12,533           |
| 1888.....  | 16,983    | 160,963   | 194,886   | 5,906     | 26,629    | 811       | 13,608           |
| 1889.....  | 7,931     | 126,664   | 353,595   | 4,272     | 28,356    | 2,673     | 18,552           |

\* Exercice.

canal Welland, pendant les dix-neuf dernières années qui ont pris fin le 31 1889.

| ANNÉES.   | MARCHANDISES LOURDES. |                         |            |        |                                                                        |          |           |         |
|-----------|-----------------------|-------------------------|------------|--------|------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|---------|
|           | Total.                | Fer pour chemin de fer. | Autre fer. | Sel.   | Fer et sel acquittés des péages complets sur les canaux du St-Laurent. | Houille. | Minerais. | Total.  |
|           | Ton'x.                | Ton'x.                  | Ton'x.     | Ton'x. | Tonneaux.                                                              | Ton'x.   | Ton'x.    | Ton'x.  |
| 1869..... | 503,860               | 68,064                  | 16,924     | 91,575 | 37,153                                                                 | 103,126  | 58,781    | 275,623 |
| 1872..... | 538,147               | 26,217                  | 17,141     | 50,540 | 44,243                                                                 | 186,932  | 98,605    | 423,678 |
| 1873..... | 579,880               | 6,923                   | 20,754     | 40,850 | 17,157                                                                 | 330,016  | 118,685   | 543,387 |
| 1874..... | 647,397               | 6,032                   | 12,068     | 23,309 | 9,579                                                                  | 323,503  | 56,825    | 431,316 |
| 1875..... | 417,936               | 1,517                   | 7,588      | 13,509 | 9,962                                                                  | 321,306  | 43,683    | 397,565 |
| 1876..... | 409,788               | 51                      | 7,997      | 30,300 | 20,327                                                                 | 288,211  | 31,654    | 378,540 |
| 1877..... | 464,181               | 9,630                   | 9,696      | 9,173  | 3,983                                                                  | 323,869  | 42,758    | 399,109 |
| 1878..... | 403,403               | 10                      | 11,518     | 3,980  | 12,686                                                                 | 295,318  | 15,229    | 338,741 |
| 1879..... | 438,564               | 2,782                   | 5,797      | 7,174  | 17,796                                                                 | 192,957  | 19,164    | 245,670 |
| 1880..... | 442,182               | 5,360                   | 4,812      | 413    | 22,273                                                                 | 109,986  | 34,139    | 176,983 |
| 1881..... | 269,395               | 4,585                   | 7,013      | 10     | 30,682                                                                 | 128,113  | 18,785    | 189,188 |
| 1882..... | 306,482               | .....                   | 5,348      | 50     | 17,327                                                                 | 237,559  | 23,700    | 283,984 |
| 1883..... | 373,326               | 1,237                   | 7,922      | 66     | 17,037                                                                 | 307,058  | 31,785    | 365,105 |
| 1884..... | 305,734               | 698                     | 652        | 461    | 3,242                                                                  | 274,471  | 53,205    | 332,729 |
| 1885..... | 273,905               | 78                      | 2,055      | 597    | 14,243                                                                 | 248,272  | 26,728    | 291,973 |
| 1886..... | 414,812               | 166                     | 6,123      | 48     | 12,324                                                                 | 271,356  | 27,447    | 317,464 |
| 1887..... | 394,971               | 1,351                   | 5,636      | .....  | 6,715                                                                  | 145,193  | 13,866    | 172,761 |
| 1888..... | 419,786               | 93                      | 3,220      | 316    | 13,617                                                                 | 223,871  | 16,872    | 257,989 |
| 1889..... | 542,043               | 47                      | 2,479      | 1,254  | 20,269                                                                 | 268,305  | 2,435     | 294,789 |

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

## CÉRÉALES.

| Années.   | Farine. | Blé.    | Maïs.   | Orge.  | Avoine. | Seigle. | Autres articles. | Total.    | Augmen-<br>tation. | Diminution. |
|-----------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|------------------|-----------|--------------------|-------------|
|           | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x. | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.           | Tonneaux. |                    |             |
| 1869..... | 5,609   | 490,904 | 219,874 | 1,978  | 63,728  | 2,150   | 2,193            | 786,436   |                    |             |
| 1870..... | 8,258   | 502,158 | 165,577 | 19,944 | 89,156  | 10,593  | 6,906            | 802,592   | 2'05.....          |             |
| 1871..... | 5,607   | 570,849 | 579,709 | 19,810 | 106,391 | 27,622  | 5,705            | 1,315,693 | 67'59.....         |             |
| 1872..... |         | 330,032 | 866,169 | 41,515 | 73,572  | 5,900   | 88               | 1,317,276 | 67'50.....         |             |
| 1873..... | 6       | 737,167 | 611,675 | 8,636  | 51,615  | 22,441  | 634              | 1,432,174 | 82'10.....         |             |
| 1874..... |         | 650,161 | 459,728 | 3,192  | 44,079  | 112     | 237              | 1,157,509 | 47'18.....         |             |
| 1875..... | 5,859   | 695,315 | 273,006 | 1,156  | 36,609  | 2,242   | 3,372            | 1,017,559 | 29'33.....         |             |
| 1876..... | 231     | 377,317 | 356,064 | 6,334  | 26,488  | 12,205  | 4,691            | 783,331   | .....              | 0'39        |
| 1877..... | 1,710   | 398,416 | 709,723 | 26,351 | 52,559  | 27,365  | 4,976            | 1,223,100 | 55'52.....         |             |
| 1878..... | 987     | 775,953 | 718,714 | 21,665 | 69,256  | 51,064  | 6,662            | 1,644,301 | 109'08.....        |             |
| 1879..... | 1,239   | 892,404 | 602,171 | 7,193  | 14,537  | 40,471  | 7,528            | 1,565,543 | 99'07.....         |             |
| 1880..... | 2,743   | 897,603 | 131,857 | 434    | 16,154  | 12,137  | 4,256            | 2,065,184 | 162'06.....        |             |
| 1881..... | 1,491   | 386,605 | 458,318 | 86     | 24,751  | 107     | 7,484            | 878,842   | 11'75.....         |             |
| 1882..... | 1,123   | 586,019 | 241,406 | 1,858  | 9,046   | 19,158  | 6,216            | 864,826   | 9'96.....          |             |
| 1883..... | 538     | 535,150 | 517,219 | 6,816  | 47,190  | 79,010  | 6,051            | 1,191,974 | 51'06.....         |             |
| 1884..... | 520     | 767,784 | 194,368 | 4,910  | 47,060  | 57,856  | 4,411            | 1,078,909 | 37'18.....         |             |
| 1885..... | 323     | 540,533 | 356,737 | 3,317  | 5,610   | 6,405   | 5,427            | 918,352   | 14'36.....         |             |
| 1886..... | 488     | 955,851 | 351,272 | 6,799  | 5,180   | .....   | 4,001            | 1,353,591 | 72'11.....         |             |
| 1887..... | 334     | 914,152 | 438,069 | 15,207 | 32,907  | 4,612   | 44,693           | 1,449,984 | 85'64.....         |             |
| 1888..... | 534     | 469,965 | 494,110 | 6,589  | 68,922  | 10,997  | 1,717            | 1,052,834 | 33'87.....         |             |
| 1889..... | 845     | 457,922 | 579,526 | 16,380 | 61,175  | 34,167  | 5,160            | 1,155,175 | 46'88.....         |             |

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

## CÉRÉALES.

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

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland pendant les dix-neuf années qui ont pris fin le 31 décembre 1889.

## CÉRÉALES.

| Années.    | Farine. | Blé.    | Maïs.   | Orge.  | Avoine. | Seigle. | Autres articles. | Total.  |
|------------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|------------------|---------|
|            | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x. | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.           | Ton'x.  |
| 1869*..... | 44,110  | 310,090 | 119,541 | 3,920  | .....   | 680     | 1,541            | 479,882 |
| 1872.....  | 26,648  | 231,056 | 254,534 | 2,693  | 7,594   | 64      | 2,300            | 524,889 |
| 1873.....  | 30,660  | 345,720 | 180,042 | 2,643  | 1,188   | 3       | 3,557            | 563,813 |
| 1874.....  | 24,017  | 406,157 | 181,128 | 377    | 5,953   | .....   | 3,301            | 620,933 |
| 1875.....  | 13,930  | 248,555 | 103,477 | 813    | 3,383   | 500     | 4,304            | 374,962 |
| 1876.....  | 15,735  | 194,559 | 144,501 | 1,110  | 24,496  | 1,454   | 2,949            | 384,807 |
| 1877.....  | 13,588  | 248,894 | 169,185 | 10,216 | 2,810   | 2,405   | 1,833            | 448,931 |
| 1878.....  | 8,854   | 188,106 | 185,931 | 1,217  | 3,088   | .....   | 2,100            | 389,296 |
| 1879.....  | 10,588  | 271,545 | 144,276 | 803    | 1,196   | .....   | 2,387            | 430,795 |
| 1880.....  | 12,467  | 240,601 | 162,891 | .....  | 477     | .....   | 1,418            | 417,853 |
| 1881.....  | 9,655   | 121,393 | 103,075 | 252    | .....   | 6       | 1,371            | 285,752 |
| 1882.....  | 12,205  | 205,876 | 54,797  | 537    | .....   | 1,954   | 225              | 275,594 |
| 1883.....  | 13,256  | 146,741 | 182,143 | 975    | 731     | 518     | 10,971           | 355,335 |
| 1884.....  | 13,626  | 135,804 | 118,811 | 270    | 10,746  | 477     | 9,018            | 288,752 |
| 1885.....  | 13,322  | 114,090 | 117,536 | 618    | 1,116   | .....   | 1,628            | 248,310 |
| 1886.....  | 19,418  | 146,151 | 218,897 | .....  | 4,891   | .....   | 14,571           | 403,928 |
| 1887.....  | 23,940  | 210,755 | 114,938 | 1,711  | 12,050  | .....   | 12,149           | 375,543 |
| 1888.....  | 16,973  | 150,833 | 194,886 | 555    | 26,629  | 811     | 13,358           | 404,045 |
| 1889.....  | 7,922   | 120,498 | 353,595 | 197    | 28,356  | 1,918   | 18,273           | 530,759 |

\* Exercice.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des États-Unis, pendant les seize années qui ont pris fin le 31 décembre 1889.

| Année. | CÉRÉALES. |         |         |        |         |         |                  |         |                      |            | MARCHANDISES LOURDES. |          |            |         |  |  |
|--------|-----------|---------|---------|--------|---------|---------|------------------|---------|----------------------|------------|-----------------------|----------|------------|---------|--|--|
|        | Farine.   | Blé.    | Maïs.   | Orge.  | Avoine. | Seigle. | Autres articles. | Total.  | Fer pour ch. de fer. | Autre fer. | Sel.                  | Houille. | Mine-rais. | Total.  |  |  |
|        | Ton'x.    | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x. | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.           | Ton'x.  | Ton'x.               | Ton'x.     | Ton'x.                | Ton'x.   | Ton'x.     | Ton'x.  |  |  |
| 1869*  | 30,681    | 211,085 | 91,149  | 2,942  |         | 667     | 1,006            | 337,530 | 68,064               | 14,334     | 89,086                | 28,566   | 35,912     | 235,962 |  |  |
| 1872   | 10,462    | 124,695 | 89,761  | 1,391  | 7,400   |         | 608              | 234,337 | 24,040               | 13,239     | 49,843                | 95,741   | 59,401     | 242,264 |  |  |
| 1873   | 10,805    | 127,727 | 101,329 | 1,920  | 1,188   | 3       | 392              | 243,366 | 4,659                | 13,826     | 40,507                | 170,242  | 62,942     | 292,176 |  |  |
| 1874   | 8,230     | 229,053 | 125,627 |        | 5,948   |         | 5,368            | 374,226 | 5,742                | 8,941      | 23,888                | 203,073  | 19,651     | 260,895 |  |  |
| 1875   | 1,881     | 113,832 | 54,188  | 2,641  | 2,946   | 500     | 1,920            | 177,908 | 14                   | 4,123      | 12,931                | 192,767  | 34,616     | 244,451 |  |  |
| 1876   | 5,187     | 96,247  | 58,138  |        | 1,905   | 525     | 403              | 162,405 |                      | 5,631      | 29,395                | 167,110  | 25,808     | 227,844 |  |  |
| 1877   | 3,342     | 107,396 | 65,260  | 1,603  | 2,314   | 258     | 413              | 180,586 | 8,976                | 8,688      | 8,336                 | 172,868  | 41,107     | 239,975 |  |  |
| 1878   | 1,316     | 65,542  | 60,026  | 859    | 277     |         | 341              | 128,361 |                      | 10,713     | 3,892                 | 150,583  | 13,535     | 178,723 |  |  |
| 1879   | 159       | 53,791  | 33,401  |        | 464     |         | 11               | 87,826  | 2,405                | 3,048      | 6,318                 | 118,573  | 17,797     | 148,741 |  |  |
| 1880   |           | 30,611  | 16,122  | 1,551  | 296     |         |                  | 48,580  | 4,743                | 3,515      | 371                   | 65,945   | 18,380     | 92,954  |  |  |
| 1881   |           | 34,320  | 30,031  | 924    |         |         | 10               | 65,285  | 1,313                | 5,570      |                       | 83,858   | 6,464      | 97,265  |  |  |
| 1882   | 107       | 30,227  | 32,433  | 537    |         | 684     | 14               | 64,002  |                      | 4,076      |                       | 158,552  | 14,533     | 177,161 |  |  |
| 1883   | 2,041     | 54,382  | 66,128  | 735    | 731     |         | 8,579            | 132,496 | 1,209                | 6,901      | 8                     | 196,462  | 24,891     | 229,471 |  |  |
| 1884   | 1,715     | 40,956  | 53,707  |        | 9,874   |         | 8,170            | 114,422 | 698                  | 599        |                       | 210,790  | 15,100     | 227,187 |  |  |
| 1885   | 124       | 53,235  | 63,229  | 732    | 882     |         | 1                | 118,203 |                      | 1,594      |                       | 198,416  | 15,029     | 215,039 |  |  |
| 1886   | 7,591     | 53,258  | 94,048  |        | 4,700   |         | 13,201           | 172,888 | 156                  | 5,328      | 1                     | 189,964  | 11,364     | 206,813 |  |  |
| 1887   | 11,780    | 37,678  | 83,431  | 1,732  | 12,050  |         | 10,859           | 157,530 | 15                   | 4,496      |                       | 82,780   | 627        | 87,828  |  |  |
| 1888   | 8,563     | 39,999  | 102,974 | 2      | 26,510  | 179     | 11,598           | 189,825 | 63                   | 1,601      | 56                    | 173,259  | 2,309      | 177,288 |  |  |
| 1889   | 5,017     | 39,229  | 147,045 |        | 27,492  |         | 17,225           | 236,208 |                      | 1,587      | 896                   | 227,476  | 1,204      | 231,163 |  |  |

\* Exercice.

H.—TABLEAU indiquant les quantités de céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Érié et la mer, pendant les quinze années qui ont pris fin le 31 décembre 1889.

| Année.      | Total sur les canaux de New-York. | Total sur le canal Welland. | Total sur les chemins de fer New-York Central et Érié. | Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Érié. | Quantités acquittées à Oswego par le canal. | Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis. |
|-------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|             | Ton'x.                            | Ton'x.                      | Ton'x.                                                 | Ton'x.                                                         | Ton'x.                                      | Ton'x.                                                                               |
| 1869* ..... | 1,302,613                         | 503,860                     | 1,087,809                                              | 786,436                                                        | 267,815                                     | 337,530                                                                              |
| 1872 .....  | 1,674,320                         | 538,147                     | 1,870,614                                              | 1,317,276                                                      | 169,818                                     | 234,337                                                                              |
| 1873 .....  | 1,745,171                         | 579,880                     | 2,036,992                                              | 1,432,174                                                      | 131,765                                     | 243,366                                                                              |
| 1874 .....  | 1,767,598                         | 647,397                     | 2,791,517                                              | 1,157,509                                                      | 243,325                                     | 374,226                                                                              |
| 1875 .....  | 1,305,550                         | 417,936                     | 2,343,241                                              | 1,017,559                                                      | 126,763                                     | 177,908                                                                              |
| 1876 .....  | 1,064,293                         | 409,788                     | 2,875,803                                              | 783,331                                                        | 99,975                                      | 162,405                                                                              |
| 1877 .....  | 1,408,984                         | 464,181                     | 2,493,683                                              | 1,223,100                                                      | 126,899                                     | 180,586                                                                              |
| 1878 .....  | 1,912,734                         | 403,403                     | 3,695,764                                              | 1,644,301                                                      | 93,149                                      | 128,361                                                                              |
| 1879 .....  | 1,833,399                         | 438,564                     | 4,353,617                                              | 1,565,543                                                      | 127,168                                     | 87,826                                                                               |
| 1880 .....  | 2,371,090                         | 442,182                     | 4,732,385                                              | 2,065,184                                                      | 135,410                                     | 48,580                                                                               |
| 1881 .....  | 1,116,561                         | 269,395                     | 4,983,722                                              | 878,842                                                        | 115,638                                     | 65,285                                                                               |
| 1882 .....  | 1,118,776                         | 306,482                     | 3,885,557                                              | 864,826                                                        | 126,804                                     | 64,002                                                                               |
| 1883 .....  | 1,379,000                         | 372,236                     | 4,422,461                                              | 1,191,974                                                      | 72,507                                      | 132,496                                                                              |
| 1884 .....  | 1,236,986                         | 305,734                     | 3,639,805                                              | 1,078,909                                                      | 70,132                                      | 114,422                                                                              |
| 1885 .....  | 1,063,310                         | 273,905                     | 4,105,594                                              | 918,352                                                        | 59,847                                      | 118,203                                                                              |
| 1886 .....  | 1,489,886                         | 414,812                     | 3,802,262                                              | 1,353,591                                                      | 59,216                                      | 172,888                                                                              |
| 1887 .....  | 1,552,764                         | 394,971                     | 3,847,766                                              | 1,449,984                                                      | 48,133                                      | 157,530                                                                              |
| 1888 .....  | 1,166,958                         | 419,786                     | 3,197,734                                              | 1,052,834                                                      | 11,191                                      | 189,825                                                                              |
| 1889 .....  | 1,296,896                         | 542,043                     | 3,654,984                                              | 1,155,175                                                      | 50,945                                      | 236,208                                                                              |

\* Exercice.

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

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

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

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

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

| ARTICLES.                              | Navires canadiens. |            |            |            | Navires américains. |           |           |           | Total.               |          |
|----------------------------------------|--------------------|------------|------------|------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|----------|
|                                        | A vapeur.          |            | A voiles.  |            | A vapeur.           |           | A voiles. |           | Vapeurs et voiliers. |          |
|                                        | No.                | Tonnage.   | No.        | Tonnage.   | No.                 | Tonnage.  | No.       | Tonnage.  | No.                  | Tonnage. |
|                                        | 242                | 86,838     | 339        | 93,450     | 114                 | 104,505   | 219       | 60,500    | 914                  | 345,293  |
| Tonneaux.                              |                    | Tonneaux.  |            | Tonneaux.  |                     | Tonneaux. |           | Tonneaux. |                      |          |
| 1888.                                  |                    |            |            |            |                     |           |           |           |                      |          |
| Blé.....                               | 45,481             | 60,379     | 1,353      | 40,779     | 147,992             |           |           |           |                      |          |
| Mais.....                              | 38,620             | 14,251     | 71,988     | 71,175     | 196,024             |           |           |           |                      |          |
| Orge.....                              |                    |            |            |            |                     |           |           |           |                      |          |
| Avoine.....                            | 672                |            | 24,967     | 1,311      | 26,950              |           |           |           |                      |          |
| Pois.....                              |                    | 54         | 57         |            | 111                 |           |           |           |                      |          |
| Seigle.....                            |                    |            | 71         | 632        | 703                 |           |           |           |                      |          |
| Houille.....                           | 1,603              | 20,064     |            | 4,208      | 25,875              |           |           |           |                      |          |
| Diverses marchandises....              | 2,165              | 3,291      | 22,719     | 3,722      | 31,897              |           |           |           |                      |          |
| Bardeaux, ustensiles en bois, etc..... | 66                 | 84         | 141        | 6          | 297                 |           |           |           |                      |          |
| Bois de service. Pds. M.P.             | 5,262,700          | 11,977,905 | 4,451,360  | 12,539,672 | 34,230,637          |           |           |           |                      |          |
| Bois de construct. Pds. cub.           | 687,728            | 1,555,307  | 19,000     |            | 2,262,035           |           |           |           |                      |          |
| Douves..... Nombre.                    | 106,972            | 211,436    |            | 34,000     | 352,408             |           |           |           |                      |          |
| Bois de chauffage. Cordes.             | 179                | 201        |            |            | 380                 |           |           |           |                      |          |
|                                        |                    |            |            |            |                     |           |           |           |                      |          |
|                                        | No.                | Tonnage.   | No.        | Tonnage.   | No.                 | Tonnage.  | No.       | Tonnage.  | No.                  | Tonnage. |
|                                        | 317                | 106,048    | 427        | 118,071    | 208                 | 172,873   | 268       | 92,442    | 1220                 | 489,434  |
|                                        | Tonneaux.          |            | Tonneaux.  |            | Tonneaux.           |           | Tonneaux. |           | Tonneaux.            |          |
| 1889.                                  |                    |            |            |            |                     |           |           |           |                      |          |
| Blé.....                               | 38,127             | 28,054     | 1,679      | 46,767     | 114,627             |           |           |           |                      |          |
| Mais.....                              | 60,218             | 143,819    | 152,858    | 96,700     | 353,595             |           |           |           |                      |          |
| Orge.....                              |                    |            |            |            |                     |           |           |           |                      |          |
| Avoine.....                            | 320                |            | 25,347     | 2,145      | 27,812              |           |           |           |                      |          |
| Pois.....                              |                    |            |            |            |                     |           |           |           |                      |          |
| Seigle.....                            | 948                | 634        | 336        |            | 1,918               |           |           |           |                      |          |
| Houille.....                           | 3,976              | 21,148     | 712        | 1,664      | 27,500              |           |           |           |                      |          |
| Diverses marchandises....              | 6,339              | 5,749      | 25,082     | 3,030      | 40,200              |           |           |           |                      |          |
| Bardeaux, ustensiles en bois, etc..... |                    | 1          |            | 51         | 52                  |           |           |           |                      |          |
| Bois de service. Pds. M.P.             | 5,789,226          | 11,632,330 | 11,792,850 | 21,026,211 | 50,240,617          |           |           |           |                      |          |
| Bois de construct. Pds. cub.           | 924,645            | 2,934,989  |            |            | 3,859,634           |           |           |           |                      |          |
| Douves..... Nombre.                    | 35,700             | 194,649    |            |            | 220,349             |           |           |           |                      |          |
| Bois de chauffage. Cordes.             |                    | 46         |            |            | 46                  |           |           |           |                      |          |



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

NAVIRES CANADIENS À VAPEUR.

| Date de l'arrivée. | Navires.      | Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal Welland. |       |         |       |         |               | Destination. |                | Temps employé à l'allégement. |   |      |
|--------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------|-------|---------|-------|---------|---------------|--------------|----------------|-------------------------------|---|------|
|                    |               | Blé.                                                                 | Maïs. | avoine. | Maïs. | avoine. | Fret roulant. | Ton x.       | De             |                               | A | Cts. |
| 1889.              |               |                                                                      |       |         |       |         |               |              |                |                               |   |      |
| 13 sept.           | L. Shickhama. | 12,840                                                               | 386   | 386     | 386   | 386     | 386           | Détroit.     | Ste-Catherine. | 2                             | 4 | 0    |
| 4 déc.             | Erim.         | 17,953                                                               | 539   | 539     | 539   | 539     | 539           | Port-Arthur  | Toronto.       | 2                             | 5 | 0    |
|                    | Total.        | 30,793                                                               | 925   | 925     | 925   | 925     | 925           |              |                |                               |   |      |

28

NAVIRES CANADIENS—À VOILES.

|          |                |        |       |       |       |       |       |         |                |   |   |   |
|----------|----------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|----------------|---|---|---|
| 6 juill. | G. M. Neelon   | 16,739 | 503   | 503   | 503   | 503   | 503   | Chicago | Ste-Catherine. | 2 | 3 | 0 |
| 29 do    | I. R. Merritt. | 16,919 | 508   | 508   | 508   | 508   | 508   | do      | do             | 2 | 4 | 0 |
| 23 do    | G. M. Neelon   | 16,846 | 506   | 506   | 506   | 506   | 506   | do      | do             | 2 | 4 | 0 |
| 27 août  | G. M. Neelon   | 16,750 | 503   | 503   | 503   | 503   | 503   | do      | do             | 2 | 4 | 0 |
|          | Total.         | 67,260 | 2,020 | 2,020 | 2,020 | 2,020 | 2,020 |         |                |   |   |   |

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

|          |                |         |        |        |        |        |        |       |           |             |   |   |   |
|----------|----------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-------------|---|---|---|
| 20 avril | John Rugee.    | 48,624  | 19,688 | 1,459  | 1,476  | 315    | 295    | 1,450 | Milwaukee | Kingston.   | 2 | 5 | 0 |
| 29 do    | D. C. Whitney  | 34,450  | 903    | 903    | 903    | 903    | 903    | 1,476 | Chicago   | Ogdensburg. | 2 | 4 | 0 |
| 22 do    | Anna Smith     | 32,224  | 908    | 908    | 908    | 908    | 908    | 1,575 | do        | do          | 2 | 5 | 0 |
| 25 do    | W. J. Averill. | 54,206  | 1,518  | 1,518  | 1,518  | 1,518  | 48     | 908   | Détroit.  | Kingston.   | 2 | 6 | 0 |
|          | Total.         | 148,504 | 20,817 | 20,817 | 20,817 | 20,817 | 20,817 | 1,566 | Chicago   | Ogdensburg. | 2 | 4 | 0 |

|           |                      |           |         |        |        |       |       |        |             |             |   |   |   |
|-----------|----------------------|-----------|---------|--------|--------|-------|-------|--------|-------------|-------------|---|---|---|
| 26 do     | Jno. Pridgoun, jeune | 45,549    | 33,439  | 1,276  | 1,276  | 536   | 185   | 1,461  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 15 mai    | W. A. Haskill        | 28,921    | 33,439  | 670    | 670    | 536   | 388   | 1,594  | do          | do          | 2 | 3 | 0 |
| 29 do     | Veronica             | 47,738    | 33,439  | 1,337  | 1,337  | 536   | 388   | 1,337  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 30 do     | W. A. Haskill        | 51,158    | 33,439  | 1,433  | 1,433  | 536   | 168   | 1,601  | do          | do          | 2 | 3 | 0 |
| 7 juin    | W. J. Averill        | 49,367    | 33,439  | 1,400  | 1,400  | 536   | 164   | 1,564  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 23 do     | John Rugee           | 51,838    | 33,439  | 1,452  | 1,452  | 536   | 536   | 1,601  | Kingston.   | Kingston.   | 2 | 2 | 0 |
| 23 do     | W. A. Haskill        | 38,016    | 33,439  | 1,065  | 1,065  | 536   | 586   | 1,587  | Ogdensburg. | Ogdensburg. | 2 | 5 | 0 |
| 30 juill. | W. J. Averill        | 38,742    | 33,439  | 1,001  | 1,001  | 536   | 381   | 1,557  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 12 août   | W. A. Haskill        | 41,976    | 33,439  | 1,176  | 1,176  | 536   | 387   | 1,482  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 12 do     | John Rugee.          | 52,906    | 33,439  | 1,482  | 1,482  | 536   | 387   | 1,570  | do          | do          | 2 | 3 | 0 |
| 17 do     | W. J. Averill        | 44,008    | 33,439  | 1,233  | 1,233  | 536   | 284   | 1,563  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 4 do      | W. A. Haskill        | 46,883    | 33,439  | 1,259  | 1,259  | 536   | 284   | 1,583  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 5 do      | S. J. Macey          | 38,670    | 33,439  | 1,083  | 1,083  | 536   | 503   | 1,566  | Ogdensburg. | Ogdensburg. | 2 | 4 | 0 |
| 17 do     | W. J. Averill        | 37,935    | 33,439  | 1,063  | 1,063  | 536   | 336   | 1,583  | Kingston.   | Kingston.   | 2 | 5 | 0 |
| 17 do     | C. J. Kishaw         | 44,746    | 33,439  | 1,247  | 1,247  | 536   | 336   | 1,583  | Ogdensburg. | Ogdensburg. | 2 | 2 | 0 |
| 17 do     | W. A. Haskill        | 44,519    | 33,439  | 1,431  | 1,431  | 536   | 323   | 1,431  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 20 do     | John Rugee.          | 51,086    | 33,439  | 1,239  | 1,239  | 536   | 323   | 1,577  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 24 do     | Argonaut.            | 44,242    | 33,439  | 1,254  | 1,254  | 536   | 323   | 1,577  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 24 do     | W. J. Averill        | 49,038    | 33,439  | 1,374  | 1,374  | 536   | 323   | 1,577  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 2 oct.    | Veronica             | 49,310    | 33,439  | 1,381  | 1,381  | 536   | 323   | 1,577  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 3 do      | Mount Eagle.         | 53,707    | 33,439  | 1,560  | 1,560  | 536   | 253   | 1,813  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 10 do     | Gov. Smith           | 45,940    | 33,439  | 1,278  | 1,278  | 536   | 220   | 1,498  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 12 do     | W. A. Haskill        | 45,016    | 33,439  | 1,247  | 1,247  | 536   | 220   | 1,498  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 14 do     | Argonaut.            | 45,315    | 33,439  | 1,502  | 1,502  | 536   | 220   | 1,502  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 16 do     | D. C. Whitney        | 32,204    | 33,439  | 1,092  | 1,092  | 536   | 220   | 1,538  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 20 do     | W. L. Frost.         | 41,069    | 33,439  | 1,150  | 1,150  | 536   | 220   | 1,440  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 23 do     | W. J. Averill        | 51,308    | 33,439  | 1,437  | 1,437  | 536   | 220   | 1,777  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 24 do     | Jas. R. Langdon.     | 51,646    | 33,439  | 1,531  | 1,531  | 536   | 121   | 1,652  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 28 do     | Gov. Smith           | 43,112    | 33,439  | 1,208  | 1,208  | 536   | 121   | 1,208  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 31 do     | Argonaut.            | 31,422    | 33,439  | 880    | 880    | 536   | 307   | 1,208  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 1er nov.  | W. A. Haskill        | 39,516    | 33,439  | 1,107  | 1,107  | 536   | 447   | 1,501  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 11 do     | Jas. R. Langdon      | 45,719    | 33,439  | 1,281  | 1,281  | 536   | 476   | 1,585  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 13 do     | W. A. Haskill        | 24,256    | 33,439  | 680    | 680    | 536   | 389   | 1,585  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
| 27 do     | Mont Eagle.          | 79,241    | 33,439  | 1,268  | 1,268  | 536   | 389   | 1,268  | do          | do          | 2 | 2 | 0 |
|           | Total.               | 1,669,816 | 184,177 | 46,774 | 46,774 | 2,949 | 8,013 | 59,195 |             |             |   |   |   |

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

|          |             |        |       |       |       |       |       |       |          |           |   |   |   |
|----------|-------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-----------|---|---|---|
| 15 avril | Iron State. | 54,069 | 1,514 | 1,514 | 1,514 | 1,514 | 1,514 | 1,514 | Détroit. | Kingston. | 2 | 2 | 0 |
|----------|-------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-----------|---|---|---|

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

| ARTICLES.                                      | 1881.   | 1882.   | 1883.   | 1884.   | 1885.   | 1886.   | 1887.   | 1888.   | 1889.   |
|------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                | Ton'x.  |
| <i>Classe 3.</i>                               |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Fer, en gueuse .....                           | 858     | 459     |         |         |         |         |         |         |         |
| do tout autre .....                            |         | 9       | 5       |         | 7       | 15      |         | 418     |         |
| Pierre, pour la taille .....                   | 233     | 2       |         |         |         |         |         |         |         |
| Pommes .....                                   |         | 1       |         |         | 513     | 49      | 33      |         |         |
| Orge .....                                     |         | 259     |         | 38      |         |         |         |         |         |
| Mais .....                                     | 69,066  | 17,474  | 109,191 | 55,552  | 44,401  | 116,517 | 24,609  | 66,443  | 195,350 |
| Fleur de farine .....                          | 4,476   | 5,920   | 5,089   | 9,659   | 2,874   | 2,934   | 6,140   | 3,865   | 6,841   |
| Farine, toutes sortes .....                    |         |         | 1,188   |         | 16      | 125     | 87      | 100     | 148     |
| Avoine .....                                   |         |         |         | 872     |         |         |         |         | 320     |
| Pois .....                                     |         |         | 726     | 433     | 11      | 608     | 362     |         |         |
| Seigle .....                                   |         | 1,269   | 518     | 477     |         |         |         |         | 1,284   |
| Graines, toutes sortes .....                   |         | 37      | 2       |         | 42      | 33      |         | 12      | 3       |
| Tabac, brut .....                              |         | 1       |         |         |         | 25      |         |         |         |
| Blé .....                                      | 77,061  | 161,692 | 76,379  | 84,822  | 52,157  | 86,815  | 160,063 | 93,915  | 70,815  |
| Tous autres produits agricoles, légumes .....  |         | 1       |         |         | 1       |         | 17      |         | 798     |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots ..... |         |         | 77      |         |         |         |         |         |         |
| Chevaux .....                                  |         | 1       |         |         | 2       | 1       | 1       | 2       | 2       |
| Saindoux et huile de saind. ....               | 361     | 206     | 6       |         |         | 22      |         | 54      |         |
| Lard .....                                     | 5,141   | 278     | 212     | 318     | 30      | 936     | 418     | 265     | 1,220   |
| Tous autres produits agricoles, animaux .....  |         |         |         |         | 4       | 68      | 29      | 39      | 32      |
| Total, classe 3 .....                          | 157,196 | 187,609 | 193,393 | 152,171 | 100,058 | 208,148 | 191,759 | 163,113 | 276,813 |
| <i>Classe 4.</i>                               |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Cendre .....                                   | 13      | 10      | 3       | 36      | 97      | 44      | 113     | 85      | 107     |
| Meubles .....                                  | 4       | 12      | 6       | 10      | 5       | 6       | 9       | 2       |         |
| Verre, de toutes sortes .....                  | 47      | 6       | 1       |         |         |         |         | 3       |         |
| Mélasse .....                                  |         | 18      | 43      |         |         | 28      |         |         |         |
| Clous .....                                    |         |         |         | 1       |         |         | 1       |         |         |
| Huile .....                                    |         | 425     |         | 78      | 7       | 6       | 14      |         | 4       |
| Peinture .....                                 |         | 4       |         |         |         | 1       |         |         |         |
| Poix et goudron .....                          |         | 1       |         |         |         |         |         |         |         |
| Sucre .....                                    |         |         | 2       |         |         |         | 15      |         |         |
| Pierre, brute .....                            | 291     | 484     | 269     | 317     |         |         | 12      |         |         |
| Térébenthine .....                             |         | 2       |         | 1       |         |         |         |         |         |
| Whisky, bière et tous autres spiritueux .....  |         | 25      | 35      |         |         | 8       |         | 3       | 20      |
| Marchandises non énumérées .....               | 60      | 105     | 53      | 37      | 29      | 100     | 72      | 105     | 193     |
| Total, classe 4 .....                          | 415     | 1,092   | 412     | 480     | 138     | 193     | 236     | 198     | 324     |
| <i>Classe 5.</i>                               |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Barils, vides .....                            | 1       | 3       |         | 37      | 128     | 6       | 88      | 40      |         |
| Bois de construction, scié .....               | 2,849   | 3,639   | 6,311   | 7,531   | 19,945  | 18,707  | 7,001   | 5,175   | 6,118   |
| Douves, pipes et barils .....                  | 1,001   | 2,359   | 2,024   | 200     | 856     | 332     | 184     | 139     |         |
| do Indes Occident. ....                        | 1,198   | 1,130   | 451     | 863     |         | 287     | 131     | 1,623   | 270     |
| Bois carré, sur bâtiments .....                | 3,227   | 1,574   | 290     |         | 639     | 1,330   |         |         |         |
| do en radeaux .....                            | 3,250   | 1,149   | 2,314   | 7,365   | 11,128  | 15,410  | 14,390  | 11,586  | 9,302   |
| Articles en bois .....                         | 76      | 205     | 199     | 68      | 76      | 101     | 45      | 25      |         |
| Total, classe 5 .....                          | 11,602  | 10,059  | 11,589  | 16,064  | 32,772  | 36,173  | 21,839  | 18,588  | 15,690  |
| <i>Classe spéciale.</i>                        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Houille .....                                  |         | 75      |         |         |         |         |         |         | 10      |
| Grand total .....                              | 169,213 | 198,835 | 205,394 | 168,715 | 132,968 | 244,514 | 213,834 | 183,899 | 298,197 |

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

| Articles.                                      | 1881.  | 1882.  | 1883.  | 1884.  | 1885.  | 1886.  | 1887.  | 1888.  | 1889.  |
|------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                                                | Ton'x. |
| <i>Classe 3.</i>                               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Briques.....                                   | 81     | 96     | 78     | 200    | 44     | 66     | 3      | 187    | 84     |
| Ciment et chaux hydrauliq.                     | 38     | 533    | 508    | 219    | 117    | 498    | 1,740  | 1,177  | 823    |
| Argile, chaux et sable.....                    | 121    | 56     | 56     | .....  | .....  | 1      | 134    | 95     | 3      |
| Poisson.....                                   | 18     | 406    | .....  | .....  | .....  | 1      | 95     | 1      | 80     |
| Gypse.....                                     | .....  | .....  | .....  | .....  | 13     | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Fer, chemin de fer.....                        | 16,476 | 11,246 | 8,725  | 2,031  | 12,356 | 6,629  | 153    | 9,148  | 15,513 |
| do en gueuse.....                              | 8,131  | 3,575  | 2,460  | 43     | 23     | 10     | 368    | 573    | 250    |
| do tout autre.....                             | 900    | 686    | 528    | 366    | 290    | 76     | 1,997  | 297    | 290    |
| Sel.....                                       | 5,175  | 1,820  | 5,324  | 802    | 1,574  | 5,609  | 4,197  | 3,599  | 4,216  |
| Pierre, pour la taille.....                    | 5      | .....  | .....  | .....  | 7      | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Fleur de farine.....                           | .....  | .....  | 21     | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Farines.....                                   | .....  | .....  | 5      | .....  | .....  | .....  | .....  | 31     | .....  |
| Avoine.....                                    | .....  | .....  | 264    | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Pommes de terre.....                           | 359    | 23     | .....  | .....  | .....  | .....  | 4      | .....  | .....  |
| Graines, de toutes sortes.....                 | 65     | 14     | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | 24     | 215    |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes..... | 2      | .....  | 25     | 1      | 1      | .....  | .....  | 35     | 19     |
| Chevaux.....                                   | .....  | 2      | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | 2      |
| Saindoux et huile de saint.                    | .....  | .....  | .....  | 45     | 3      | .....  | 3      | .....  | .....  |
| Lard.....                                      | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Laine.....                                     | .....  | 3      | .....  | .....  | .....  | .....  | 4      | .....  | .....  |
| Tous autres articles non énumérés.....         | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | 6      | 4      | 77     | .....  |
| Total, classe 3.....                           | 31,371 | 18,460 | 17,994 | 3,707  | 14,428 | 12,896 | 8,702  | 15,244 | 21,495 |
| <i>Classe 4.</i>                               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Cendre, potasse et perlasse.....               | .....  | .....  | .....  | .....  | 226    | 20     | .....  | .....  | .....  |
| Faïencerie et poterie.....                     | 24     | 116    | 137    | 47     | 10     | 40     | 164    | 336    | 112    |
| Bois de teinture, etc.....                     | .....  | .....  | 2      | .....  | .....  | 1      | 4      | .....  | .....  |
| Meubles.....                                   | 3      | 4      | 4      | 1      | .....  | 9      | 1      | 1      | .....  |
| Verres, toutes sortes.....                     | 97     | 359    | 156    | 160    | 32     | 39     | 53     | 77     | 71     |
| Manille.....                                   | .....  | 5      | 5      | 17     | .....  | 7      | 5      | 1      | .....  |
| Mélasse.....                                   | 14     | 58     | 3      | .....  | .....  | 23     | 1      | 7      | 56     |
| Clous.....                                     | 258    | 576    | 1,085  | 160    | 205    | 389    | 147    | 578    | 736    |
| Huile, en barils.....                          | 54     | 119    | 122    | 80     | 10     | 82     | 28     | 22     | 9      |
| Peinture.....                                  | 47     | 124    | 103    | 161    | 24     | 36     | 80     | 59     | 49     |
| Poix et goudron.....                           | 1      | .....  | 50     | 1      | .....  | 5      | 1      | .....  | .....  |
| Résine.....                                    | .....  | 11     | 21     | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Cendre de soude.....                           | 3,177  | 1,040  | 1,801  | 1,427  | 164    | 975    | 1,116  | 1,196  | 766    |
| Acier.....                                     | 29     | .....  | 3      | 142    | .....  | 1      | 423    | 3      | 3      |
| Pierre, bruts.....                             | .....  | .....  | 2      | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Sucre.....                                     | 5      | 465    | 375    | 290    | 64     | 316    | 207    | 98     | 7      |
| Étain.....                                     | 959    | 641    | 1,669  | 1,832  | 10     | 549    | 2,225  | 198    | 480    |
| Térébenthine.....                              | .....  | 1      | 1      | 1      | .....  | 1      | 1      | 1      | 1      |
| Blanc de plomb.....                            | .....  | 14     | .....  | 3      | .....  | 3      | 4      | 2      | 4      |
| Blanc de céruse.....                           | 10     | 5      | 19     | .....  | 9      | .....  | 7      | .....  | 33     |
| Whisky, bière, etc.....                        | 91     | 564    | 791    | 364    | 259    | 174    | 287    | 228    | 124    |
| Marchandises non énumérées.....                | 984    | 1,992  | 2,608  | 1,001  | 712    | 1,008  | 619    | 1,259  | 1,422  |
| Total, classe 4.....                           | 5,753  | 6,093  | 8,957  | 5,687  | 1,725  | 3,678  | 5,373  | 4,066  | 3,873  |
| <i>Classe 5.</i>                               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Barils, vides.....                             | 40     | 130    | 179    | .....  | .....  | 227    | .....  | .....  | 2      |
| Bois de serv., scié, sur nav.                  | .....  | 175    | 318    | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Articles en bois.....                          | 26     | 23     | .....  | 3      | 2      | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Total, classe 5.....                           | 66     | 328    | 497    | 3      | 2      | 227    | .....  | .....  | 2      |
| <i>Classe spéciale.</i>                        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Houille.....                                   | .....  | .....  | 40     | 28     | .....  | .....  | .....  | .....  | .....  |
| Grand total.....                               | 37,190 | 24,881 | 27,488 | 9,425  | 16,155 | 16,801 | 14,075 | 19,310 | 25,370 |

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

| Articles.                               | 1880.  | 1881.  | 1882.   | 1883.   | 1884.   | 1885.   | 1886.   | 1887.   | 1888.   | 1889.   |
|-----------------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                         | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  | Ton'x.  |
| <i>Classe 3.</i>                        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Briques                                 | 22     |        | 3       |         |         |         | 41      |         |         |         |
| Ciment et chaux hydraulique             |        |        | 2       |         |         |         | 31      |         | 4       |         |
| Poisson                                 |        |        |         | 1       |         |         |         | 2       |         |         |
| Fer, chemin de fer                      |        |        |         | 142     |         |         |         |         |         |         |
| do tout autre                           |        | 79     | 114     | 90      | 40      |         | 45      |         |         | 520     |
| Sel                                     |        |        |         | 8       |         |         | 1       |         |         |         |
| Pierre, pour la taille                  | 258    |        |         | 38      | 15      |         |         |         |         |         |
| Pommes                                  |        | 1      | 8       |         |         |         |         |         |         |         |
| Orge                                    |        |        | 537     | 735     |         |         |         | 1,709   | 2       |         |
| Mais                                    | 16,122 | 30,031 | 32,433  | 66,128  | 53,707  | 63,229  | 93,503  | 83,431  | 102,974 | 147,045 |
| Fleur de farine                         |        |        | 107     | 2,041   | 1,715   | 124     | 7,591   | 11,780  | 8,563   | 5,017   |
| Foin, pressé                            |        |        |         | 5       | 8,579   | 8,170   |         | 13,201  | 10,726  | 11,598  |
| Farine, de toutes sortes                |        |        |         |         | 1       |         |         |         |         | 17,224  |
| Tourteaux oléagineux                    |        |        |         | 731     | 9,874   | 882     | 4,790   | 12,050  | 26,510  | 27,492  |
| Avoine                                  | 296    |        |         |         |         |         |         |         |         | 1       |
| Pommes de terre                         |        |        | 1       |         |         |         |         |         |         |         |
| Seigle                                  |        |        | 684     |         |         |         |         |         | 179     |         |
| Graines, de toutes sortes               |        | 16     |         | 662     | 511     |         | 236     | 44      | 48      | 151     |
| Blé                                     | 30,611 | 34,320 | 30,227  | 54,282  | 40,956  | 53,235  | 53,258  | 37,678  | 39,999  | 39,229  |
| Produits agricoles, légumes             |        |        | 5       | 3       |         |         | 2       | 2       |         |         |
| Peaux vertes et salées, etc.            |        |        |         | 60      | 73      |         | 414     | 170     | 39      |         |
| Chevaux                                 |        |        | 1       | 6       | 6       |         | 1       | 2       |         | 1       |
| Saindoux et huile de saindoux           |        |        |         | 5       | 7       |         | 13      | 14      | 19      | 32      |
| Viande, autre que le lard               |        |        | 1       | 12      | 4       |         | 1       | 18      | 14      | 3       |
| Lard                                    |        |        | 1       | 163     |         |         | 106     | 108     | 19      | 21      |
| Moutons                                 |        |        |         |         | 1       |         |         |         |         |         |
| Laine                                   |        |        |         | 95      |         |         | 1,125   | 86      | 18      | 452     |
| Total, classe 3                         | 47,309 | 64,447 | 64,129  | 133,782 | 115,092 | 117,470 | 174,359 | 157,820 | 189,986 | 237,188 |
| <i>Classe 4.</i>                        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Instruments aratoires                   |        | 3      |         | 1       | 1       |         |         | 9       |         |         |
| Faïencerie et poterie                   |        | 4      |         | 1       | 1       |         |         |         | 1       | 1       |
| Meubles                                 |        |        | 15      | 25      | 16      |         | 21      | 24      | 30      | 30      |
| Verre, toutes sortes                    |        |        | 66      |         |         | 1       | 2       |         |         |         |
| Closets                                 |        | 102    | 7       | 51      | 26      |         | 4       |         |         |         |
| Huile, en barils                        |        |        | 995     | 206     | 255     |         | 6       | 8       |         |         |
| Peinture                                |        |        | 3       | 6       |         |         |         |         |         |         |
| Cendre de soude                         |        |        | 7       |         |         |         |         |         |         |         |
| Acier                                   |        |        | 1       |         |         |         |         |         | 3       |         |
| Pierre, brute                           | 192    | 29     | 33      | 87      | 7       |         | 38      |         |         | 2       |
| Blanc de plomb                          |        | 2      | 6       | 5       |         |         |         |         |         |         |
| Whisky, bière et tous autres spiritueux | 14     |        | 12      | 156     | 26      |         | 21      | 63      | 151     | 190     |
| Marchandises non énumérées              | 1      | 49     | 91      | 941     | 481     | 2       | 824     | 469     | 1,453   | 1,679   |
| Total, classe 4                         | 207    | 189    | 1,237   | 1,479   | 812     | 2       | 916     | 573     | 1,638   | 1,902   |
| <i>Classe 5.</i>                        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Bois de service, scié, sur navires      | 33,555 | 30,462 | 34,182  | 34,189  | 43,713  | 44,668  | 43,776  | 29,845  | 28,333  | 55,074  |
| Cercles                                 |        |        |         | 26      |         |         |         |         |         |         |
| Bardeaux                                | 9      |        | 9       | 9       | 76      | 111     | 463     |         | 6       | 51      |
| Douves, saloirs                         |        |        |         | 25      |         |         |         |         | 82      |         |
| Articles en bois, etc                   | 1      | 4      | 43      | 30      | 11      |         | 2       | 26      | 141     | 333     |
| Total, classe 5                         | 33,565 | 30,466 | 34,234  | 34,279  | 43,800  | 44,779  | 44,241  | 29,871  | 28,562  | 55,458  |
| <i>Classe spéciale.</i>                 |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Houille                                 | 871    | 1,164  | 10,686  | 5,372   | 4,293   | 4,974   | 5,400   | 1,163   | 878     | 1,124   |
| Pierre, impropre à la taille            |        |        |         |         |         |         |         |         |         | 1,681   |
| Total, classe spéciale                  | 871    | 1,164  | 10,686  | 5,372   | 4,293   | 4,974   | 5,400   | 1,163   | 878     | 2,805   |
| Grand total                             | 81,952 | 96,266 | 110,286 | 174,912 | 163,997 | 167,225 | 224,916 | 189,427 | 221,064 | 297,353 |

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1889.

| Nom des navires.                            | Première cargaison<br>passée par le<br>canal<br>Welland. | Quantité<br>transbordée<br>à<br>Kingston. | Cargaison<br>passée<br>par les ca-<br>naux du<br>St-Laurent. |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                                             | Tonneaux.                                                | Tonneaux.                                 | Tonneaux.                                                    |
| Vapeur canadien "Acadia".....               | 577                                                      | 92                                        | 485                                                          |
| do do .....                                 | 420                                                      | 135                                       | 285                                                          |
| do do .....                                 | 511                                                      | 113                                       | 398                                                          |
| do do .....                                 | 600                                                      | 134                                       | 446                                                          |
| do "Alma Monro".....                        | 458                                                      | 182                                       | 276                                                          |
| do do .....                                 | 407                                                      | 131                                       | 276                                                          |
| do "Canada".....                            | 555                                                      | 179                                       | 376                                                          |
| do do .....                                 | 548                                                      | 250                                       | 298                                                          |
| do do .....                                 | 555                                                      | 276                                       | 279                                                          |
| do "Cuba".....                              | 602                                                      | 262                                       | 340                                                          |
| do do .....                                 | 541                                                      | 240                                       | 301                                                          |
| do do .....                                 | 216                                                      | 210                                       | 6                                                            |
| do do .....                                 | 600                                                      | 251                                       | 349                                                          |
| do "Celtic".....                            | 516                                                      | 211                                       | 305                                                          |
| do do .....                                 | 510                                                      | 228                                       | 282                                                          |
| do do .....                                 | 509                                                      | 225                                       | 284                                                          |
| do do .....                                 | 510                                                      | 257                                       | 253                                                          |
| do "Lake Michigan".....                     | 540                                                      | 216                                       | 324                                                          |
| do do .....                                 | 527                                                      | 264                                       | 263                                                          |
| do "Shickluna".....                         | 526                                                      | 225                                       | 301                                                          |
| Navire à voiles canadien "John Gaskin"..... | 1,054                                                    | 390                                       | 664                                                          |
| do do "Jennie".....                         | 960                                                      | 321                                       | 639                                                          |
| do do do .....                              | 883                                                      | 306                                       | 577                                                          |
| do do "Kildonan".....                       | 1,028                                                    | 257                                       | 771                                                          |
| do do "Regina".....                         | 848                                                      | 215                                       | 633                                                          |
| do do do .....                              | 799                                                      | 235                                       | 564                                                          |
| Total.....                                  | 15,800                                                   | 5,825                                     | 9,975                                                        |

|                                                                       |               |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------|
| Nombre de cargaisons de blé.....                                      | 26            |
| Quantité passée par le canal Welland à Kingston.....                  | 15,800 ton'x. |
| do transbordée à Kingston.....                                        | 5,825 do      |
| do de blé transportée jusqu'à Montréal sans transbordement à Kingston | 9,975 do      |

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1889.

| Nom des navires.                        | Première cargaison passée par le canal Welland. | Quantité transbordée à Kingston. | Cargaison passée par les canaux du St-Laurent. |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------|
|                                         | Tonneaux.                                       | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                      |
| Vapeur canadien "Alma Munro" .....      | 616.                                            | 238                              | 378.                                           |
| do do .....                             | 560                                             | 240                              | 320.                                           |
| do do .....                             | 560                                             | 271                              | 289                                            |
| do do .....                             | 672                                             | 265                              | 407                                            |
| do do .....                             | 672                                             | 309                              | 363                                            |
| do "Acadia" .....                       | 422                                             | .....                            | 422                                            |
| do do .....                             | 588                                             | 163                              | 425                                            |
| do do .....                             | 575                                             | 125                              | 450                                            |
| do do .....                             | 476                                             | 109                              | 367                                            |
| do "Celtic" .....                       | 481                                             | 196                              | 285.                                           |
| do "Cuba" .....                         | 560                                             | 207                              | 353.                                           |
| do do .....                             | 560                                             | 252                              | 308.                                           |
| do do .....                             | 443                                             | 173                              | 270.                                           |
| do "Canada" .....                       | 510                                             | 193                              | 317.                                           |
| do "Lake Michigan" .....                | 509                                             | 199                              | 310.                                           |
| do do .....                             | 510                                             | 199                              | 311.                                           |
| do "St. Magnus" .....                   | 980                                             | 576                              | 404.                                           |
| Navire à voiles canadien "Jennie" ..... | 898                                             | 257                              | 641.                                           |
| do do .....                             | 946                                             | 318                              | 628.                                           |
| do do .....                             | 952                                             | 350                              | 602.                                           |
| do "Kildonan" .....                     | 1,175                                           | 336.                             | 839.                                           |
| do do .....                             | 1,154                                           | 328.                             | 826.                                           |
| do do .....                             | 1,120                                           | 294                              | 826.                                           |
| do do .....                             | 1,126                                           | 286                              | 840                                            |
| do do .....                             | 1,120                                           | 308                              | 812.                                           |
| do "Glenora" .....                      | 1,307                                           | 623                              | 679.                                           |
| do "Regina" .....                       | 849                                             | 233                              | 616.                                           |
| do do .....                             | 843                                             | 224                              | 619.                                           |
| do do .....                             | 857                                             | 262                              | 595.                                           |
|                                         | 22,041.                                         | 7,534                            | 14,502                                         |

|                                                                              |           |        |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|
| Nombre de cargaisons de maïs .....                                           |           | 29     |
| Quantité passée par le canal Welland à Kingston .....                        | Tonneaux. | 22,041 |
| do transbordée à Kingston .....                                              | do        | 7,534  |
| do de maïs transportée jusqu'à Montréal sans transbordement à Kingston ..... | do        | 14,502 |

## RÉCAPITULATION, 1889.

|                                                                                                                           | Nombre de<br>cargaisons. | Total.    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------|
| Blé.....                                                                                                                  | 26                       |           |
| Maïs.....                                                                                                                 | 29                       |           |
| Total.....                                                                                                                |                          | 55        |
|                                                                                                                           | Tonneaux.                | Tonneaux. |
| Quantité de blé passé par le canal Welland, en destination de Montréal.....                                               | 15,800                   |           |
| do maïs do do.....                                                                                                        | 22,041                   |           |
| Total des quantités passées par le canal Welland.....                                                                     |                          | 37,841    |
| Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—                                                       |                          |           |
| Blé.....                                                                                                                  | 5,825                    |           |
| Maïs.....                                                                                                                 | 7,534                    |           |
| Total des quantités transbordées.....                                                                                     |                          | 13,359    |
| Quantité des susdites cargaisons transportées jusqu'à Montréal dans des navires sans transbordement à Kingston, savoir :— |                          |           |
| Blé.....                                                                                                                  | 9,975                    |           |
| Maïs.....                                                                                                                 | 14,502                   |           |
| Total des quantités transportées jusqu'à Montréal.....                                                                    |                          | 24,477    |

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1889.

| ARTICLES.   | NAVIRES CANADIENS. |          |           |          | NAVIRES AMÉRICAINS. |          |           |          | TOTAL.               |          |
|-------------|--------------------|----------|-----------|----------|---------------------|----------|-----------|----------|----------------------|----------|
|             | A vapeur.          |          | A voiles. |          | A vapeur.           |          | A voiles. |          | Vapeurs et voiliers. |          |
|             | No.                | Tonnage. | No.       | Tonnage. | No.                 | Tonnage. | No.       | Tonnage. | No.                  | Tonnage. |
|             | 118                | 68,568   | 90        | 35,018   | 47                  | 37,339   | 67        | 27,229   | 322                  | 168,154  |
|             | Tonneaux.          |          | Tonneaux. |          | Tonneaux.           |          | Tonneaux. |          | Tonneaux.            |          |
| Maïs.....   | 57,997             |          | 41,539    |          | 51,962              |          | 46,273    |          | 197,771              |          |
| Avoine..... | 320                |          |           |          |                     |          |           |          | 320                  |          |
| Pois.....   |                    |          |           |          |                     |          |           |          |                      |          |
| Seigle..... | 948                |          | 634       |          | 336                 |          |           |          | 1,918                |          |
| Blé.....    | 35,659             |          | 28,020    |          | 1,459               |          | 8,328     |          | 73,466               |          |
| Total.....  | 94,924             |          | 70,193    |          | 53,757              |          | 54,601    |          | 273,475              |          |

|                                                                 |           |        |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|--------|
| 118 cargaisons sur les vapeurs canadiens ; quantité totale..... | Tonneaux. | 94,924 |
| 90 do voiliers do do.....                                       |           | 70,193 |
| 47 do vapeurs américains do do.....                             |           | 53,757 |
| 67 do voiliers do do.....                                       |           | 54,601 |

P.—QUANTITÉ TOTALE de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1889.

| Sommaire.                                                                                        | Tonneaux. | Total, tonneaux. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|
| Vapeurs canadiens, 118 cargaisons de grain .....                                                 | 94,924    |                  |
| Voiliers do 90 do .....                                                                          | 70,193    |                  |
| Total, navires canadiens .....                                                                   |           | 165,117          |
| Vapeurs américains, 47 cargaisons de grain .....                                                 | 53,757    |                  |
| Voiliers do 67 do .....                                                                          | 54,601    |                  |
| Total, navires américains .....                                                                  |           | 108,358          |
| Total, navires canadiens et américains .....                                                     |           | 273,475          |
| Distribués comme suit :—                                                                         |           |                  |
| 1 cargaison transportée à Montréal dans des navires canadiens sans transb. ....                  |           | 425              |
| 54 cargaisons arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité moyenne de ..... | 37,416    |                  |
| Transbordé .....                                                                                 | 13,359    |                  |
| Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston .....                             |           | 24,057           |
| Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit :—            |           |                  |
| 153 cargaisons dans des navires canadiens .....                                                  | 127,276   |                  |
| 114 do do américains .....                                                                       | 108,358   |                  |
| Quantité moyenne déchargée .....                                                                 | 235,634   |                  |
| Transbordé dans des navires canadiens pour Montréal .....                                        | 229,928   |                  |
| Transbordé via C.C.P. pour Montréal .....                                                        | 638       |                  |
| Quantité transbordée pour Montréal .....                                                         | 230,566   |                  |
| Quantité restant à Kingston .....                                                                |           | 5,068            |
| Total, quantité transbordée .....                                                                |           | 243,925          |
| Total .....                                                                                      |           | 273,475          |

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1888 et 1889.

|                                                                                | 1888.                 |           | 1889.                 |           |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|
|                                                                                | Nombre de cargaisons. | Tonneaux. | Nombre de cargaisons. | Tonneaux. |
| Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens .....                   | 182                   | 143,025   | 208                   | 165,117   |
| do do do américains .....                                                      | 60                    | 43,667    | 114                   | 108,358   |
| Total .....                                                                    | 242                   | 186,692   | 322                   | 273,475   |
| Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal ..... |                       | 144,127   |                       | 243,287   |
| Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston .....           |                       | 16,231    |                       | 24,482    |
| Quantité transportée à Montréal par chemins de fer .....                       |                       | 14,921    |                       | 638       |
| Quantité restant à Kingston .....                                              |                       | 11,413    |                       | 5,068     |
| Total .....                                                                    |                       | 186,692   |                       | 273,475   |

1 navire a transporté sa cargaison à Montréal sans transbordement en 1889, contre 2 en 1888.

54 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1889, contre 39 en 1888.

267 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1889, contre 201 en 1888.

R.—Quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1884 à 1889 inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

| ANNÉES.    | Par<br>le canal<br>Lachine. | Par<br>les chemins<br>de fer<br>C. P. et G. T. | Total,<br>reçus à<br>Montréal. | Exporté.   |
|------------|-----------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|------------|
|            | Boisseaux.                  | Boisseaux.                                     | Boisseaux.                     | Boisseaux. |
| 1884.....  | 297,326                     | 528,032                                        | 825,358                        | 246,643    |
| 1885.....  | 678,866                     | 550,425                                        | 1,229,291                      | 1,463,932  |
| 1886.....  | 650,910                     | 595,756                                        | 1,246,666                      | 2,033,098  |
| 1887.....  | 341,568                     | 452,748                                        | 794,316                        | 509,010    |
| 1888.....  | 123,213                     | 542,007                                        | 665,220                        | 70,809     |
| 1889.....  | 119,958                     | 812,750                                        | 932,708                        | 88,910     |
| Total..... | 2,211,841                   | 3,481,718                                      | 5,693,559                      | 4,412,402  |

S.—Quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1889 inclusivement, et perception de péages sur cette houille.

| ANNÉES.      | De ports<br>des<br>Etats-Unis à des<br>ports<br>canadiens. |           | Entre ports des<br>Etats-Unis. |           | Total     | Péages<br>perçus à 20c.<br>par<br>tonneau. |
|--------------|------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|-----------|--------------------------------------------|
|              | Montée.                                                    | Descente. | Montée.                        | Descente. |           |                                            |
|              | Tonneaux.                                                  | Tonneaux. | Tonneaux.                      | Tonneaux. | Tonneaux. | \$ cts.                                    |
| 1885.....    | 10,321                                                     | 31,350    | 193,442                        | 4,974     | 240,087   | 48,017 40                                  |
| 1886.....    | 22,187                                                     | 49,724    | 184,564                        | 5,400     | 261,875   | 52,375 00                                  |
| 1887.....    | 26,775                                                     | 25,968    | 81,617                         | 1,163     | 135,523   | 27,104 60                                  |
| 1888.....    | 17,365                                                     | 27,183    | 172,381                        | 878       | 217,807   | 43,561 40                                  |
| 1889.....    | 12,036                                                     | 25,931    | 226,352                        | 1,124     | 265,443   | 53,088 60                                  |
| Total.....   | 88,684                                                     | 160,156   | 858,356                        | 13,359    | 1,120,735 | 224,147 00                                 |
| Moyenne..... | 17,737                                                     | 32,031    | 171,671                        | 2,708     | 224,147   | 44,829 40                                  |

La quantité de houille passée à l'ouest par le canal Welland pendant cinq ans a été comme suit:—

|              | Entre ports des<br>Etats-Unis. | De ports des Etats-Unis<br>à des ports canadiens. |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------------------------|
|              | Tonneaux.                      | Tonneaux.                                         |
| 1885.....    | 193,442                        | 10,321                                            |
| 1886.....    | 184,564                        | 22,187                                            |
| 1887.....    | 81,617                         | 26,775                                            |
| 1888.....    | 172,381                        | 17,365                                            |
| 1889.....    | 226,352                        | 12,036                                            |
| Total.....   | 858,356                        | 88,684                                            |
| Moyenne..... | 171,671                        | 17,737                                            |

Ainsi, la quantité de houille qui a passé par le canal Welland en 1889, à destination de ports des Etats-Unis, a été beaucoup plus considérable que les années précédentes. Le transport a été fait par des navires américains.

La quantité portée à l'ouest par des navires canadiens a été de 11,263 tonneaux.

De la quantité totale, 238,388 tonneaux, transportée à l'ouest en 1889, les navires des Etats-Unis ont eu pour leur part 227,125 tonneaux, et ont payé \$45,425 de taxes. De leur côté, les navires canadiens ont transporté 11,263 tonneaux, et payé \$2,252.60 de taxes.

La quantité de houille passée à l'est par le canal Welland pendant cinq ans a été comme suit:—

|              | Entre ports des<br>Etats-Unis. | De ports des Etats-Unis<br>à des ports canadiens. |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------------------------|
|              | Tonneaux.                      | Tonneaux.                                         |
| 1885.....    | 4,974                          | 31,350                                            |
| 1886.....    | 5,400                          | 49,724                                            |
| 1887.....    | 1,163                          | 25,968                                            |
| 1888.....    | 878                            | 27,183                                            |
| 1889.....    | 1,124                          | 25,931                                            |
| Total.....   | 13,539                         | 160,156                                           |
| Moyenne..... | 2,708                          | 32,031                                            |

|                                                                                         | Tonneaux.  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ainsi, la quantité expédiée vers l'est à des ports des Etats-Unis en 1889 a été de..... | 1,124      |
| Et celle expédiée à des ports canadiens de.....                                         | 25,931     |
| Soit un total de.....                                                                   | 27,055     |
| Part des navires canadiens dans le transport.....                                       | 24,679     |
| do américains do.....                                                                   | 2,376      |
| Total.....                                                                              | 27,055     |
| Péages acquittés par les navires canadiens.....                                         | \$1,935 80 |
| do do américains.....                                                                   | 475 20     |
| Total.....                                                                              | \$5,411 00 |

Relevé de la quantité de houille passée par le canal Welland, de 1885 à 1889, à bord de navires du Canada et des Etats-Unis.

| Année.       | Quantité transportée dans des navires canadiens. |           | Quantité transportée dans des navires américains. |          | Quantité totale transportée dans des navires canadiens et américains. |           |
|--------------|--------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
|              | Tonneaux.                                        | Péages.   | Tonneaux.                                         | Péages.  | Tonneaux.                                                             | Péages.   |
|              |                                                  | \$ cts.   |                                                   | \$ cts.  |                                                                       | \$ cts.   |
| 1885.....    | 17,764                                           | 3,552 80  | 18,560                                            | 3,712 00 | 36,324                                                                | 7,264 80  |
| 1886.....    | 43,477                                           | 8,695 40  | 11,647                                            | 2,329 40 | 55,124.                                                               | 11,024 80 |
| 1887.....    | 25,023                                           | 5,004 60  | 2,108                                             | 421 60   | 27,131                                                                | 5,426 20  |
| 1888.....    | 23,853                                           | 4,770 60  | 4,208                                             | 841 60   | 28,061                                                                | 5,612 20  |
| 1889.....    | 24,679                                           | 4,935 80  | 2,376                                             | 475 20   | 27,055                                                                | 5,411 00  |
| Total.....   | 134,796                                          | 26,959 20 | 38,899                                            | 7,779 80 | 173,695                                                               | 34,739 00 |
| Moyenne..... | 26,960                                           | 5,392 00  | 7,780                                             | 1,556 00 | 34,739                                                                | 6,947 80  |

Relevé de la houille passée par le canal Welland entre 1885 et 1889 inclusivement, et des péages produits.

| Année.       | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports canadiens. |           | Total, tonneaux. | Péages payés.<br>Taux, 20 centins la tonne. |
|--------------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|------------------|---------------------------------------------|
|              | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. |                  |                                             |
|              | Tonneaux.                                   | Tonneaux. | Tonneaux.                                  | Tonneaux. |                  | \$ cts.                                     |
| 1885.....    | 193,442                                     | 4,974     | 10,321                                     | 31,350    | 240,087          | 48,017 40                                   |
| 1886.....    | 184,564                                     | 5,400     | 22,187                                     | 49,724    | 261,875          | 52,375 00                                   |
| 1887.....    | 81,617                                      | 1,163     | 26,775                                     | 25,968    | 135,523          | 27,104 60                                   |
| 1888.....    | 172,381                                     | 878       | 17,365                                     | 27,183    | 217,807          | 43,561 40                                   |
| 1889.....    | 226,352                                     | 1,124     | 12,036                                     | 25,931    | 265,443          | 53,188 60                                   |
| Total.....   | 858,356                                     | 13,359    | 88,684                                     | 160,156   | 1,120,735        | 224,147 00                                  |
| Moyenne..... | 171,671                                     | 2,708     | 17,737                                     | 32,031    | 224,147          | 44,829 40                                   |

T.—QUANTITÉ totale de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1889 inclusivement.

| Année.    | Quantité passée en franchise sans péages. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité totale montée et descendue. | Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal. |
|-----------|-------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
|           |                                           |                                      |                                      | \$ cts.                                                   |
| 1885..... | 5,035                                     | 122,829                              | 127,864                              | 18,424 35                                                 |
| 1886..... | 3,301                                     | 118,802                              | 122,103                              | 17,820 70                                                 |
| 1887..... | 7,579                                     | 121,618                              | 129,197                              | 18,242 70                                                 |
| 1888..... | 8,341                                     | 123,050                              | 131,391                              | 18,423 90                                                 |
| 1889..... | 5,360                                     | 124,290                              | 129,650                              | 18,604 90                                                 |

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdénsburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1889, inclusivement.

| Articles.                                        | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                  | Tonneaux.                            | Tonneaux.                                                                  | Tonneaux.                                  |
| 1883.                                            |                                      |                                                                            |                                            |
| Alcalis, potasse et perlasse.                    | 3                                    | 2                                                                          |                                            |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes.       |                                      | 3                                                                          | 3                                          |
| “ animaux.                                       |                                      | 6                                                                          |                                            |
| Instruments aratoires.                           |                                      |                                                                            | 1                                          |
| Orge                                             |                                      |                                                                            | 735                                        |
| Houille.                                         |                                      |                                                                            | 5,372                                      |
| Mais.                                            | 109,191                              | 89,344<br>6,815                                                            | 66,128                                     |
| Faïencerie et poterie.                           |                                      |                                                                            | 1                                          |
| Poisson                                          |                                      |                                                                            | 1                                          |
| Fleur de farine.                                 | 5,089                                |                                                                            | 2,041                                      |
| Meubles                                          | 6                                    | 8                                                                          | 25                                         |
| Verrerie.                                        | 1                                    | 9                                                                          |                                            |
| Chevaux                                          |                                      |                                                                            | 6                                          |
| Peaux vertes et salées.                          |                                      | 26                                                                         | 60                                         |
| Fer, chemin de fer                               | 77                                   |                                                                            | 142                                        |
| “ tout autre                                     | 5                                    | 39                                                                         | 90                                         |
| Saindoux et huile de saindoux.                   |                                      | 1                                                                          | 5                                          |
| Farines, de toutes sortes.                       | 1,188                                | 138                                                                        | 8,579                                      |
| Marbre                                           |                                      | 2                                                                          | 12                                         |
| Manille.                                         |                                      |                                                                            | 4                                          |
| Mélasse                                          | 43                                   | 4                                                                          | 1                                          |
| Cious.                                           |                                      |                                                                            | 51                                         |
| Avoine.                                          |                                      |                                                                            | 731                                        |
| Huile, en barils.                                |                                      | 300                                                                        | 206                                        |
| Tourteaux oléagineux.                            |                                      |                                                                            | 1                                          |
| Pois.                                            | 726                                  |                                                                            |                                            |
| Lard                                             | 212                                  | 13                                                                         | 163                                        |
| Peinture                                         |                                      |                                                                            | 6                                          |
| Guénilles.                                       |                                      |                                                                            | 271                                        |
| Seigle.                                          | 518                                  |                                                                            |                                            |
| Sel.                                             |                                      |                                                                            | 8                                          |
| Pierre, pour la taille.                          |                                      | 2,584                                                                      | 38                                         |
| “ ouvree.                                        | 269                                  | 353                                                                        | 87                                         |
| Graines, de toutes sortes.                       | 2                                    |                                                                            | 662                                        |
| Acier.                                           | 1                                    |                                                                            |                                            |
| Sucre.                                           | 2                                    |                                                                            |                                            |
| Spiriteux, bière, etc.                           | 35                                   | 98                                                                         | 156                                        |
| Tabac, brut                                      |                                      | 5                                                                          |                                            |
| Suif                                             |                                      | 2                                                                          |                                            |
| Blé                                              | 76,379                               | 3,835                                                                      | 54,282                                     |
| Blanc de plomb                                   |                                      |                                                                            | 5                                          |
| Laine.                                           |                                      |                                                                            | 95                                         |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés. | 52                                   | 109                                                                        | 665                                        |
| Barils, vides.                                   |                                      | 4                                                                          |                                            |
| Bois de chauffage, sur navires.                  |                                      | 930                                                                        |                                            |
| Cercles                                          |                                      |                                                                            | 26                                         |
| Bois de service, scié, sur navires.              | 6,311                                | 792                                                                        | 34,732                                     |
| Douves et fonds, barils.                         |                                      | 31                                                                         |                                            |
| “ pipes                                          | 2,024                                | 2,738                                                                      |                                            |
| “ Indes occidentales.                            | 451                                  | 1,946                                                                      |                                            |
| Douves, saloirs.                                 |                                      |                                                                            | 25                                         |
| Bardeaux                                         |                                      |                                                                            | 9                                          |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires.   |                                      | 1                                                                          |                                            |
| Bois de construction, carré.                     | 2,604                                | 74,329                                                                     |                                            |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué      | 199                                  | 35                                                                         | 30                                         |
| Total                                            | 205,394                              | 184,502                                                                    | 175,455                                    |



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

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

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 13 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

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

| Articles.                                      | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports d'Ontario entre le Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                | Tonneaux.                            | Tonneaux.                                                                     | Tonneaux.                                  |
| 1886.                                          |                                      |                                                                               |                                            |
| Alcalis, potasse et perlasse.....              | 44                                   | 10                                                                            | 11                                         |
| Pommes.....                                    | 49                                   |                                                                               |                                            |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes..... |                                      | 1                                                                             | 1                                          |
| Briques.....                                   |                                      |                                                                               | 41                                         |
| Ciment et chaux hydraulique.....               |                                      |                                                                               | 26                                         |
| Houille.....                                   |                                      | 49,724                                                                        | 5,400                                      |
| Mais.....                                      | 116,517                              | 8,871                                                                         | 93,503                                     |
| Farine.....                                    | 2,934                                |                                                                               | 7,591                                      |
| Meubles.....                                   | 6                                    | 15                                                                            | 21                                         |
| Verrerie, de toutes sortes.....                |                                      |                                                                               | 2                                          |
| Chevaux.....                                   | 1                                    |                                                                               | 1                                          |
| Peaux vertes et salées, etc.....               |                                      |                                                                               | 414                                        |
| Fer, en gueuse.....                            |                                      | 617                                                                           | 43                                         |
| “ tout autre.....                              | 15                                   | 12                                                                            | 1                                          |
| Saindoux et huile de saindoux.....             | 22                                   | 9                                                                             | 13                                         |
| Farines, de toutes sortes.....                 | 125                                  | 18                                                                            | 13,201                                     |
| Viandes, autres que le lard.....               | 67                                   | 64                                                                            | 1                                          |
| Marbre.....                                    |                                      | 2                                                                             |                                            |
| Mélasse.....                                   | 28                                   | 7                                                                             |                                            |
| Clous.....                                     |                                      |                                                                               | 4                                          |
| Avoine.....                                    |                                      | 41                                                                            | 4,790                                      |
| Huile.....                                     | 6                                    | 23                                                                            | 6                                          |
| Pois.....                                      | 608                                  |                                                                               |                                            |
| Lard.....                                      | 936                                  | 407                                                                           | 106                                        |
| Peinture.....                                  | 1                                    | 1                                                                             |                                            |
| Guénilles.....                                 |                                      |                                                                               | 13                                         |
| Sel.....                                       |                                      | 29                                                                            | 1                                          |
| Pierre, pour la taille.....                    |                                      | 4,314                                                                         |                                            |
| “ impropre à la taille.....                    |                                      | 103                                                                           | 38                                         |
| Graines, de toutes sortes.....                 | 33                                   | 3                                                                             | 236                                        |
| Sucre.....                                     |                                      |                                                                               | 3                                          |
| Spiritueux, bière, etc.....                    | 8                                    | 12                                                                            | 21                                         |
| Tabac (brut).....                              | 25                                   |                                                                               |                                            |
| Suif.....                                      | 1                                    | 2                                                                             | 1                                          |
| Blé.....                                       | 86,815                               | 969                                                                           | 53,258                                     |
| Laine.....                                     |                                      |                                                                               | 1,125                                      |
| Marchandises non énumérées.....                | 100                                  | 46                                                                            | 793                                        |
| Barils, vides.....                             | 6                                    | 2                                                                             |                                            |
| Flottes.....                                   |                                      | 20                                                                            |                                            |
| Bois de service, scié, sur navires.....        | 18,707                               | 7,546                                                                         | 53,124                                     |
| Mâts, espars, etc.....                         |                                      | 22                                                                            |                                            |
| Douves et fonds, barils.....                   |                                      | 57                                                                            |                                            |
| “ “ pipes.....                                 | 332                                  | 339                                                                           |                                            |
| “ “ Indes occidentales.....                    | 287                                  | 444                                                                           |                                            |
| Bardeaux.....                                  |                                      | 12                                                                            | 463                                        |
| Bois de construction, carré.....               | 16,740                               | 44,335                                                                        |                                            |
| Articles en bois, etc.....                     | 101                                  | 45                                                                            | 2                                          |
| Total.....                                     | 244,514                              | 118,127                                                                       | 234,254                                    |

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

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

| Articles.                                        | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre le Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                  | Tonneaux.                            | Tonneaux.                                                                     | Tonneaux.                                  |
| 1887.                                            |                                      |                                                                               |                                            |
| Alcalis, potasse et perlasse.....                | 113                                  |                                                                               |                                            |
| Pommes.....                                      | 33                                   |                                                                               |                                            |
| Produits agricoles non énumérés, légumes.....    |                                      |                                                                               | 2                                          |
| Instruments aratoires.....                       |                                      |                                                                               | 9                                          |
| Orge.....                                        |                                      |                                                                               | 1,709                                      |
| Houille.....                                     |                                      | 25,968                                                                        | 1,163                                      |
| Maïs.....                                        | 24,609                               | 6,898                                                                         | 83,431                                     |
| Poisson.....                                     |                                      |                                                                               | 2                                          |
| Farine.....                                      | 6,140                                |                                                                               | 11,780                                     |
| Meubles.....                                     | 9                                    | 9                                                                             | 24                                         |
| Chevaux.....                                     | 1                                    | 1                                                                             | 2                                          |
| Peaux vertes et salées, etc.....                 |                                      |                                                                               | 170                                        |
| Fer, en gueuse.....                              |                                      | 1,137                                                                         |                                            |
| “ tout autre.....                                |                                      | 7                                                                             |                                            |
| Saindoux et huile de saindoux.....               |                                      | 6                                                                             | 14                                         |
| Farines, de toutes sortes.....                   | 87                                   | 42                                                                            | 10,726                                     |
| Viandes, autres que le lard.....                 | 29                                   | 15                                                                            | 18                                         |
| Clous.....                                       | 1                                    |                                                                               |                                            |
| Avoine.....                                      |                                      |                                                                               | 12,050                                     |
| Huile.....                                       | 14                                   | 190                                                                           | 8                                          |
| Huile, en barils.....                            | 17                                   |                                                                               |                                            |
| Pois.....                                        | 362                                  |                                                                               |                                            |
| Lard.....                                        | 418                                  | 86                                                                            | 108                                        |
| Pierre, pour la taille.....                      |                                      | 3,531                                                                         |                                            |
| “ impropre à la taille.....                      | 12                                   | 543                                                                           |                                            |
| Graines.....                                     |                                      | 4                                                                             | 44                                         |
| Sucre.....                                       | 15                                   |                                                                               | 1                                          |
| Spiritueux.....                                  |                                      | 99                                                                            | 63                                         |
| Blé.....                                         | 160,063                              | 4,940                                                                         | 37,678                                     |
| Laine.....                                       |                                      |                                                                               | 86                                         |
| Toutes autres marchandises non énumérées.....    | 72                                   | 123                                                                           | 468                                        |
| Barils, vides.....                               | 88                                   |                                                                               | 24                                         |
| Bois de service, scié.....                       | 7,001                                | 1,816                                                                         | 44,733                                     |
| Douves et fonds, barils.....                     |                                      | 27                                                                            |                                            |
| “ “ pipes.....                                   | 184                                  |                                                                               |                                            |
| “ “ Indes occidentales.....                      | 131                                  | 838                                                                           |                                            |
| Bois de construction, carré.....                 | 14,390                               | 21,351                                                                        |                                            |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué..... | 45                                   | 1                                                                             | 2                                          |
| Total.....                                       | 213,834                              | 67,632                                                                        | 204,315                                    |

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

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

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

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

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

| Articles.                          | Quantité des-              | Quantité                                                                         | Quantité                                |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                    | endue jusqu'à<br>Montréal. | descendue à des<br>ports canadiens<br>entre<br>Port-Dalhousie<br>et<br>Cornwall. | descendue à des<br>ports<br>américains. |
| 1889.                              | Tonneaux.                  | Tonneaux.                                                                        | Tonneaux.                               |
| Alcalis, potasse et perlasse.....  | 107                        | 5                                                                                |                                         |
| Houille.....                       |                            | 25,931                                                                           | 1,124                                   |
| Maïs.....                          | 193,350                    | 11,200                                                                           | 147,045                                 |
| Faïencerie et poterie.....         |                            | 1                                                                                | 1                                       |
| Poisson.....                       |                            | 5                                                                                |                                         |
| Fleur de farine.....               | 6,841                      |                                                                                  | 5,017                                   |
| Meubles.....                       |                            | 4                                                                                | 30                                      |
| Chevaux.....                       | 2                          |                                                                                  | 1                                       |
| Fer, en gueuse.....                |                            | 613                                                                              |                                         |
| do tout autre.....                 |                            |                                                                                  | 520                                     |
| Saindoux et huile de saindoux..... |                            | 5                                                                                | 19                                      |
| Farines de toutes sortes.....      | 148                        |                                                                                  | 17,224                                  |
| Viandes, autres que le lard.....   | 32                         | 2                                                                                | 3                                       |
| Mélasse.....                       |                            |                                                                                  | 88                                      |
| Avoine.....                        | 320                        |                                                                                  | 27,492                                  |
| Huile, en barils.....              | 4                          | 2                                                                                |                                         |
| Tourteaux oléagineux.....          | 798                        |                                                                                  |                                         |
| Pommes de terre.....               |                            |                                                                                  | 1                                       |
| Lard.....                          | 1,220                      | 114                                                                              | 21                                      |
| Seigle.....                        | 1,284                      | 634                                                                              |                                         |
| Sel.....                           |                            | 316                                                                              |                                         |
| Pierre, pour la taille.....        |                            | 6,784                                                                            |                                         |
| do brute.....                      |                            | 11                                                                               | 2                                       |
| do impropre à la taille.....       |                            | 375                                                                              | 1,681                                   |
| Graines de toutes sortes.....      | 3                          |                                                                                  | 151                                     |
| Spiritueux, bière, etc.....        | 20                         | 8                                                                                | 190                                     |
| Suif.....                          |                            |                                                                                  | 13                                      |
| Blé.....                           | 70,815                     | 7,241                                                                            | 39,229                                  |
| Laine.....                         |                            |                                                                                  | 452                                     |
| Marchandises.....                  | 193                        | 129                                                                              | 1,591                                   |
| Barils, vides.....                 |                            |                                                                                  | 173                                     |
| Bois de service, scié.....         | 6,118                      | 20,650                                                                           | 55,074                                  |
| Mâts, espars, etc.....             |                            | 220                                                                              |                                         |
| Traverses de chemin de fer.....    |                            | 852                                                                              |                                         |
| Billots de sciage.....             |                            |                                                                                  | 158                                     |
| Douves et fonds, barils.....       |                            | 4                                                                                |                                         |
| do pipes.....                      | 202                        | 304                                                                              |                                         |
| do Indes occidentales.....         | 68                         | 559                                                                              |                                         |
| Bardeaux.....                      |                            |                                                                                  | 51                                      |
| Piquets, etc.....                  |                            | 17                                                                               |                                         |
| Bois de construction, carré.....   | 9,302                      | 70,819                                                                           |                                         |
| Articles en bois, etc.....         |                            |                                                                                  | 2                                       |
| Total.....                         | 292,827                    | 146,805                                                                          | 297,353                                 |

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

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

## RÉCAPITULATION.

| Articles.             | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des américains, sur le côté sud du lac Ontario. |
|-----------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
|                       | Tonneaux.                            | Tonneaux.                                                                  | Tonneaux.                                                            |
| 1883.                 |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Orge .....            |                                      |                                                                            | 735                                                                  |
| Maïs .....            | 109,191                              | 6,815                                                                      | 66,128                                                               |
| Avoine .....          |                                      |                                                                            | 731                                                                  |
| Seigle .....          | 518                                  |                                                                            |                                                                      |
| Blé .....             | 76,379                               | 3,835                                                                      | 54,282                                                               |
| Total du grain .....  | 186,088                              | 10,650                                                                     | 121,876                                                              |
| Autres articles ..... | 19,306                               | 173,852                                                                    | 53,579                                                               |
| Total .....           | 205,394                              | 184,502                                                                    | 175,455                                                              |
| 1884.                 |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Orge .....            | 38                                   | 52                                                                         |                                                                      |
| Maïs .....            | 55,552                               | 9,552                                                                      | 53,707                                                               |
| Avoine .....          | 872                                  |                                                                            | 9,874                                                                |
| Seigle .....          | 477                                  |                                                                            |                                                                      |
| Blé .....             | 84,822                               | 2,549                                                                      | 40,975                                                               |
| Total du grain .....  | 141,761                              | 12,153                                                                     | 104,556                                                              |
| Autres articles ..... | 26,954                               | 88,272                                                                     | 60,987                                                               |
| Total .....           | 168,715                              | 100,425                                                                    | 165,543                                                              |
| 1885.                 |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Orge .....            |                                      |                                                                            | 228                                                                  |
| Maïs .....            | 44,401                               | 9,906                                                                      | 63,229                                                               |
| Avoine .....          |                                      |                                                                            | 882                                                                  |
| Pois .....            | 11                                   |                                                                            |                                                                      |
| Seigle .....          |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Blé .....             | 52,157                               | 2,003                                                                      | 53,235                                                               |
| Total du grain .....  | 96,569                               | 11,909                                                                     | 117,574                                                              |
| Autres articles ..... | 36,399                               | 113,853                                                                    | 55,759                                                               |
| Total .....           | 132,968                              | 125,762                                                                    | 173,333                                                              |
| 1886.                 |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Orge .....            |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Maïs .....            | 116,517                              | 8,871                                                                      | 93,503                                                               |
| Avoine .....          |                                      | 41                                                                         | 4,790                                                                |
| Pois .....            | 608                                  |                                                                            |                                                                      |
| Seigle .....          |                                      |                                                                            |                                                                      |
| Blé .....             | 86,815                               | 969                                                                        | 53,258                                                               |
| Total du grain .....  | 203,940                              | 9,881                                                                      | 151,551                                                              |
| Autres articles ..... | 40,574                               | 108,246                                                                    | 82,703                                                               |
| Total .....           | 244,514                              | 118,127                                                                    | 234,254                                                              |

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

## RÉCAPITULATION.

| Articles.            | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario. |
|----------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
|                      | Tonneaux.                            | Tonneaux.                                                                  | Tonneaux.                                                                  |
| 1887.                |                                      |                                                                            |                                                                            |
| Orge.....            |                                      |                                                                            | 1,709                                                                      |
| Mais.....            | 24,609                               | 6,898                                                                      | 83,431                                                                     |
| * Avoine.....        |                                      |                                                                            | 12,050                                                                     |
| Pois.....            | 362                                  |                                                                            |                                                                            |
| Seigle.....          |                                      |                                                                            |                                                                            |
| Blé.....             | 160,063                              | 4,940                                                                      | 37,673                                                                     |
| Total du grain.....  | 185,034                              | 11,838                                                                     | 134,868                                                                    |
| Autres articles..... | 28,800                               | 55,794                                                                     | 69,447                                                                     |
| Total.....           | 213,834                              | 67,632                                                                     | 204,315                                                                    |
| 1888.                |                                      |                                                                            |                                                                            |
| Orge.....            |                                      |                                                                            | 2                                                                          |
| Mais.....            | 66,443                               | 25,469                                                                     | 102,974                                                                    |
| Avoine.....          |                                      |                                                                            | 26,510                                                                     |
| Pois.....            |                                      | 54                                                                         |                                                                            |
| Seigle.....          |                                      | 632                                                                        | 179                                                                        |
| Blé.....             | 93,915                               | 14,365                                                                     | 39,999                                                                     |
| Total du grain.....  | 160,358                              | 140,520                                                                    | 169,664                                                                    |
| Autres articles..... | 23,541                               | 73,281                                                                     | 68,803                                                                     |
| Total.....           | 183,899                              | 113,801                                                                    | 238,467                                                                    |
| 1889.                |                                      |                                                                            |                                                                            |
| Orge.....            |                                      |                                                                            |                                                                            |
| Mais.....            | 195,350                              | 11,200                                                                     | 147,045                                                                    |
| Avoine.....          | 320                                  |                                                                            | 27,492                                                                     |
| Pois.....            |                                      |                                                                            |                                                                            |
| Seigle.....          | 1,284                                | 634                                                                        |                                                                            |
| Blé.....             | 70,815                               | 7,241                                                                      | 39,229                                                                     |
| Total du grain.....  | 267,769                              | 19,075                                                                     | 213,766                                                                    |
| Autres articles..... | 25,158                               | 127,730                                                                    | 83,587                                                                     |
| Total.....           | 292,927                              | 146,805                                                                    | 297,353                                                                    |

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

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

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

|                       | Quantité descendue par les ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc. | Quantité descendue par les ports des Etats-Unis : Oswégo, Odgensburg, etc., le côté sud du lac Ontario. |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1883.                 | Tonneaux.                                                                                | Tonneaux.                                                                                               |
| Grain .....           | 10,650                                                                                   | 121,876                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 173,852                                                                                  | 53,579                                                                                                  |
| Total .....           | 184,502                                                                                  | 175,455                                                                                                 |
| 1884.                 |                                                                                          |                                                                                                         |
| Grain .....           | 12,153                                                                                   | 104,556                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 88,272                                                                                   | 60,987                                                                                                  |
| Total .....           | 100,425                                                                                  | 165,543                                                                                                 |
| 1885.                 |                                                                                          |                                                                                                         |
| Grain .....           | 11,909                                                                                   | 117,574                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 113,853                                                                                  | 55,759                                                                                                  |
| Total .....           | 125,762                                                                                  | 173,333                                                                                                 |
| 1886.                 |                                                                                          |                                                                                                         |
| Grain .....           | 9,881                                                                                    | 151,551                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 108,246                                                                                  | 82,703                                                                                                  |
| Total .....           | 118,127                                                                                  | 234,254                                                                                                 |
| 1887.                 |                                                                                          |                                                                                                         |
| Grain .....           | 11,838                                                                                   | 134,868                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 55,794                                                                                   | 69,447                                                                                                  |
| Total .....           | 67,632                                                                                   | 204,315                                                                                                 |
| 1888.                 |                                                                                          |                                                                                                         |
| Grain .....           | 25,599                                                                                   | 169,664                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 73,281                                                                                   | 68,803                                                                                                  |
| Total .....           | 98,880                                                                                   | 238,467                                                                                                 |
| 1889.                 |                                                                                          |                                                                                                         |
| Grain .....           | 19,075                                                                                   | 213,766                                                                                                 |
| Autres articles ..... | 127,730                                                                                  | 83,587                                                                                                  |
| Total .....           | 146,805                                                                                  | 297,353                                                                                                 |

## CANAL

## ÉTAT COMPARATIF pour les années

|                                       | Janvier. | Février. | Mars.   | Avril.    | Mai.      |
|---------------------------------------|----------|----------|---------|-----------|-----------|
|                                       | \$ cts.  | \$ cts.  | \$ cts. | \$ cts.   | \$ cts.   |
| Canal Welland, 1888                   |          |          |         | 2,985 47  | 23,903 01 |
| do 1889                               |          |          |         | 17,061 73 | 23,791 75 |
| Augmentation                          |          |          |         | 14,076 26 |           |
| Diminution                            |          |          |         |           | 111 26    |
| Canaux du Saint-Laurent, 1888         |          |          |         | 4 00      | 7,463 51  |
| do 1889                               |          |          |         | 1,471 78  | 9,134 72  |
| Augmentation                          |          |          |         | 1,467 78  | 1,671 21  |
| Diminution                            |          |          |         |           |           |
| Canal Chambly, 1888                   |          |          |         | 2 65      | 2,726 86  |
| do 1889                               |          |          |         | 30 46     | 3,550 36  |
| Augmentation                          |          |          |         |           |           |
| Diminution                            |          |          |         | 27 81     | 823 50    |
| Canal Rideau, 1888                    |          |          |         |           | 746 50    |
| do 1889                               |          |          |         | 222 43    | 996 75    |
| Augmentation                          |          |          |         | 222 43    | 250 25    |
| Diminution                            |          |          |         |           |           |
| Canaux d'Ottawa, 1888                 |          |          |         |           | 8,902 90  |
| do 1889                               |          |          |         | 1,425 13  | 10,071 16 |
| Augmentation                          |          |          |         | 1,425 13  | 1,168 26  |
| Diminution                            |          |          |         |           |           |
| Canal Saint-Pierre, 1888              | 2 69     |          |         | 1 84      | 399 77    |
| do 1889                               | 1 96     |          | 9 98    | 150 50    | 457 71    |
| Augmentation                          |          |          | 9 98    | 148 66    | 57 94     |
| Diminution                            | 0 73     |          |         |           |           |
| Canaux du district de Newcastle, 1888 |          |          |         |           | 16 70     |
| do do 1889                            |          |          |         |           | 21 42     |
| Augmentation                          |          |          |         |           | 4 72      |
| Diminution                            |          |          |         |           |           |
| Total, augmentation                   |          |          | 9 98    | 17,368 07 | 3,864 62  |
| Total, diminution                     | 0 73     |          |         |           |           |

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1888, \$30,580.02; revenu actuel, \$290,853.91.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1889, \$48,725.80; revenu actuel, \$332,383.51.

## REVENU.

terminées le 31 décembre 1888 et 1889.

| Jun.      | Juillet.  | Août.     | Septembre. | Octobre.  | Novembre. | Décembre. | Total.     |
|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| \$ cts.   | \$ cts.   | \$ cts.   | \$ cts.    | \$ cts.   | \$ cts.   | \$ cts.   | \$ cts.    |
| 27,344 25 | 23,199 70 | 28,289 65 | 23,661 07  | 23,033 14 | 14,898 50 | 48 00     | 167,362 79 |
| 29,024 36 | 27,981 74 | 38,022 03 | 34,429 54  | 28,047 61 | 20,623 14 | 486 48    | 219,463 38 |
| 1,680 11  | 4,782 04  | 9,732 38  | 10,768 47  | 5,014 47  | 5,724 64  | 438 48    | 52,105 59  |
| 13,377 08 | 12,986 72 | 12,827 52 | 11,672 21  | 7,251 76  | 5,536 58  | 115 06    | 71,234 44  |
| 11,446 53 | 14,280 85 | 12,104 21 | 10,388 30  | 8,578 97  | 5,833 39  | 54 79     | 73,293 54  |
|           | 1,294 13  |           |            | 1,327 21  | 296 81    |           | 2,059 10   |
| 1,930 55  |           | 723 31    | 1,283 91   |           |           | 60 27     |            |
| 3,651 01  | 3,208 83  | 3,563 56  | 3,950 84   | 3,357 09  | 1,839 38  |           | 22,300 22  |
| 3,784 91  | 3,401 38  | 3,439 48  | 2,494 65   | 2,545 89  | 1,486 99  |           | 20,734 12  |
| 133 90    | 192 55    |           |            |           |           |           |            |
|           |           | 124 08    | 1,456 19   | 811 20    | 352 39    |           | 1,566 10   |
| 1,228 55  | 1,470 53  | 1,170 41  | 855 50     | 856 70    | 391 17    |           | 6,719 36   |
| 1,176 33  | 1,632 35  | 1,295 14  | 858 41     | 729 51    | 327 61    | 1 24      | 7,239 77   |
|           | 161 82    | 124 73    | 2 91       | 127 19    | 63 56     | 1 24      | 520 41     |
| 9,329 10  | 8,172 58  | 7,645 65  | 5,701 02   | 7,705 01  | 3,826 10  | 73 07     | 51,355 43  |
| 9,019 91  | 8,849 94  | 9,180 84  | 7,275 21   | 7,864 20  | 3,275 16  |           | 56,961 55  |
|           | 677 36    | 1,535 19  | 1,574 19   | 159 19    |           |           | 5,606 12   |
| 309 19    |           |           |            |           | 550 94    | 73 07     |            |
| 265 92    | 194 67    | 317 14    | 313 81     | 345 20    | 263 60    | 99 93     | 2,204 57   |
| 356 00    | 333 10    | 412 09    | 438 35     | 380 35    | 306 84    | 72 79     | 2,919 67   |
| 90 08     | 138 43    | 94 95     | 124 54     | 35 15     | 43 24     |           | 715 10     |
|           |           |           |            |           |           | 27 14     |            |
| 53 32     | 36 09     | 50 19     | 66 45      | 21 17     | 13 20     |           | 257 12     |
| 51 20     | 69 66     | 107 79    | 121 34     | 82 81     | 38 06     |           | 492 23     |
|           | 33 57     | 57 60     | 54 89      | 61 64     | 24 86     |           | 235 16     |
| 2 12      |           |           |            |           |           |           |            |
| 389 99    | 7,279 90  | 10,697 46 | 9,784 90   | 5,659 27  | 5,122 66  | 279 24    | 59,675 38  |

Total pour l'année 1888. . . . . \$321,433.93  
Total pour l'année 1889. . . . . 381,109.31



ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

| Articles.                                     | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages. \$ cts. |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|
|                                               | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                             |
|                                               |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Alcalis, potasse et perlasse                  | 20                                        |           |                                             |           |                                             |           | 110                                        |           | 112       |           | 112              | 22 40                       |
| Fonnes.....                                   | 699                                       |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           | 699       |           | 723              | 20 75                       |
| Produits agricoles non énumérés, légumes..... |                                           | 4         |                                             | 420       |                                             |           |                                            |           |           | 420       | 420              | 21 00                       |
| Produits agricoles non énumérés, animaux..... |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| 23 Instruments aratoires                      |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Orges.....                                    | 20                                        |           |                                             |           | 197                                         |           |                                            |           | 197       |           | 4,272            | 616 17                      |
| Brîques.....                                  |                                           |           |                                             |           | 4                                           |           |                                            |           | 4         |           | 24               | 2 03                        |
| Os.....                                       |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Soufre.....                                   | 1                                         | 0         |                                             | 49        |                                             |           |                                            |           | 50        |           | 56               | 7 63                        |
| Ciment et chaux hydraulique.                  | 1                                         | 364       | 200                                         |           |                                             |           |                                            |           | 201       | 364       | 565              | 65 03                       |
| Argile, chaux et sable.                       | 1                                         | 435       |                                             | 226,352   |                                             |           | 14,463                                     | 25,931    | 27,490    | 27,490    | 268,205          | 53,181 95                   |
| Houille.....                                  |                                           |           |                                             |           |                                             |           | 147,045                                    | 200,550   | 353,595   | 353,595   | 353,595          | 70,719 00                   |
| Mais.....                                     |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Bestiaux.....                                 |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Coton brut.....                               | 5                                         | 1         |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Félicité et poterie.                          |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Bois de teintures et matières tinctoriales.   |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Poisson.....                                  |                                           |           | 5                                           |           | 156                                         |           |                                            |           |           |           | 170              | 25 75                       |
| Lain et chanvre.                              | 9                                         | 2,019     |                                             |           |                                             |           |                                            |           | 9         | 7,922     | 7,931            | 1,231 63                    |
| Fleur de farine.                              | 1                                         |           | 9                                           |           | 1                                           |           |                                            |           | 11        | 34        | 45               | 8 48                        |
| Meubles.....                                  | 1                                         |           | 1                                           |           |                                             |           |                                            |           | 2         | 623       | 623              | 7 79                        |
| Verrerie, de toutes sortes                    |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Foin pressé                                   |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Cochons.....                                  | 18                                        |           | 2                                           |           |                                             |           |                                            |           | 2         |           | 2                | 0 30                        |
| Chevaux.....                                  |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots.     |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Glaces.....                                   |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Fer, chemin de fer.....                       | 3                                         |           | 44                                          |           |                                             |           |                                            |           | 47        |           | 47               | 7 06                        |

|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
|------------------------------------------------------------------|-------|--------|--|--------|--|--|-------|-------|--------|-----------|
| en grueuse                                                       | 81    | 141    |  |        |  |  | 613   | 14    | 613    | 124 70    |
| " tout autre.                                                    | 184   | 1,221  |  |        |  |  | 1,332 | 1,332 | 1,852  | 303 41    |
| Mimera de fer.                                                   |       |        |  |        |  |  | 2,425 | 2,425 | 2,425  | 121 25    |
| Cryolithe ou minéral chimique, et autre minéral, excepté le fer. |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Saindoux et huile de saindoux.                                   | 10    |        |  |        |  |  |       |       | 10     | 0 50      |
| Farine, de toutes sortes.                                        | 15    |        |  | 19     |  |  |       |       | 24     | 4 80      |
| Vianades, autres que le lard.                                    |       |        |  | 17,224 |  |  |       |       | 17,224 | 3,473 73  |
| Marbre.....                                                      |       |        |  | 3      |  |  |       |       | 3      | 7 75      |
| Manille.....                                                     |       |        |  | 4,455  |  |  |       |       | 4,455  | 663 25    |
| Mélasses.....                                                    | 2     |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Clous                                                            | 128   | 14     |  | 88     |  |  |       |       | 88     | 1 20      |
| Arvoine                                                          | 5     |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Huile, en barils                                                 | 240   |        |  | 27,492 |  |  |       |       | 28,356 | 68 90     |
| Tourteaux oléagineux.                                            |       |        |  |        |  |  |       |       | 13 72  | 159 60    |
| Pois.....                                                        |       |        |  | 156    |  |  |       |       | 183    | 5,663 23  |
| Pommes de terre.                                                 |       |        |  |        |  |  |       |       | 22     | 6 05      |
| Lard.....                                                        | 4     |        |  |        |  |  |       |       | 798    | 25 50     |
| Peinture.....                                                    |       |        |  |        |  |  |       |       | 210    | 20 00     |
| Pois en godron.                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 1      | 0 20      |
| Grenouilles.....                                                 | 400   |        |  |        |  |  |       |       | 1,355  | 271 00    |
| Ségale.....                                                      |       |        |  |        |  |  |       |       | 134    | 19 58     |
| Résine.....                                                      | 19    |        |  |        |  |  |       |       | 40     | 6 00      |
| Sel.....                                                         |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Pierre, pour la taille.                                          |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| " " " ouvrée.                                                    |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Graines, de toutes sortes.                                       | 886   |        |  |        |  |  |       |       | 938    | 198 69    |
| Montons.....                                                     |       |        |  |        |  |  |       |       | 6,784  | 1,353 80  |
| Centre de soude.                                                 |       |        |  |        |  |  |       |       | 11     | 9 00      |
| Sucre.....                                                       | 155   |        |  |        |  |  |       |       | 375    | 10,049    |
| Spiritueux, bière, etc.                                          | 5     |        |  |        |  |  |       |       | 3      | 30 87     |
| Tabac (brut)                                                     |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Suif.....                                                        |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Blanc.....                                                       |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Terçubenthine.                                                   | 4,290 |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Blanc de plomb.                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Blanc de caraise.                                                |       |        |  |        |  |  |       |       |        |           |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés.                 | 685   | 423    |  |        |  |  |       |       | 952    | 123 71    |
| Pecore.....                                                      |       |        |  |        |  |  |       |       | 8      | 46 48     |
| Barils, vides                                                    |       |        |  |        |  |  |       |       | 36     | 74        |
| Courbes pour bâtiments.                                          |       |        |  |        |  |  |       |       | 61     | 11 75     |
| Plottes.....                                                     |       |        |  |        |  |  |       |       | 125    | 18 75     |
| Bois de chauffage, sur navires.                                  | 3,660 | 11,148 |  |        |  |  |       |       | 6,106  | 120,498   |
| " " " en radeaux.                                                |       |        |  |        |  |  |       |       | 153    | 24,173 92 |
| Cercles.....                                                     |       |        |  |        |  |  |       |       | 16     | 22 95     |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 208    | 468       |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 24,148 | 26,370    |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 18     | 301       |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 3,900  | 15,108    |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 2,222  | 3,947 75  |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 283    | 37 88     |
|                                                                  |       |        |  |        |  |  |       |       | 11,148 | 644 83    |

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—Suite.

| Articles.                                            | De ports du Canada à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages. \$ cts. |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|
|                                                      | Montée.                                    | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                             |
| Echalas à houblon.                                   | 979                                        | 4,200     |                                             | 15,981    |                                            | 55,074    | 979       | 83,887    | 84,866           | 14,932 20                   |
| Bois de service, scié, sur navires.                  |                                            |           |                                             | 2         |                                            |           |           | 2         |                  | 0 22                        |
| “ “ en radeaux.                                      |                                            | 215       |                                             |           |                                            |           |           | 215       |                  | 32 25                       |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires. |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           | 5         | 10               | 1 25                        |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.  | 5                                          | 145       | 22                                          |           |                                            | 757       | 5         | 902       | 924              | 143 18                      |
| Liens de chemins de fer, sur navires.                |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| “ “ en radeaux.                                      | 239                                        | 2,111     |                                             | 2,587     |                                            | 188       |           | 246       | 5,102            | 215 88                      |
| Billots de sciage                                    |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           | 4         | 4                | 0 46                        |
| “ “ pipes                                            |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| “ “ Indes Occidentales.                              |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Donves, saloins.                                     |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Bardeaux.                                            |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Piquets et perches pour clôtures, sur nav.           |                                            | 17        |                                             | 1         |                                            | 51        |           |           |                  |                             |
| “ “ en rad.                                          |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Bois de construction, carré, sur navires.            |                                            | 21,321    |                                             | 240       |                                            | 55,640    |           | 506       | 506              | 94 49                       |
| “ “ en radeaux.                                      |                                            |           |                                             | 6         |                                            | 2,920     |           | 627       | 627              | 117 16                      |
| Traversés.                                           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué.         |                                            |           |                                             |           | 43                                         |           |           | 17        |                  |                             |
| Total, fret payant péages.                           | 11,937                                     | 57,337    | 6,673                                       | 20,381    | 266,231                                    | 297,353   | 301,343   | 758,105   | 1,059,508        | 196,894 75                  |

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.

|                                            |   |     |  |  |  |  |  |    |    |     |
|--------------------------------------------|---|-----|--|--|--|--|--|----|----|-----|
| Produits agricoles, non énumérés, légumes. | 9 | 19  |  |  |  |  |  | 19 | 19 |     |
| Briques.                                   | 9 | 75  |  |  |  |  |  |    |    | 84  |
| Ciment et chaux hydraulique.               | 9 | 814 |  |  |  |  |  |    |    | 823 |
| Argile, chaux et sable.                    | 3 |     |  |  |  |  |  |    |    |     |

|                                               |        |        |        |        |         |         |         |         |           |        |  |
|-----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------|--|
| Fajencerie et poterie                         | 112    |        |        |        |         |         |         |         |           | 112    |  |
| Poisson                                       | 80     |        |        |        |         |         |         |         |           | 80     |  |
| Métaux                                        |        |        |        |        |         |         |         |         |           |        |  |
| Verrerie, de toutes sortes.                   | 70     |        |        |        |         |         |         |         |           | 71     |  |
| Chevreaux.                                    | 1      |        |        |        |         |         |         |         |           | 2      |  |
| Fer, chemin de fer.                           | 14,784 |        |        |        |         |         |         |         |           | 15,513 |  |
| “ en grueuse                                  | 78     |        |        |        |         |         |         |         |           | 250    |  |
| “ tout autre                                  | 54     |        |        |        |         |         |         |         |           | 200    |  |
| Mélasses.                                     | 56     |        |        |        |         |         |         |         |           | 56     |  |
| Clous                                         | 208    |        |        |        |         |         |         |         |           | 736    |  |
| Huile, en barils.                             | 4      |        |        |        |         |         |         |         |           | 9      |  |
| Peinture                                      | 20     |        |        |        |         |         |         |         |           | 49     |  |
| Sel                                           | 65     |        |        |        |         |         |         |         |           | 4,216  |  |
| Graines, de toutes sortes.                    | 4,151  |        |        |        |         |         |         |         |           | 215    |  |
| Centre de soude.                              | 215    |        |        |        |         |         |         |         |           | 766    |  |
| Acier                                         | 3      |        |        |        |         |         |         |         |           | 3      |  |
| Sucre                                         | 4      |        |        |        |         |         |         |         |           | 7      |  |
| Spiritueux, bière, etc.                       | 12     |        |        |        |         |         |         |         |           | 124    |  |
| Étain                                         | 57     |        |        |        |         |         |         |         |           | 480    |  |
| Térébenthine                                  | 1      |        |        |        |         |         |         |         |           | 1      |  |
| Blanc de plomb                                | 2      |        |        |        |         |         |         |         |           | 4      |  |
| Blanc de céruse.                              | 21     |        |        |        |         |         |         |         |           | 33     |  |
| Toutes autres marchandises non énumérées.     | 262    |        |        |        |         |         |         |         |           | 1,422  |  |
| Barils, vides                                 |        |        |        |        |         |         |         |         |           | 2      |  |
| Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson |        | 385    |        |        |         |         |         |         |           |        |  |
| Grand total, fret.                            | 27,592 | 57,732 | 16,388 | 20,381 | 266,231 | 297,353 | 301,343 | 758,105 | 1,085,273 |        |  |

|                                                             |              |
|-------------------------------------------------------------|--------------|
| Total des péages sur navires.                               | 18,647 85    |
| “ “ passagers.                                              | 143 75       |
| “ “ articles en franchise.                                  | 3,827 71     |
| Amendes.                                                    | 450 79       |
| Domages.                                                    | 4 00         |
| Autres recettes.                                            |              |
| Revenu total, à part les loyers des poutvoirs hydrauliques. | \$219,468 38 |

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 19 mai 1890.

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











ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—Suite.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

Table with columns: Articles, De ports du Canada à des ports américains, De ports américains à des ports américains, De ports américains à des ports du Canada, Tonneaux (Montée, Descente), Total tonneaux, Montant des péages (\$ cts).

Table with columns: Articles, De ports du Canada à des ports américains, De ports américains à des ports américains, De ports américains à des ports du Canada, Tonneaux (Montée, Descente), Total tonneaux, Montant des péages (\$ cts).

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Fin.*  
 N<sup>o</sup> (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles.                                                                                                                                                            | De ports du Canada à des ports du Canada. |            | De ports américains à des ports américains. |            | De ports américains à des ports du Canada. |            | Tonneaux. |            | Total, tonneaux. | Montant des péages. \$ cts. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------|---------------------------------------------|------------|--------------------------------------------|------------|-----------|------------|------------------|-----------------------------|
|                                                                                                                                                                      | Montée.                                   | Des-cente. | Montée.                                     | Des-cente. | Montée.                                    | Des-cente. | Montée.   | Des-cente. |                  |                             |
| Bois de service, sur navires.....                                                                                                                                    | 151                                       | 3,628      |                                             |            |                                            |            | 151       | 6,048      | 6,199            |                             |
| “ en radeaux.....                                                                                                                                                    |                                           | 237        |                                             |            |                                            | 2,420      |           | 237        | 237              |                             |
| Donves, pipes.....                                                                                                                                                   |                                           | 202        |                                             |            |                                            |            |           | 202        | 202              |                             |
| “ Indes Occidentales.....                                                                                                                                            |                                           | 68         |                                             |            |                                            |            |           | 68         | 68               |                             |
| Bois de construction, carré, en radeaux.....                                                                                                                         |                                           | 9,302      |                                             |            |                                            |            |           | 9,302      | 9,302            |                             |
| Articles en bois.....                                                                                                                                                |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            |                  |                             |
| Houille, en franchise, par ordre en Conseil.....                                                                                                                     | 54,304                                    |            | 119                                         |            | 47,537                                     |            | 101,960   | 798        | 101,960          |                             |
| Sable, en franchise, par O. C.....                                                                                                                                   | 569                                       |            |                                             |            | 80                                         |            | 669       | 129        | 798              |                             |
| Pierre, pour la taille.....                                                                                                                                          | 200                                       |            |                                             |            |                                            |            | 200       |            | 200              |                             |
| “ non ouvrée, impropre à la taille, en franchise, par ordre en Conseil.....                                                                                          |                                           | 9,000      |                                             |            |                                            |            |           | 9,000      | 9,000            |                             |
| Floëtes, en franchise, par ordre en Conseil.....                                                                                                                     |                                           | 580        |                                             |            |                                            |            |           | 580        | 580              |                             |
| Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.....                                                                                           |                                           | 10         |                                             |            |                                            |            |           | 10         | 10               |                             |
| Grand total, fret.....                                                                                                                                               | 222,956                                   | 521,704    | 10,389                                      | 700        | 993                                        | 2,838      | 64,613    | 95,679     | 298,951          | 919,872                     |
| Total, péages sur navires.....<br>passagers.....<br>“ articles en franchise.....<br>Amendes et dommages.....<br>Quaiage et emmagasinage.....<br>Autres recettes..... |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            |                  |                             |
|                                                                                                                                                                      |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 15,824 69        |                             |
|                                                                                                                                                                      |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 2,502 85         |                             |
|                                                                                                                                                                      |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 175 00           |                             |
|                                                                                                                                                                      |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 5,606 69         |                             |
|                                                                                                                                                                      |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 9,556 88         |                             |
| Revenu total, à part les pouvoirs d'eau.....                                                                                                                         |                                           |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 73,293 54        |                             |

B. H. TEAKLES,

*P, emier commis du revenu des canaux.*

## ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N<sup>o</sup> (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

| Articles.                                      | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. |         | Montant des péages. Descente. |         | Montant total des péages. |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|---------|-------------------------------|---------|---------------------------|
|                                                | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  | \$ cts.                     | \$ cts. | \$ cts.                       | \$ cts. |                           |
| Alcalis, potasse et perlasse.....              |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 80               |                             |         |                               |         |                           |
| Pommes.....                                    |                                           | 80        |                                             |           |                                            |           |           |           | 2,453            |                             |         |                               |         | 16 00                     |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes..... | 258                                       |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |         |                               |         | 367 95                    |
| Produits agricoles, non énumérés, animaux..... | 3                                         |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |         |                               |         | 6 75                      |
| Instruments aratoires.....                     | 20                                        |           |                                             |           |                                            |           |           | 3         | 793              |                             |         |                               |         | 118 95                    |
| Orge.....                                      | 1,130                                     |           |                                             |           |                                            |           |           | 20        | 20               |                             |         |                               |         | 4 00                      |
| Brûques.....                                   | 150                                       |           |                                             |           |                                            |           |           | 218       | 1,130            |                             |         |                               |         | 22 60                     |
| Os.....                                        |                                           | 86        |                                             |           |                                            |           |           | 86        | 218              |                             |         |                               |         | 32 70                     |
| Soufre.....                                    | 1,652                                     |           |                                             |           |                                            |           |           | 2,386     | 86               |                             |         |                               |         | 12 90                     |
| Chiment et chaux hydraulique.....              | 30                                        |           |                                             |           |                                            |           |           | 30        | 5                |                             |         |                               |         | 0 75                      |
| Houille.....                                   | 49,512                                    |           |                                             |           |                                            |           |           | 331       | 2,381            |                             |         |                               |         | 49 65                     |
| Maïs.....                                      | 2,491                                     |           |                                             |           |                                            |           |           | 2,491     | 124,290          |                             |         |                               |         | 18,004 90                 |
| Bestiaux.....                                  | 38                                        |           |                                             |           |                                            |           |           | 47        | 2,491            |                             |         |                               |         | 49 82                     |
| Coton, brut.....                               | 52                                        |           |                                             |           |                                            |           |           | 163       | 47               |                             |         |                               |         | 7 05                      |
| Faïence et poterie.....                        | 13                                        |           |                                             |           |                                            |           |           | 13        | 181              |                             |         |                               |         | 3 60                      |
| Bois de teint et matière tinctor.....          | 289                                       |           |                                             |           |                                            |           |           | 319       | 13               |                             |         |                               |         | 2 60                      |
| Poisson.....                                   |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           | 8         | 386              |                             |         |                               |         | 2 55                      |
| Lin et chanvre.....                            |                                           | 328       |                                             |           |                                            |           |           | 328       | 17               |                             |         |                               |         | 50 40                     |
| Fleur de farine.....                           | 36                                        |           |                                             |           |                                            |           |           | 36        | 328              |                             |         |                               |         | 49 20                     |
| Meubles.....                                   |                                           | 360       |                                             |           |                                            |           |           | 360       | 396              |                             |         |                               |         | 79 20                     |
| Gypse.....                                     | 342                                       |           |                                             |           |                                            |           |           | 350       | 366              |                             |         |                               |         | 73 20                     |
| Verreterie, de toutes sortes.....              |                                           | 14        |                                             |           |                                            |           |           | 16        | 366              |                             |         |                               |         | 3 20                      |
| Foin, pressé.....                              |                                           | 17        |                                             |           |                                            |           |           | 17        | 17               |                             |         |                               |         | 2 55                      |
| Cochons.....                                   |                                           | 31        |                                             |           |                                            |           |           | 31        | 45               |                             |         |                               |         | 4 65                      |
| Chevaux.....                                   |                                           | 13        |                                             |           |                                            |           |           | 14        | 25               |                             |         |                               |         | 3 60                      |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....  |                                           | 21        |                                             |           |                                            |           |           | 1         | 25               |                             |         |                               |         | 3 75                      |

N<sup>o</sup> (A) 9—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

| Articles.                                                           | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports du Canada à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonnes. |      | Montant des péages. Montée. |      | Montant des péages. Descente. |      | Montant total des péages. |      |          |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------|------|-----------------------------|------|-------------------------------|------|---------------------------|------|----------|
|                                                                     | Montée                                    | Descente. | Montée                                     | Descente. | Montée                                      | Descente. | Montée                                     | Descente. | Montée    | Descente. | \$             | cts. | \$                          | cts. | \$                            | cts. | \$                        | cts. |          |
| Glace.....                                                          | 15,345                                    |           | 534                                        |           |                                             |           |                                            |           | 15,879    |           | 15,879         |      | 2,381 85                    |      | 2,381 85                      |      | 733 95                    |      | 2,381 85 |
| Fer, chemin de fer.....                                             | 4,721                                     |           | 172                                        |           |                                             |           |                                            |           | 4,893     |           | 4,893          |      | 733 95                      |      | 733 95                        |      | 4 35                      |      | 733 95   |
| “ en guise.....                                                     | 1,468                                     | 20        | 220                                        |           |                                             |           |                                            |           | 1,688     | 20        | 1,717          |      | 253 20                      |      | 253 20                        |      | 4 35                      |      | 257 55   |
| “ tout autre.....                                                   |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                |      |                             |      |                               |      |                           |      |          |
| Minéral de fer.....                                                 | 2,566                                     |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 2,566     |           | 2,566          |      | 128 30                      |      | 128 30                        |      | 1 80                      |      | 128 30   |
| Cryolithe ou minéral chim., et tout autre min., excepté le fer..... | 5                                         | 7         |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 5         | 7         | 12             |      | 0 75                        |      | 1 05                          |      | 1 80                      |      | 1 80     |
| Saindoux et huile de saindoux.....                                  | 1                                         | 176       |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 1         | 176       | 177            |      | 0 15                        |      | 26 40                         |      | 26 55                     |      | 26 55    |
| Farine, de toutes sortes.....                                       | 1                                         | 9         |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 1         | 9         | 10             |      | 0 15                        |      | 1 35                          |      | 1 85                      |      | 1 85     |
| Yandés, autres que le lard.....                                     | 10                                        |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 10        |           | 10             |      | 2 00                        |      | 2 00                          |      | 2 00                      |      | 2 00     |
| Marbre.....                                                         |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                |      |                             |      |                               |      |                           |      |          |
| Manille.....                                                        | 120                                       |           | 56                                         |           |                                             |           |                                            |           | 176       |           | 176            |      | 35 20                       |      | 35 20                         |      | 451 60                    |      | 451 60   |
| Mélasses.....                                                       | 1,900                                     | 7         | 291                                        |           |                                             |           |                                            |           | 2,251     | 7         | 2,258          |      | 3 36                        |      | 3 36                          |      | 3 36                      |      | 3 36     |
| Avoine.....                                                         | 370                                       | 25        | 5                                          |           |                                             |           |                                            |           | 373       | 25        | 523            |      | 74 60                       |      | 30 00                         |      | 104 60                    |      | 104 60   |
| Tourteaux oléagineux.....                                           |                                           | 3,183     |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 3,183     |           | 3,183          |      | 66 91                       |      | 66 91                         |      | 66 91                     |      | 66 91    |
| Pois.....                                                           |                                           | 17        |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 17        |           | 17             |      | 2 55                        |      | 2 55                          |      | 8 70                      |      | 8 70     |
| Pommes de terre.....                                                | 55                                        |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 55        |           | 58             |      | 8 60                        |      | 8 60                          |      | 41 60                     |      | 41 60    |
| Lard.....                                                           | 142                                       | 43        | 23                                         |           |                                             |           |                                            |           | 165       | 43        | 208            |      | 33 00                       |      | 33 00                         |      | 33 60                     |      | 33 60    |
| Peinture.....                                                       | 101                                       | 67        | 5                                          |           |                                             |           |                                            |           | 101       | 67        | 168            |      | 20 20                       |      | 20 20                         |      | 13 40                     |      | 13 40    |
| Poix et godron.....                                                 | 5                                         | 24        |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 5         | 24        | 29             |      | 1 00                        |      | 4 80                          |      | 5 80                      |      | 5 80     |
| Grénailles.....                                                     | 8                                         |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 8         |           | 8              |      | 1 20                        |      | 1 20                          |      | 1 20                      |      | 1 20     |
| Seigle.....                                                         | 21                                        |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 21        |           | 21             |      | 4 20                        |      | 4 20                          |      | 4 20                      |      | 4 20     |
| Resine.....                                                         | 1,842                                     | 9         | 3,878                                      |           |                                             |           |                                            |           | 5,720     | 9         | 5,729          |      | 868 00                      |      | 868 00                        |      | 868 00                    |      | 868 00   |
| Sel.....                                                            | 17                                        | 50        |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 17        | 50        | 67             |      | 207 45                      |      | 207 45                        |      | 13 40                     |      | 13 40    |
| Pierre, pour la taille.....                                         |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                |      | 10 00                       |      | 10 00                         |      | 13 40                     |      | 13 40    |
| “ ouvrée.....                                                       |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                |      | 3 40                        |      | 3 40                          |      | 10 00                     |      | 10 00    |
| “ ouverte à la taille, non ouverte.....                             | 672                                       | 10        | 215                                        |           |                                             |           |                                            |           | 407       | 10        | 417            |      | 61 05                       |      | 61 05                         |      | 55 80                     |      | 55 80    |
| Graines de toutes sortes.....                                       | 192                                       | 19        |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 192       | 19        | 19             |      | 2 88                        |      | 2 88                          |      | 62 55                     |      | 62 55    |
| Montons.....                                                        | 670                                       |           | 771                                        |           |                                             |           |                                            |           | 1,441     |           | 1,441          |      | 288 20                      |      | 288 20                        |      | 288 20                    |      | 288 20   |
| Centre de sonde.....                                                | 322                                       | 3         |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 325       | 3         | 328            |      | 51 65                       |      | 51 65                         |      | 51 65                     |      | 51 65    |
| Acier.....                                                          | 2,073                                     | 13        |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 2,082     | 13        | 2,095          |      | 416 40                      |      | 416 40                        |      | 419 00                    |      | 419 00   |
| Sucre.....                                                          |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                |      |                             |      |                               |      |                           |      |          |

|                                                          |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
|----------------------------------------------------------|--------|--------|-------|---|---|-----|--|--|--------|--------|---------|---------|----------|-----------|-----------|
| Spiritueux, bière, etc.....                              | 209    | 393    | 111   |   |   |     |  |  | 7      | 320    | 400     | 720     | 64 00    | 80 00     | 144 00    |
| Tobac, brut.....                                         |        | 1      |       |   |   |     |  |  | 2      | 36     | 3       | 36      | 0 45     | 0 45      | 0 45      |
| Suif.....                                                | 36     |        |       |   |   |     |  |  |        | 36     | 36      | 5 40    | 5 40     | 5 40      | 5 40      |
| Rain.....                                                | 274    | 8      | 423   |   |   |     |  |  |        | 697    | 8       | 705     | 130 40   | 1 60      | 141 00    |
| Terebenthine.....                                        | 22     |        |       |   |   |     |  |  |        | 22     | 22      | 4 40    | 4 40     | 4 40      | 4 40      |
| Bie.....                                                 | 190    | 618    | 1     |   |   |     |  |  |        | 190    | 618     | 808     | 28 50    | 12 45     | 40 95     |
| Bianc de plomb.....                                      | 88     |        |       |   |   |     |  |  |        | 88     | 88      | 17 80   | 17 80    | 17 80     | 17 80     |
| Bianc de céruse.....                                     | 41     |        |       |   |   |     |  |  |        | 411    | 411     | 82 20   | 82 20    | 82 20     | 82 20     |
| Laine.....                                               | 5      | 2      |       |   |   |     |  |  |        | 8      | 2       | 5       | 0 45     | 0 30      | 0 75      |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés.....     | 4,006  | 1,782  | 971   |   |   |     |  |  | 59     | 4,977  | 1,841   | 6,818   | 965 40   | 368 20    | 1,363 60  |
| Ecorce.....                                              |        |        |       |   |   |     |  |  |        | 66     | 61      | 127     | 11 82    | 12 08     | 23 90     |
| Barils, vides.....                                       | 60     | 61     | 6     |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Corbes pour bâtiments.....                               |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Flottes.....                                             | 322    | 1,089  |       |   |   |     |  |  |        | 1,089  | 1,089   | 69 35   | 69 35    | 69 35     | 69 35     |
| Bois de chauffage, sur navires, en radeaux.....          |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Cercles.....                                             |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Echalas à houblon.....                                   | 9      | 5,108  |       |   |   |     |  |  |        | 9      | 5,932   | 5,941   | 0 75     | 607 80    | 608 55    |
| Bois de service, scié, sur navires, en radeaux.....      |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires..... |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Donves et fonds, barils.....                             |        | 22     |       |   |   |     |  |  |        |        | 22      | 22      | 3 30     | 3 30      | 3 30      |
| Donves, saoirs.....                                      |        | 10     | 16    |   |   |     |  |  |        | 16     | 10      | 10      | 0 80     | 0 80      | 0 80      |
| Radeaux.....                                             |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Pêques et perches pour clo-tures, sur navires.....       |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Pêques et perches pour clo-tures, en radeaux.....        |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Bois de const., carré, sur navires, en radeaux.....      |        | 92     |       |   |   |     |  |  |        |        |         | 92      | 4 00     | 4 00      | 4 00      |
| Traverses.....                                           |        |        |       |   |   |     |  |  |        |        |         |         |          |           |           |
| Articles en bois et bois en partie fabriqués.....        | 61     | 17     |       |   |   |     |  |  | 1      | 61     | 18      | 79      | 24 40    | 7 20      | 31 60     |
| Total, fret payant péages.....                           | 37,660 | 75,403 | 8,711 | 9 | 8 | 824 |  |  | 74,857 | 46,879 | 151,093 | 197,472 | 7,660 20 | 21,147 46 | 28,807 66 |

Articles en franchise ayant payé péages sur le canal d'Ireland.

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| Alcalis.....                    | 107     |
| Mais.....                       | 195,350 |
| Farine.....                     | 6,841   |
| Chevaux.....                    | 2       |
| Farine, de toutes sortes.....   | 148     |
| Yandés, autres que le lard..... | 42      |
| Avoine.....                     | 320     |

N<sup>o</sup> (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

| Articles.                                                                                                                                                    | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports du Canada à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |         |           |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------|-----------|---------|
|                                                                                                                                                              | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                             |                               |                           | \$ cts. | \$ cts.   | \$ cts. |
| Huile.....                                                                                                                                                   |                                           | 4         |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 4                |                             |                               |                           |         |           |         |
| Huile, en barils.....                                                                                                                                        |                                           | 798       |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 798              |                             |                               |                           |         |           |         |
| Lard.....                                                                                                                                                    |                                           | 1,177     |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 1,220            |                             |                               |                           |         |           |         |
| Seigle.....                                                                                                                                                  |                                           | 1,284     |                                            |           |                                             | 43        |                                            |           |           |           | 1,284            |                             |                               |                           |         |           |         |
| Graines de toutes sortes.....                                                                                                                                |                                           | 3         |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 3                |                             |                               |                           |         |           |         |
| Spiritueux, bière, etc.....                                                                                                                                  |                                           | 20        |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 20               |                             |                               |                           |         |           |         |
| Blé.....                                                                                                                                                     |                                           | 70,510    |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 70,515           |                             |                               |                           |         |           |         |
| Marchandises, non énumérées.....                                                                                                                             |                                           | 193       |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 193              |                             |                               |                           |         |           |         |
| Bois de service, scié, sur navires.....                                                                                                                      |                                           | 3,461     |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 5,881            |                             |                               |                           |         |           |         |
| “ “ en radeaux.....                                                                                                                                          |                                           | 237       |                                            |           |                                             | 2,420     |                                            |           |           |           | 237              |                             |                               |                           |         |           |         |
| Donnes et fonds, pipes.....                                                                                                                                  |                                           | 202       |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 202              |                             |                               |                           |         |           |         |
| Indes Occident.....                                                                                                                                          |                                           | 68        |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 68               |                             |                               |                           |         |           |         |
| Bois de const., carré, en radeaux.....                                                                                                                       |                                           | 9,302     |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 9,302            |                             |                               |                           |         |           |         |
| Houille, en franchise, par O. en C.....                                                                                                                      |                                           | 5,349     |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 5,360            |                             |                               |                           |         |           |         |
| Cryolithe, en franc., ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.....                                                                                      |                                           | 10        |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 10               |                             |                               |                           |         |           |         |
| Fret—Grand total.....                                                                                                                                        | 43,009                                    | 365,472   |                                            | 9         | 8,722                                       |           | 824                                        |           | 77,625    | 51,739    | 443,930          |                             |                               |                           |         |           |         |
| <p>Total des péages sur navires.....</p> <p>“ “ passagers.....</p> <p>“ “ marchandises en franchise..... \$9,071 34</p> <p>Total des péages..... 405,669</p> |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |                               |                           |         |           |         |
|                                                                                                                                                              |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  | \$                          | cts.                          | \$                        | cts.    | \$        | cts.    |
|                                                                                                                                                              |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  | 4,957 98                    |                               | 4,740 71                  |         | 9,698 69  |         |
|                                                                                                                                                              |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  | 257 40                      |                               | 1,386 95                  |         | 1,644 35  |         |
|                                                                                                                                                              |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  | 12,875 58                   |                               | 27,275 12                 |         | 40,150 70 |         |

B. II. TEAKLES,  
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,  
OTTAWA, 19 mai, 1890.

## ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N<sup>o</sup> (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

| Articles.                                                       | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages, \$ cts. |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|
|                                                                 | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                             |
|                                                                 |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Alcalis, potasse et perlasce.....                               |                                           | 8         |                                             |           |                                            |           | 26        | 8         | 34               | 4 20                        |
| Pommes.....                                                     | 15                                        | 83        |                                             |           |                                            |           | 15        | 84        | 99               | 4 70                        |
| Produits agricoles non énumérés, légumes, animaux.....          | 6                                         | 40        | 33                                          |           |                                            |           | 39        | 40        | 79               | 4 12                        |
| .....                                                           | 50                                        | 131       |                                             |           |                                            |           | 50        | 131       | 181              | 16 17                       |
| .....                                                           | 92                                        | 6         |                                             |           |                                            |           | 92        | 6         | 98               | 14 12                       |
| Instruments aratoires.....                                      | 1,312                                     | 366       | 3                                           |           |                                            |           | 1,315     | 366       | 1,681            | 34 33                       |
| Orges.....                                                      | 8,019                                     | 169       |                                             |           | 472                                        |           | 8,491     | 169       | 8,660            | 335 20                      |
| Brèches.....                                                    | 24                                        | 8         |                                             |           |                                            |           | 30        | 24        | 361              | 46 69                       |
| Os.....                                                         |                                           |           |                                             |           |                                            |           | 30        |           | 30               | 1 13                        |
| Soufre.....                                                     | 3,174                                     | 127       |                                             |           |                                            |           | 3,174     | 127       | 3,301            | 255 98                      |
| Ciment et chaux hydraulique.....                                | 8,257                                     | 3,257     |                                             |           | 4,762                                      |           | 23,272    | 3,257     | 26,529           | 1,017 28                    |
| Argile, chaux et sable.....                                     | 18,510                                    | 3,581     | 20                                          | 1,171     | 17,862                                     |           | 22,614    | 22,614    | 22,634           | 1,536 95                    |
| Houille.....                                                    | 23                                        | 187       |                                             |           |                                            | 56        | 23        | 283       | 306              | 8 77                        |
| Mais.....                                                       | 37                                        | 320       |                                             |           |                                            |           | 37        | 320       | 357              | 25 02                       |
| Bestiaux.....                                                   | 76                                        | 27        |                                             |           |                                            |           | 78        |           | 78               | 13 46                       |
| Faïence et poterie.....                                         | 27                                        | 20        |                                             |           |                                            |           | 133       | 20        | 153              | 9 27                        |
| Bois de teinture et matières tinctoriales.....                  | 355                                       | 183       |                                             |           | 106                                        |           | 355       | 183       | 538              | 29 32                       |
| Poisson.....                                                    | 608                                       | 221       | 12                                          | 113       |                                            |           | 680       | 335       | 1,015            | 66 49                       |
| Fleur de farine.....                                            | 108                                       | 21        |                                             |           |                                            |           | 108       | 21        | 129              | 17 55                       |
| Meubles.....                                                    | 2,440                                     | 363       |                                             |           |                                            |           | 2,440     | 363       | 2,803            | 55 07                       |
| Gypse.....                                                      | 33                                        | 21        |                                             |           |                                            |           | 47        | 21        | 68               | 7 94                        |
| Verrerie, de toutes sortes.....                                 | 1,113                                     | 610       |                                             |           | 81                                         |           | 1,194     | 610       | 1,804            | 88 31                       |
| Foin, pressé.....                                               |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 1                | 0 04                        |
| Cochons.....                                                    | 102                                       | 218       |                                             |           |                                            |           | 103       | 218       | 321              | 19 94                       |
| Chevaux.....                                                    | 1                                         | 1         |                                             |           |                                            |           | 1         | 2         | 3                | 0 25                        |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....                   | 469                                       | 160       |                                             |           |                                            |           | 469       | 160       | 629              | 26 70                       |
| Fer, chemin de fer.....                                         | 224                                       | 40        |                                             |           | 140                                        |           | 364       | 50        | 414              | 28 91                       |
| “ en gueuse.....                                                | 15,980                                    | 1,305     | 9                                           | 10        |                                            |           | 15,989    | 1,333     | 17,322           | 687 94                      |
| “ tout autre.....                                               |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           | 2         | 2                | 0 10                        |
| Cryolithe ou minéral chim., et autres minier., exc. le fer..... |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 2                | 0                           |
| Saoudoux et huile de saindoux.....                              | 26                                        | 1         |                                             |           |                                            |           | 26        | 1         | 27               | 2 56                        |

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

| Articles.                                        | De ports du Canada |            | De ports américains. |            | De ports américains à des ports américains. |            | De ports américains à des ports du Canada. |            | Tonneaux. |            | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|--------------------------------------------------|--------------------|------------|----------------------|------------|---------------------------------------------|------------|--------------------------------------------|------------|-----------|------------|------------------|---------------------|
|                                                  | Montée.            | Des-cente. | Montée.              | Des-cente. | Montée.                                     | Des-cente. | Montée.                                    | Des-cente. | Montée.   | Des-cente. |                  |                     |
|                                                  |                    |            |                      |            |                                             |            |                                            |            |           |            |                  |                     |
| Farine, de toutes sortes                         | 50                 | 647        |                      |            |                                             |            |                                            |            | 50        | 647        | 697              | \$ 30 23            |
| Vianades, autres que le lard.                    | 10                 | 20         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 10        | 20         | 30               | 1 81                |
| Maïs.                                            | 2                  |            |                      |            |                                             |            |                                            |            | 2         |            | 29               | 1 73                |
| Manille.                                         |                    |            |                      |            |                                             |            |                                            |            |           |            | 1                | 0 05                |
| Mélasses.                                        | 273                | 25         |                      |            | 2,586                                       |            |                                            |            | 2,859     | 25         | 2,884            | 172 00              |
| Clous.                                           | 448                | 531        |                      |            | 5                                           |            |                                            |            | 596       | 531        | 979              | 101 09              |
| Avoine.                                          | 586                | 757        | 5                    |            | 14                                          |            |                                            |            | 836       | 762        | 1,358            | 64 43               |
| Tourteaux oléagineux.                            | 355                | 85         | 22                   |            | 92                                          |            |                                            |            | 15        | 247        | 1,083            | 87 69               |
| Pois.                                            | 892                | 14,987     |                      |            |                                             |            |                                            |            | 892       | 14,987     | 15,879           | 318 30              |
| Pommes de terre.                                 | 25                 | 165        |                      |            |                                             |            |                                            |            | 25        | 166        | 191              | 13 49               |
| Lard.                                            | 207                | 221        |                      |            |                                             |            |                                            |            | 207       | 230        | 437              | 29 86               |
| Peinture.                                        | 15                 | 129        |                      |            |                                             |            |                                            |            | 30        | 129        | 159              | 9 42                |
| Pois et gondron.                                 | 17                 | 52         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 1,176     | 52         | 1,228            | 63 64               |
| Guénilles.                                       | 149                | 69         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 1,449     | 69         | 1,518            | 70 37               |
| Résine.                                          | 15                 | 69         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 1,303     | 69         | 1,372            | 70 37               |
| Sel.                                             | 2,104              | 16         | 1                    |            |                                             |            |                                            |            | 2,105     | 92         | 2,197            | 101 47              |
| Pierre, pour la taille.                          | 2,228              | 4,201      |                      |            |                                             |            |                                            |            | 3,014     | 4,201      | 9,443            | 515 52              |
| “ ouvrière.                                      | 188                |            |                      |            |                                             |            |                                            |            | 188       |            | 190              | 10 20               |
| “ impropre à la taille, non ouvrière.            | 1,176              | 549        |                      |            |                                             |            |                                            |            | 1,176     | 549        | 1,725            | 34 50               |
| Graines de toutes sortes.                        | 8,964              | 1,230      |                      |            |                                             |            |                                            |            | 8,964     | 1,233      | 10,197           | 383 23              |
| Montons.                                         | 3                  | 110        |                      |            |                                             |            |                                            |            | 3         | 110        | 113              | 8 64                |
| Cendres de soude.                                | 63                 | 40         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 63        | 40         | 103              | 9 38                |
| Acier.                                           | 14                 | 2          |                      |            |                                             |            |                                            |            | 14        | 2          | 16               | 2 16                |
| Sucre.                                           | 740                | 11         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 3,324     | 15         | 3,325            | 224 87              |
| Spiritueux, bière, etc.                          | 274                | 11         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 100       | 102        | 289              | 40 44               |
| Suif.                                            | 2                  |            |                      |            |                                             |            |                                            |            | 203       |            | 205              | 3 96                |
| Eau.                                             | 68                 | 83         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 58        | 83         | 141              | 13 72               |
| Térébenthine.                                    | 1                  | 9          |                      |            |                                             |            |                                            |            | 24,690    | 9          | 24,699           | 213 10 65           |
| Ble.                                             | 24,690             | 2,701      |                      |            |                                             |            |                                            |            | 11        | 11         | 13               | 547 92              |
| Bianc de plomb.                                  | 11                 | 12         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 24        | 12         | 36               | 4 98                |
| Bianc de cèruse.                                 | 24                 | 12         |                      |            |                                             |            |                                            |            | 5         | 5          | 9                | 0 19                |
| Laine.                                           | 5                  |            |                      |            |                                             |            |                                            |            | 563       |            | 580              | 486 76              |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés. | 2,976              | 856        | 10                   |            | 737                                         |            |                                            |            | 3,723     | 1,425      | 5,148            |                     |

|                                                         |         |         |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
|---------------------------------------------------------|---------|---------|-------|-----|-----|-------|--------|--|---------|---------|---------|------------|
| Barils vides                                            | 36      | 15      |       |     |     |       |        |  |         |         |         | 14 26      |
| Flores.                                                 | 610     | 5,208   |       |     |     |       |        |  | 146     | 33      | 179     | 5,818      |
| Bois de chauffage, sur navires                          | 3,009   | 6,126   | 600   |     |     |       |        |  | 3,609   | 6,126   | 9,735   | 211 63     |
| “ en radeaux                                            | 6       |         |       |     |     |       |        |  | 6       |         | 6       | 25         |
| Cerclés.                                                | 22,580  | 24,577  | 614   | 360 |     |       |        |  | 23,194  | 24,937  | 48,131  | 1,244 11   |
| Bois de service, scé, sur navires.                      |         | 905     |       |     |     |       |        |  |         | 205     | 205     | 8 37       |
| “ en radeaux.                                           |         | 17,936  |       |     |     |       |        |  | 17,936  | 6,046   | 17,936  | 448 40     |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.    |         | 6,046   | 256   |     |     |       |        |  | 1,244   | 6,046   | 1,244   | 151 15     |
| “ en radeaux.                                           |         | 988     |       |     |     |       |        |  | 19,491  | 186     | 19,677  | 24 89      |
| Liens de chemin de fer, sur navires                     |         | 19,491  |       |     |     |       |        |  | 19,491  | 186     | 19,677  | 445 46     |
| Billots de sciage.                                      |         | 186     |       |     |     |       |        |  | 27      | 68      | 95      | 6 99       |
| Bardeaux.                                               |         | 63      |       |     |     |       |        |  | 11      | 1       | 12      | 1 10       |
| Douves, Indes Occidentales.                             |         | 27      |       |     |     |       |        |  | 400     | 2,098   | 2,498   | 35 37      |
| Piquets et perches pour clocher s. sur navires.         |         | 1       | 10    |     |     |       |        |  | 2,302   | 6,246   | 8,548   | 230 70     |
| Bois de construction, carré, sur navires.               |         | 400     |       |     |     |       |        |  | 12,508  | 85      | 12,593  | 32 55      |
| “ en radeaux.                                           |         | 2,302   |       |     |     |       |        |  | 23      |         | 23      | 12 80      |
| Traverses.                                              |         | 12,508  |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Articles en bois et bois en partie fabriqués.           |         | 85      |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Total, fret payant péages.                              | 129,447 | 139,750 | 1,559 | 691 | 985 | 2,014 | 18,054 |  | 148,987 | 160,518 | 309,505 | 10,819 77  |
| Houille, en franchise, par Ordre en Conseil             | 48,955  | 4,417   |       |     |     |       |        |  | 96,600  | 4,417   | 96,600  |            |
| Maïs, en fr., ayant payé plein péages sur le c. Welland |         | 30      | 108   |     |     |       |        |  | 47,537  |         | 4,417   |            |
| Blé.                                                    |         | 140     |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Farine.                                                 |         | 9,000   |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| “ pour la taille.                                       |         | 200     |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Bois de service.                                        |         | 151     |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Argente et chaux hydraulique.                           |         | 29      |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Ciment et chaux hydraulique.                            |         | 589     |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Argyle, chaux et sable.                                 |         | 25      |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Marchandises.                                           |         | 2,351   |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Pierre, ouvrière.                                       |         | 580     |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Flores.                                                 |         |         |       |     |     |       |        |  |         |         |         |            |
| Grand total, fret.                                      | 179,947 | 156,232 | 1,667 | 691 | 985 | 2,014 | 18,054 |  | 247,212 | 176,991 | 424,203 |            |
| Total des péages sur navires.                           |         |         |       |     |     |       |        |  |         |         |         | 6,126 00   |
| “ passagers.                                            |         |         |       |     |     |       |        |  |         |         |         | 858 50     |
| “ articles en franchise.                                |         |         |       |     |     |       |        |  |         |         |         | \$5,478 91 |
| Total des péages.                                       |         |         |       |     |     |       |        |  |         |         |         | 17,804 27  |





ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N<sup>o</sup> (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

| Articles.                                 | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports du Canada à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages, \$ cts. |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|
|                                           | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                             |
|                                           |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Alcalis, potasse et perlasse              |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Pommes                                    |                                           | 154       |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 399              | 36 68                       |
| Produits agricoles non énumérés, légumes  |                                           | 11        |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 11               | 0 37                        |
| Produits agricoles non énumérés, animaux  |                                           | 12        |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 12               | 0 40                        |
| Instrumentes aratoires                    |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Orge                                      |                                           | 567       |                                            | 511       |                                             |           |                                            |           | 511       | 567       | 1,078            | 52 99                       |
| Briques                                   | 77                                        |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 77        | 730       | 807              | 74 54                       |
| Os                                        |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 18               | 1 80                        |
| Soufre                                    |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 18               | 96 40                       |
| Ciment et chaux hydraulique               |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 264              | 580 32                      |
| Argile, chaux et sable                    |                                           | 714       |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 714       | 5,095     | 104,430          | 10,262 25                   |
| Houille                                   |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 39               | 1 30                        |
| Mais                                      |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Bestiaux                                  |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Coton, brut                               |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 10               | 1 00                        |
| Faïencerie et poterie                     |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 58               | 5 80                        |
| Bois de tentures et matières tinctoriales |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Poisson                                   |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Lin et chanvre                            |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Fleur de farine                           |                                           | 252       |                                            |           |                                             |           |                                            |           | 252       | 2         | 252              | 8 40                        |
| Meubles                                   |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Gypse                                     |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Verrerie, de toutes sortes                |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Foin pressé                               |                                           | 53        |                                            | 489       |                                             |           |                                            |           | 542       | 871       | 1,413            | 82 24                       |
| Cochons                                   |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Chevaux                                   |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots  |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Glace                                     |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Fer, chemin de fer                        |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| “ en guise                                |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
|                                           |                                           |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 140              | 14 00                       |





N<sup>o</sup> (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

| Articles.                                                                  | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Montant des péages. |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
|                                                                            | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                     |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.                        | 296                                       |           |                                             |           |                                            |           | 296       |           | \$ cts.             |
| “ en radeaux.                                                              |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           | 23 68               |
| Liens de chemins de fer, sur navires.                                      | 7,492                                     |           |                                             |           |                                            |           | 7,492     |           | 873 67              |
| “ en radeaux.                                                              | 400                                       | 480       |                                             |           |                                            |           | 400       | 480       | 20 10               |
| Billots de sciage.                                                         | 8                                         |           |                                             |           |                                            |           | 8         |           | 30                  |
| Douves, saïors.                                                            | 11                                        | 55        |                                             |           |                                            |           | 11        | 55        | 9 76                |
| Bardeaux.                                                                  | 5                                         | 1         |                                             |           |                                            |           | 5         | 1         | 81                  |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires.                             |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Bois de construction, carré, sur navires.                                  | 1,880                                     | 200       |                                             |           |                                            |           | 1,880     | 200       | 111 26              |
| “ en radeaux.                                                              | 1,633                                     |           |                                             |           |                                            |           | 1,633     |           | 13 26               |
| Traverses.                                                                 | 4                                         |           |                                             |           |                                            |           | 4         |           | 80                  |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué.                               |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Total, fret payant péages.                                                 | 73,586                                    | 24,117    |                                             |           |                                            |           | 85,940    | 24,117    | 4,963 99            |
| Houille, en franchise, par Orde en Conseil.                                | 3,069                                     |           |                                             |           |                                            |           | 3,069     |           |                     |
| Grand total, fret . . . . .                                                | 76,655                                    | 24,117    |                                             |           |                                            |           | 89,009    | 24,117    |                     |
| Total des péages sur navires . . . . .                                     |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| “ “ “ passagers. . . . .                                                   |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Houille en franchise. . . . . \$81 90                                      |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Quaiage et emmagasinage. . . . .                                           |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Amendes et dommages. . . . .                                               |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Autres recettes . . . . .                                                  |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |
| Revenu total, à part les loyers de pouvoirs hydrauliques. . . . . 7,239 77 |                                           |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                     |

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





## ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

| ARTICLES.                                     | Canal Welland.   |            | Canaux du Saint-Laurent. |           |
|-----------------------------------------------|------------------|------------|--------------------------|-----------|
|                                               | Tonneaux.        | Péages.    | Tonneaux.                | Péages.   |
|                                               |                  | \$ cts.    |                          | \$ cts.   |
| <i>Classe n° 1.</i>                           |                  |            |                          |           |
| Navires à vapeur canadiens.....               | 287,127          | 3,844 99   | 650,323                  | 3,965 55  |
| Navires à vapeur américains.....              | 342,804          | 5,149 06   | 20,231                   | 141 99    |
| Voiliers canadiens.....                       | 278,819          | 5,543 28   | 1,005,779                | 11,030 05 |
| Voiliers américains.....                      | 183,196          | 4,110 02   | 81,169                   | 687 10    |
| Total, classe n° 1.....                       | 1,091,946        | 18,647 35  | 1,757,502                | 15,824 69 |
| <i>Classe n° 2.</i>                           |                  |            |                          |           |
| Voyageurs.....                                | Nombre.<br>4,671 | 143 78     | Nombre.<br>49,250        | 2,502 85  |
| <i>Classe n° 3.</i>                           |                  |            |                          |           |
| Briques.....                                  | 24               | 2 03       | 3,878                    | 367 90    |
| Soufre.....                                   |                  |            | 30                       | 1 13      |
| Ciment et chaux hydraulique.....              | 56               | 7 63       | 5,692                    | 614 63    |
| Argile, chaux et sable.....                   | 565              | 65 03      | 26,890                   | 1,071 43  |
| Poisson.....                                  | 170              | 25 75      | 874                      | 79 72     |
| Gypse.....                                    | 623              | 7 79       | 2,803                    | 55 07     |
| Fer, chemin de fer.....                       | 47               | 7 05       | 16,508                   | 2,408 55  |
| “ en gueuse.....                              | 627              | 124 70     | 5,307                    | 762 86    |
| “ tout autre.....                             | 1,852            | 303 41     | 19,039                   | 945 49    |
| Acier.....                                    |                  |            | 132                      | 19 80     |
| Sel.....                                      | 1,254            | 198 69     | 7,857                    | 1,049 47  |
| Pierre, pour la taille.....                   | 6,784            | 1,356 80   | 10,826                   | 722 97    |
| Pommes.....                                   | 723              | 20 75      | 2,552                    | 372 65    |
| Orge.....                                     | 4,272            | 616 17     | 2,811                    | 56 93     |
| Mais.....                                     | 353,595          | 70,719 00  | 2,797                    | 58 59     |
| Coton, brut.....                              |                  |            |                          |           |
| Lin et chanvre.....                           |                  |            |                          |           |
| Fleur de farine.....                          | 7,931            | 1,231 63   | 1,343                    | 115 69    |
| Foin, pressé.....                             |                  |            | 1,804                    | 88 31     |
| Farine, toutes sortes.....                    | 17,378           | 3,473 73   | 874                      | 56 78     |
| Tourteaux oléagineux.....                     | 798              | 159 60     | 15                       | 1 44      |
| Avoine.....                                   | 28,356           | 5,668 23   | 1,383                    | 67 79     |
| Pois.....                                     | 450              | 25 50      | 19,062                   | 385 21    |
| Pommes de terre.....                          | 1                | 0 20       | 208                      | 16 04     |
| Seigle.....                                   | 2,673            | 496 85     | 8                        | 1 26      |
| Graines, toutes sortes.....                   | 154              | 30 80      | 10,614                   | 445 78    |
| Tabac, brut.....                              |                  |            | 3                        | 0 45      |
| Blé.....                                      | 126,664          | 24,173 92  | 28,200                   | 588 91    |
| Tous autres produits agricoles, légumes.....  | 420              | 21 00      | 401                      | 52 42     |
| Os.....                                       |                  |            | 447                      | 59 59     |
| Bestiaux.....                                 |                  |            | 404                      | 32 07     |
| Cochons.....                                  |                  |            | 18                       | 2 59      |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots..... | 18               | 1 80       | 28                       | 4 00      |
| Chevaux.....                                  | 5                | 0 90       | 366                      | 26 69     |
| Saindoux et huile de saindoux.....            | 24               | 4 80       | 39                       | 4 36      |
| Viandes, autres que le lard.....              | 37               | 7 40       | 40                       | 3 31      |
| Lard.....                                     | 1,355            | 271 00     | 495                      | 38 56     |
| Moutons.....                                  |                  |            | 132                      | 11 49     |
| Suif.....                                     | 74               | 11 75      | 138                      | 9 36      |
| Laine.....                                    | 468              | 92 80      | 10                       | 0 94      |
| Tous autres produits agricoles, animaux.....  |                  |            | 977                      | 135 57    |
| Total, classe n° 3.....                       | 557,398          | 109,126 71 | 180,005                  | 10,735 74 |

## MENTAIRE A.—Suite.

mentionnés, et le montant des péages perçus pendant la navigation de 1889.

| Canal Chambly.   |          | Canaux d'Ottawa.  |          | Canal Rideau.    |          | Canal Saint-Pierre. |          | Canaux de la Vallée de la Trent. |         |
|------------------|----------|-------------------|----------|------------------|----------|---------------------|----------|----------------------------------|---------|
| Ton'x.           | Péages.  | Ton'x.            | Péages.  | Ton'x.           | Péages.  | Ton'x.              | Péages.  | Ton'x.                           | Péages. |
|                  | \$ cts.  |                   | \$ cts.  |                  | \$ cts.  |                     | \$ cts.  |                                  | \$ cts. |
| 72,041           | 251 08   | 165,001           | 658 52   | 62,377           | 665 25   | 13,794              | 275 88   | 19,729                           | 148 25  |
| 636              | 7 24     |                   |          | 714              | 18 87    |                     |          |                                  |         |
| 45,454           | 756 02   | 207,162           | 2,975 07 | 82,630           | 986 81   | 104,468             | 2,089 36 | 878                              | 14 40   |
| 121,776          | 1,656 06 | 61,419            | 1,393 37 | 18,703           | 272 83   |                     |          |                                  |         |
| 239,907          | 2,670 40 | 433,582           | 5,026 96 | 164,424          | 1,943 76 | 118,262             | 2,365 24 | 20,607                           | 162 65  |
| Nombre.<br>5,017 | 78 43    | Nombre.<br>14,787 | 190 64   | Nombre.<br>2,910 | 73 38    | Nombre<br>.....     | .....    | Nombre<br>4,727                  | 47 32   |
| Ton'x.<br>807    | 74 54    | Ton'x.<br>110     | 6 33     | Ton'x.<br>480    | 11 28    | Ton'x.<br>.....     | .....    | Ton'x.<br>21                     | 1 80    |
| 18               | 1 80     |                   |          |                  |          |                     |          |                                  |         |
| 264              | 26 40    | 163               | 5 98     | 257              | 6 25     |                     |          |                                  |         |
| 5,809            | 580 32   | 6,182             | 190 74   | 304              | 7 14     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 1                 | 6 10     | 83               | 2 11     | 998                 | 9 98     |                                  |         |
|                  |          |                   |          |                  |          |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 57               | 1 34     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 160              | 6 10     |                     |          |                                  |         |
| 140              | 14 00    |                   |          | 400              | 10 32    |                     |          |                                  |         |
| 25               | 2 50     | 24                | 2 29     |                  |          |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          |                  |          |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 945              | 32 25    |                     |          |                                  |         |
| 1,746            | 172 37   | 253               | 5 30     | 321              | 11 22    |                     |          |                                  |         |
| 399              | 36 68    | 3                 | 0 18     | 18               | 0 43     |                     |          |                                  |         |
| 1,078            | 52 99    | 390               | 28 39    | 270              | 6 40     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 2                 | 0 20     | 52               | 1 55     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          |                  |          |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 1                | 0 03     |                     |          |                                  |         |
| 252              | 8 40     | 19                | 1 46     | 366              | 10 20    | 1,505               | 15 05    |                                  |         |
| 1,413            | 82 24    | 266               | 22 33    | 134              | 3 21     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 9                 | 0 89     | 52               | 1 50     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 10               | 0 28     |                     |          |                                  |         |
| 1,370            | 45 71    | 855               | 53 42    | 13               | 0 33     |                     |          |                                  |         |
| 31               | 1 04     | 1,386             | 91 22    | 21               | 0 52     |                     |          |                                  |         |
| 3                | 0 30     | 301               | 24 34    | 119              | 3 20     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 23               | 0 57     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 1                 | 0 10     | 22               | 0 70     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 14                | 1 35     | 23               | 0 70     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 1                | 0 03     |                     |          |                                  |         |
| 3                | 0 10     | 70                | 5 76     | 311              | 7 88     |                     |          |                                  |         |
| 11               | 0 37     | 37                | 2 23     | 8                | 0 24     | 21,024              | 210 24   |                                  |         |
|                  |          | 12                | 1 16     | 24               | 0 77     |                     |          |                                  |         |
| 39               | 1 30     | 501               | 31 90    | 6                | 0 16     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 31                | 2 61     |                  |          |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 19                | 1 76     | 1                | 0 03     |                     |          |                                  |         |
| 33               | 1 10     | 190               | 10 22    | 16               | 0 48     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 25               | 0 75     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 7                | 0 17     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 1                 | 0 18     | 115              | 3 42     |                     |          |                                  |         |
|                  |          | 6                 | 0 46     | 2                | 0 05     |                     |          |                                  |         |
| 129              | 4 30     | 279               | 19 77    | 1                | 0 03     |                     |          |                                  |         |
| 17               | 1 70     | 3                 | 0 22     | 6                | 0 16     |                     |          |                                  |         |
|                  |          |                   |          | 1                | 0 03     |                     |          |                                  |         |
| 12               | 0 40     | 935               | 83 65    | 580              | 14 25    |                     |          |                                  |         |
| 13,599           | 1,108 76 | 12,063            | 594 54   | 5,211            | 145 32   | 23,527              | 235 27   | 21                               | 1 80    |



## ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 38.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

| ARTICLES.                                                        | Canal Welland. |            | Canaux du Saint-Laurent. |           |
|------------------------------------------------------------------|----------------|------------|--------------------------|-----------|
|                                                                  | Tonneaux.      | Péages.    | Tonneaux.                | Péages.   |
|                                                                  |                | \$ cts.    |                          | \$ cts.   |
| <i>Classe spéciale.</i>                                          |                |            |                          |           |
| Houille .....                                                    | 268,305        | 53,181 95  | 146,924                  | 20,141 85 |
| Cryolithe ou minéral chimique.....                               | 10             | 0 50       | 2,568                    | 128 40    |
| Minéral de fer .....                                             | 2,425          | 121 25     |                          |           |
| Pierre impropre à la taille, non ouvrée.....                     | 10,049         | 969 87     | 2,397                    | 90 30     |
| Glace.....                                                       |                |            |                          |           |
| Total, classe spéciale .....                                     | 280,789        | 54,273 57  | 151,889                  | 20,360 55 |
| Total, fret et péages .....                                      | 1,059,508      | 215,685 88 | 506,977                  | 57,954 97 |
| Bois de construction et autres bois, en franchise .....          | 397            | 19 20      | 16,587                   | 669 91    |
| Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise...      | 25,368         | 3,805 20   | 396,308                  | 13,880 34 |
| Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris..... | 1,085,273      | 219,510 20 | 919,872                  | 72,505 22 |

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 19 mai 1890.

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

| Canal Chambly. |           | Canaux d'Ottawa. |           | Canal Rideau. |          | Canal Saint-Pierre. |          | Canaux du district de Newcastle. |         |
|----------------|-----------|------------------|-----------|---------------|----------|---------------------|----------|----------------------------------|---------|
| Ton'x.         | Péages.   | Ton'x.           | Péages.   | Ton'x.        | Péages.  | Ton'x.              | Péages.  | Ton'x.                           | Péages. |
|                | \$ cts.   |                  | \$ cts.   |               | \$ cts.  |                     | \$ cts.  |                                  | \$ cts. |
| 104,430        | 10,262 25 | 304              | 10 13     | 10,356        | 461 88   | 23,549              | 235 49   |                                  |         |
|                |           | 1,248            | 64 74     | 1,200         | 60 00    |                     |          |                                  |         |
| 146            | 14 60     | 90               | 0 96      | 1,423         | 30 63    |                     |          | 8                                | 0 08    |
| 104,576        | 10,276 85 | 1,642            | 75 83     | 12,979        | 552 51   | 23,549              | 235 49   | 8                                | 0 08    |
| 220,281        | 20,708 12 | 694,771          | 56,961 55 | 110,057       | 6,981 13 | 55,443              | 2,919 67 | 25,130                           | 492 28  |
| 170            | 17 00     | 52,302           | 439 31    | 3,069         | 81 90    |                     |          |                                  |         |
| 220,451        | 20,725 12 | 747,073          | 57,400 86 | 113,126       | 7,063 03 | 55,443              | 2,919 67 | 25,130                           | 492 28  |

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

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 18.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889.

| Canaux et bureaux.                      | Janvier.         | Mars.            | Avril.           | Mai.             | Jun.             | Juillet.         | Août.            | Septembre.       | Octobre.        | Novembre          | Décembre. | Total.     |
|-----------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|-------------------|-----------|------------|
|                                         | \$ cts.          | \$ cts.         | \$ cts.           | \$ cts.   | \$ cts.    |
| <b>CANAL WELLAND.</b>                   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                 |                   |           |            |
| Chippawa.....                           | 6 01             | 1 75             | 34 05            | 14 03            | 6 09             | 4 58             | 23,984 12        | 19,841 81        | 7,787 85        | 12,761 15         | 8 66      | 82 59      |
| Collborne.....                          | 12,450 54        | 16,397 20        | 18,478 63        | 20,692 29        | 25,402 23        | 23,984 12        | 10,413 78        | 10,413 78        | 7,787 85        | 4,277 47          | 479 29    | 150,887 26 |
| Dalhousie.....                          | 4,442 16         | 7,100 55         | 10,314 06        | 6,692 59         | 12,452 34        | 10,413 78        | 0 25             | 109 95           | 120 76          | 0 25              | 0 25      | 63,480 00  |
| Dunnville.....                          | 52 65            | 83 28            | 52 65            | 56 18            | 25 72            | 24 81            | 24 81            | 5 84             | 5 84            | 0 25              | 0 25      | 448 79     |
| Madriand.....                           | 7 29             | 7 29             | 14 23            | 3 95             | 1 00             | 24 81            | 24 81            | 5 84             | 5 84            | 7 19              | 7 19      | 57 12      |
| Robinson.....                           | 127 34           | 166 95           | 102 04           | 112 30           | 93 88            | 68 82            | 68 82            | 129 56           | 115 79          | 21 60             | 21 60     | 923 87     |
| St-Sainte-Catherine.....                | 35 68            | 34 73            | 28 70            | 54 44            | 40 17            | 33 18            | 33 18            | 56 95            | 56 95           | 0 25              | 0 25      | 305 45     |
| <b>Total, canal Welland.....</b>        | <b>17,061 73</b> | <b>23,791 75</b> | <b>29,024 36</b> | <b>27,626 38</b> | <b>38,022 03</b> | <b>34,429 54</b> | <b>27,938 18</b> | <b>17,305 43</b> | <b>486 48</b>   | <b>215,685 88</b> |           |            |
| <b>CANAUX DU SAINT-LAURENT.</b>         |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                 |                   |           |            |
| Beauharnois.....                        | 63 32            | 46 96            | 72 87            | 164 17           | 133 38           | 121 67           | 186 24           | 92 61            | 92 61           | 0 25              | 0 25      | 881 12     |
| Cardinal.....                           | 65 05            | 57 68            | 102 46           | 70 51            | 225 62           | 225 62           | 241 63           | 40 23            | 40 23           | 11 55             | 11 55     | 1,132 98   |
| Cornwall.....                           | 8 21             | 2,359 31         | 2,848 90         | 3,468 78         | 2,103 13         | 2,926 55         | 1,473 27         | 1,163 87         | 1,163 87        | 15 74             | 15 74     | 15,689 46  |
| Kingston.....                           | 439 57           | 1,482 50         | 1,884 10         | 3,284 38         | 1,239 39         | 1,122 34         | 640 67           | 624 95           | 640 67          | 0 25              | 0 25      | 10,717 40  |
| Lachine.....                            | 36 09            | 282 60           | 342 43           | 363 92           | 333 41           | 363 92           | 407 00           | 244 06           | 407 00          | 0 25              | 0 25      | 2,373 17   |
| Montréal.....                           | 628 00           | 3,421 40         | 3,670 45         | 4,716 36         | 4,804 34         | 5,254 95         | 3,702 20         | 2,087 20         | 3,702 20        | 0 25              | 0 25      | 27,160 74  |
| <b>Total, canaux du St-Laurent.....</b> | <b>1,240 84</b>  | <b>7,650 45</b>  | <b>8,921 21</b>  | <b>12,068 32</b> | <b>8,839 27</b>  | <b>8,296 68</b>  | <b>6,656 74</b>  | <b>4,254 17</b>  | <b>27 29</b>    | <b>57,934 97</b>  |           |            |
| <b>CANAL CHAMBLÉ.</b>                   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                 |                   |           |            |
| Chambly.....                            | 19 96            | 600 15           | 778 46           | 833 41           | 1,284 82         | 776 26           | 1,114 08         | 677 36           | 1,114 08        | 0 25              | 0 25      | 6,084 50   |
| Saint-Jean.....                         | 10 50            | 2,908 84         | 2,961 95         | 2,426 72         | 2,140 62         | 63 01            | 1,347 50         | 732 40           | 1,347 50        | 77 14             | 77 14     | 14,170 50  |
| Saint-Ours.....                         | 30 46            | 43 37            | 44 50            | 66 25            | 64 04            | 63 01            | 84 31            | 77 14            | 84 31           | 0 25              | 0 25      | 463 12     |
| <b>Total, canal Chamblé.....</b>        | <b>30 46</b>     | <b>3,550 36</b>  | <b>3,784 91</b>  | <b>3,376 38</b>  | <b>3,439 48</b>  | <b>2,493 65</b>  | <b>2,545 89</b>  | <b>1,486 99</b>  | <b>2,545 89</b> | <b>20,708 12</b>  |           |            |

|                                                    |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
|----------------------------------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>CANAUX D'OTTAWA.</b>                            |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Ottawa.....                                        | 971 12          | 7,191 48         | 6,127 09         | 5,954 68         | 6,663 63         | 5,254 95         | 5,442 12         | 1,544 87         | 5,442 12         | 1,544 87         | 0 25             | 39,149 94         |
| Carillon.....                                      | 5 83            | 142 49           | 180 69           | 97 05            | 16 47            | 41 00            | 39 74            | 43 81            | 39 74            | 43 81            | 0 25             | 567 17            |
| Grenville.....                                     | 383 72          | 2,591 86         | 2,506 20         | 2,580 57         | 2,288 38         | 1,786 93         | 2,214 65         | 1,542 03         | 2,214 65         | 1,542 03         | 0 25             | 15,903 34         |
| Sainte-Anne.....                                   | 64 46           | 145 33           | 205 93           | 208 64           | 212 36           | 192 24           | 167 69           | 144 45           | 167 69           | 144 45           | 0 25             | 1,341 10          |
| <b>Total, canaux d'Ottawa.....</b>                 | <b>1,425 13</b> | <b>10,071 16</b> | <b>9,019 91</b>  | <b>8,849 94</b>  | <b>9,180 84</b>  | <b>7,275 21</b>  | <b>7,864 20</b>  | <b>3,275 16</b>  | <b>7,864 20</b>  | <b>3,275 16</b>  | <b>56,961 55</b> |                   |
| <b>CANAL RIDÉAU.</b>                               |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Kingston Mills.....                                | 7 97            | 179 15           | 254 06           | 337 02           | 282 24           | 160 30           | 156 90           | 79 30            | 156 90           | 79 30            | 0 25             | 1,450 63          |
| Ottawa.....                                        | 104 46          | 657 66           | 839 12           | 1,181 37         | 937 83           | 653 86           | 524 42           | 231 50           | 524 42           | 231 50           | 0 25             | 5,130 42          |
| Smith's Falls.....                                 | 0 25            | 65 54            | 73 41            | 102 64           | 75 07            | 30 96            | 35 00            | 17 47            | 35 00            | 17 47            | 0 25             | 400 08            |
| <b>Total, canal Rideau.....</b>                    | <b>112 43</b>   | <b>902 35</b>    | <b>1,166 59</b>  | <b>1,621 83</b>  | <b>1,295 14</b>  | <b>845 11</b>    | <b>716 41</b>    | <b>321 27</b>    | <b>716 41</b>    | <b>321 27</b>    | <b>6,981 13</b>  |                   |
| <b>CANAL SAINT-PIERRE.</b>                         |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Saint-Pierre.....                                  | 1 96            | 150 50           | 356 00           | 333 10           | 412 09           | 438 35           | 380 35           | 306 84           | 380 35           | 306 84           | 72 79            | 2,919 67          |
| <b>CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.</b>            |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Bobcaygeon.....                                    | 0 25            | 14 78            | 34 58            | 25 75            | 56 27            | 53 54            | 43 78            | 12 79            | 43 78            | 12 79            | 0 25             | 241 49            |
| Peterborough.....                                  | 0 25            | 6 64             | 16 62            | 35 75            | 35 65            | 47 10            | 24 03            | 9 94             | 24 03            | 9 94             | 0 25             | 175 73            |
| Hastings.....                                      | 0 25            | 0 25             | 0 25             | 3 00             | 5 78             | 8 10             | 14 50            | 5 90             | 14 50            | 5 90             | 0 25             | 37 28             |
| Fenelon Falls.....                                 | 0 25            | 0 25             | 0 25             | 5 16             | 10 69            | 12 60            | 0 50             | 9 43             | 0 50             | 9 43             | 0 25             | 37 78             |
| <b>Total, canaux de la vallée de la Trent.....</b> | <b>1 96</b>     | <b>20,021 09</b> | <b>46,445 20</b> | <b>52,324 18</b> | <b>61,296 64</b> | <b>53,899 88</b> | <b>46,184 58</b> | <b>26,987 92</b> | <b>46,184 58</b> | <b>26,987 92</b> | <b>586 56</b>    | <b>361,703 00</b> |

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE—*Suite.*

N<sup>o</sup> (A) 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889; et le montant des péages per, us sur iceux.

| Navires.                              | Nombre total. |           | De ports du Canada à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Chiffre des péages. |
|---------------------------------------|---------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|---------------------|
|                                       | Montée.       | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                     |
|                                       |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| CANAL WELLAND.                        |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| Navires canadiens, à vapeur.          | 820           | 51,740    | 68,050                                     | 5,154     | 300                                         | 4,402     | 87,173                                     | 144,867   | 142,760   | 287,127   | 287,127          | 3,844 99            |
| “ “ à voiles.                         | 1,141         | 56,028    | 66,620                                     | 12,118    | 502                                         | 976       | 86,007                                     | 140,756   | 138,063   | 278,819   | 278,819          | 5,543 28            |
| Total, du Canada.                     | 1,961         | 108,336   | 134,670                                    | 17,272    | 802                                         | 976       | 173,180                                    | 285,123   | 280,823   | 565,946   | 565,946          | 9,388 27            |
| Navires américains, à vapeur.         | 467           | 71        | 9,818                                      | 315       | 135,394                                     | 345       | 37,473                                     | 169,551   | 169,551   | 342,804   | 342,804          | 5,149 06            |
| “ “ à voiles.                         | 547           | 10        | 4,085                                      | 682       | 85,520                                      | 15        | 30,640                                     | 93,527    | 89,669    | 183,196   | 183,196          | 4,110 02            |
| Total, Etats-Unis.                    | 1,014         | 99        | 13,853                                     | 997       | 244,908                                     | 360       | 66,113                                     | 259,220   | 266,780   | 526,000   | 526,000          | 9,259 08            |
| Grand total, canal Welland.           | 2,975         | 126,435   | 148,523                                    | 18,269    | 198,391                                     | 19,201    | 241,293                                    | 540,443   | 551,903   | 1,091,946 | 1,091,946        | 18,647 35           |
| CANAUX DU SAINT-LAURENT.              |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| Navires canadiens, à vapeur.          | 3,098         | 339,784   | 290,733                                    | 13,690    | 2,266                                       | 7,423     | 6,116                                      | 353,474   | 353,474   | 650,823   | 650,823          | 3,965 55            |
| “ “ à voiles.                         | 5,696         | 556,710   | 34,981                                     | 48        | 1,006                                       | 680       | 47,925                                     | 591,788   | 413,991   | 1,006,779 | 1,006,779        | 11,080 05           |
| Total, du Canada.                     | 8,794         | 896,494   | 656,751                                    | 48        | 3,343                                       | 8,112     | 54,041                                     | 945,262   | 710,840   | 1,656,102 | 1,656,102        | 14,985 60           |
| Navires américains, à vapeur.         | 560           | 125       | 2,512                                      | 184       | 7,266                                       | 142       | 2,461                                      | 10,029    | 10,029    | 20,231    | 20,231           | 141 99              |
| “ “ à voiles.                         | 821           | 2,161     | 2,598                                      | 3,209     | 1,006                                       | 680       | 64,299                                     | 59,747    | 21,422    | 81,169    | 81,169           | 687 10              |
| Total, Etats-Unis.                    | 1,381         | 2,286     | 5,110                                      | 3,343     | 8,872                                       | 8,112     | 6,808                                      | 69,949    | 31,451    | 101,400   | 101,400          | 829 09              |
| Grand total, canaux du Saint-Laurent. | 10,175        | 898,780   | 669,179                                    | 3,391     | 8,112                                       | 8,112     | 60,849                                     | 1,015,211 | 742,291   | 1,757,502 | 1,757,502        | 15,824 69           |

| Navires.                      | Nombre total. |           | De ports du Canada à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Chiffre des péages. |
|-------------------------------|---------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|---------------------|
|                               | Montée.       | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                     |
|                               |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| CANAL CHAMBLEY.               |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| Navires canadiens, à vapeur.  | 637           | 36,018    | 33,247                                     | 105       | 106                                         | 68        | 2,671                                      | 36,123    | 35,918    | 72,041    | 72,041           | 251 08              |
| “ “ à voiles.                 | 496           | 9,519     | 7,486                                      | 4,350     | 93                                          | 6         | 22,673                                     | 15,202    | 30,252    | 45,454    | 45,454           | 756 02              |
| Total, du Canada.             | 1,133         | 45,537    | 40,733                                     | 4,455     | 93                                          | 6         | 25,344                                     | 51,825    | 66,170    | 117,495   | 117,495          | 1,007 10            |
| Navires américains, à vapeur. | 7             | 7         | 1,827                                      | 514       | 100                                         | 68        | 41                                         | 589       | 47        | 636       | 636              | 7 24                |
| “ “ à voiles.                 | 1,251         | 3,021     | 1,827                                      | 31,348    | 68                                          | 106       | 85,480                                     | 34,369    | 87,407    | 121,776   | 121,776          | 1,656 06            |
| Total, Etats-Unis.            | 1,258         | 3,028     | 1,827                                      | 31,862    | 68                                          | 106       | 85,521                                     | 34,958    | 87,454    | 122,412   | 122,412          | 1,663 30            |
| Grand total, canal Chambly.   | 2,391         | 48,565    | 42,560                                     | 36,317    | 93                                          | 106       | 110,865                                    | 86,283    | 153,624   | 239,907   | 239,907          | 2,670 40            |
| CANAUX D'OTTAWA.              |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| Navires canadiens, à vapeur.  | 1,020         | 52,881    | 110,454                                    | 1,666     | 1,448                                       | 1,448     | 112,120                                    | 52,881    | 112,120   | 165,001   | 165,001          | 658 62              |
| “ “ à voiles.                 | 1,615         | 11,392    | 175,478                                    | 20,292    | 46,392                                      | 46,392    | 11,392                                     | 11,392    | 195,770   | 207,162   | 207,162          | 2,975 07            |
| Total, du Canada.             | 2,635         | 64,273    | 285,932                                    | 21,958    | 1,448                                       | 1,448     | 64,273                                     | 64,273    | 307,890   | 372,163   | 372,163          | 3,633 59            |
| Navires américains, à vapeur. | 631           | 11,027    | 2,552                                      | 46,392    | 1,448                                       | 1,448     | 12,475                                     | 12,475    | 48,944    | 61,419    | 61,419           | 1,393 37            |
| “ “ à voiles.                 | 631           | 11,027    | 2,552                                      | 46,392    | 1,448                                       | 1,448     | 12,475                                     | 12,475    | 48,944    | 61,419    | 61,419           | 1,393 37            |
| Total, Etats-Unis.            | 631           | 11,027    | 2,552                                      | 46,392    | 1,448                                       | 1,448     | 12,475                                     | 12,475    | 48,944    | 61,419    | 61,419           | 1,393 37            |
| Grand total, canaux d'Ottawa. | 3,266         | 75,300    | 288,484                                    | 68,350    | 1,448                                       | 1,448     | 76,748                                     | 356,834   | 433,562   | 433,562   | 433,562          | 5,026 96            |
| CANAL RIDEAU.                 |               |           |                                            |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                     |
| Navires canadiens, à vapeur.  | 1,114         | 31,632    | 30,745                                     | 335       | 389                                         | 389       | 31,632                                     | 31,632    | 30,745    | 62,377    | 62,377           | 665 25              |
| “ “ à voiles.                 | 1,120         | 40,788    | 41,507                                     | 335       | 5,171                                       | 5,171     | 41,123                                     | 41,123    | 41,507    | 82,630    | 82,630           | 986 81              |
| Total, du Canada.             | 2,234         | 72,420    | 72,252                                     | 335       | 389                                         | 389       | 72,755                                     | 72,755    | 72,252    | 145,007   | 145,007          | 1,652 06            |
| Navires américains, à vapeur. | 183           | 75        | 325                                        | 389       | 389                                         | 389       | 325                                        | 325       | 389       | 714       | 714              | 18 87               |
| “ “ à voiles.                 | 75            | 4,360     | 9,172                                      | 5,171     | 9,561                                       | 9,561     | 9,561                                      | 9,561     | 9,172     | 18,703    | 18,703           | 272 83              |
| Total, Etats-Unis.            | 258           | 4,685     | 9,561                                      | 5,171     | 9,561                                       | 9,561     | 9,561                                      | 9,561     | 9,172     | 19,417    | 19,417           | 291 70              |
| Grand total, canal Rideau.    | 2,492         | 77,105    | 81,813                                     | 5,506     | 9,561                                       | 9,561     | 82,611                                     | 82,611    | 81,813    | 164,424   | 164,424          | 1,943 76            |

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N<sup>o</sup> (A) 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Fin.

| Navires.                                                 | Nombre total. | De ports du Canada à des ports du Canada. |               | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux.     |               | Total, tonneaux. | Montant des péages. |  |
|----------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|---------------|---------------|------------------|---------------------|--|
|                                                          |               | Montée.                                   | Descente.     | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.       | Descente.     |                  |                     |  |
| <b>CANAL SAINT-PIERRE.</b>                               |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| Navires canadiens, à vapeur...                           | 105           | 6,416                                     | 7,378         |                                             |           |                                            |           | 6,416         | 7,378         | 13,794           | 275 88              |  |
| "    "    à voiles.....                                  | 2,056         | 54,217                                    | 50,251        |                                             |           |                                            |           | 54,217        | 50,251        | 104,468          | 2,089 36            |  |
| <b>Total, du Canada.....</b>                             | <b>2,161</b>  | <b>60,633</b>                             | <b>57,629</b> |                                             |           |                                            |           | <b>61,633</b> | <b>57,629</b> | <b>118,262</b>   | <b>2,365 24</b>     |  |
| Navires américains, à vapeur.....                        |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| "    "    à voiles.....                                  |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| <b>Total, Etats-Unis.....</b>                            |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| <b>Grand total, canal Saint-Pierre</b>                   | <b>2,161</b>  | <b>60,633</b>                             | <b>57,629</b> |                                             |           |                                            |           | <b>60,633</b> | <b>57,629</b> | <b>118,262</b>   | <b>2,365 24</b>     |  |
| <b>CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.</b>                  |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| Navires canadiens, à vapeur...                           | 436           | 19,354                                    | 375           |                                             |           |                                            |           | 19,354        | 375           | 19,729           | 148 25              |  |
| "    "    à voiles.....                                  | 39            | 527                                       | 351           |                                             |           |                                            |           | 527           | 351           | 878              | 14 40               |  |
| <b>Total, du Canada.....</b>                             | <b>475</b>    | <b>19,881</b>                             | <b>726</b>    |                                             |           |                                            |           | <b>19,881</b> | <b>726</b>    | <b>20,607</b>    | <b>162 65</b>       |  |
| Navires américains, à vapeur.....                        |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| "    "    à voiles.....                                  |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| <b>Total, Etats-Unis.....</b>                            |               |                                           |               |                                             |           |                                            |           |               |               |                  |                     |  |
| <b>Grand total, canaux de la Vallée de la Trent.....</b> | <b>475</b>    | <b>19,881</b>                             | <b>726</b>    |                                             |           |                                            |           | <b>19,881</b> | <b>726</b>    | <b>20,607</b>    | <b>162 65</b>       |  |

RÉCAPITULATION.

| NAVIRES CANADIENS.<br>A vapeur et à voiles.      | Total, du Canada..... | De ports du Canada à des ports du Canada. |                  | De ports américains à des ports américains. |               | De ports américains à des ports du Canada. |                | Tonneaux.     |                | Total, tonneaux. | Montant des péages. |  |
|--------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------|---------------|--------------------------------------------|----------------|---------------|----------------|------------------|---------------------|--|
|                                                  |                       | Montée.                                   | Descente.        | Montée.                                     | Descente.     | Montée.                                    | Descente.      | Montée.       | Descente.      |                  |                     |  |
| Welland.....                                     | 1,961                 | 126,236                                   | 93,869           | 134,670                                     | 17,272        | 976                                        | 802            | 18,841        | 173,180        | 280,823          | 285,123             |  |
| Saint-Laurent.....                               | 8,794                 | 896,494                                   | 656,751          | 48,671                                      | 48            | 97                                         | 54,041         | 97            | 54,041         | 945,262          | 710,840             |  |
| Chambly.....                                     | 1,133                 | 46,537                                    | 40,733           | 4,455                                       | 93            | 1,333                                      | 25,344         | 1,333         | 25,344         | 51,925           | 66,170              |  |
| Ottawa.....                                      | 2,635                 | 64,273                                    | 283,932          | 335                                         | 21,958        |                                            |                | 64,273        |                | 307,890          | 372,163             |  |
| Rideau.....                                      | 2,234                 | 72,420                                    | 72,252           |                                             |               |                                            |                | 72,420        |                | 72,252           | 145,007             |  |
| Saint-Pierre.....                                | 2,161                 | 60,633                                    | 57,629           |                                             |               |                                            |                | 60,633        |                | 57,629           | 118,262             |  |
| Canaux de la Vallée de la Trent                  | 475                   | 19,881                                    | 726              |                                             |               |                                            |                | 19,881        |                | 19,881           | 726                 |  |
| <b>Total, du Canada.....</b>                     | <b>19,393</b>         | <b>1,283,574</b>                          | <b>1,207,892</b> | <b>188,131</b>                              | <b>89,371</b> | <b>976</b>                                 | <b>802</b>     | <b>20,271</b> | <b>252,565</b> | <b>1,494,952</b> | <b>1,500,630</b>    |  |
| <b>NAVIRES AMÉRICAINS.</b>                       |                       |                                           |                  |                                             |               |                                            |                |               |                |                  |                     |  |
| A vapeur et à voiles.                            |                       |                                           |                  |                                             |               |                                            |                |               |                |                  |                     |  |
| Welland.....                                     | 1,014                 | 99                                        | 81               | 13,853                                      | 997           | 244,908                                    | 197,589        | 360           | 68,113         | 259,220          | 266,780             |  |
| Saint-Laurent.....                               | 1,381                 | 2,280                                     | 12,428           | 5,110                                       | 3,343         | 8,112                                      | 8,872          | 54,441        | 6,808          | 69,949           | 31,451              |  |
| Chambly.....                                     | 1,258                 | 3,028                                     | 1,827            | 31,862                                      | 106           | 68                                         | 106            | 34,958        | 87,454         | 122,412          | 101,400             |  |
| Ottawa.....                                      | 631                   | 11,027                                    | 2,552            |                                             | 46,392        |                                            |                | 1,448         | 85,621         | 12,475           | 48,944              |  |
| Rideau.....                                      | 258                   | 4,685                                     | 9,561            | 5,171                                       |               |                                            |                |               |                | 9,856            | 9,561               |  |
| Saint-Pierre.....                                |                       |                                           |                  |                                             |               |                                            |                |               |                |                  |                     |  |
| <b>Total, Etats-Unis.....</b>                    | <b>4,542</b>          | <b>21,125</b>                             | <b>26,449</b>    | <b>55,996</b>                               | <b>50,732</b> | <b>253,088</b>                             | <b>206,567</b> | <b>56,249</b> | <b>160,442</b> | <b>386,458</b>   | <b>444,190</b>      |  |
| <b>Grand total, canadiens et américains.....</b> | <b>23,935</b>         | <b>1,306,699</b>                          | <b>1,234,341</b> | <b>244,127</b>                              | <b>90,103</b> | <b>254,064</b>                             | <b>207,369</b> | <b>76,520</b> | <b>413,007</b> | <b>1,881,410</b> | <b>1,944,820</b>    |  |

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.  
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N<sup>o</sup> (A) 19½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1888 et 1889, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

| Canaux.                              | De ports du Canada à des ports du Canada. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports américains. |           | De ports américains à des ports du Canada. |           | Tonneaux. |           | Total, tonneaux. | Montant des péages. \$ cts. |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|-----------------------------|
|                                      | Montée.                                   | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                     | Descente. | Montée.                                    | Descente. | Montée.   | Descente. |                  |                             |
| 1888.                                |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Canal Welland.....                   | 21,968                                    | 119,827   | 39,153                                      | 23,016    | 213,089                                     | 221,064   | 23,451                                     | 217,632   | 297,261   | 581,539   | 878,800          | 106,055 79                  |
| Canaux du Saint-Laurent.....         | 214,420                                   | 411,840   | 10,079                                      | 1,419     | 718                                         | 2,365     | 58,845                                     | 81,913    | 284,062   | 497,537   | 751,599          | 53,586 87                   |
| Canal Chambly.....                   | 10,276                                    | 5,969     | 84,684                                      | 11,961    | .....                                       | .....     | 21                                         | 128,812   | 94,981    | 146,772   | 241,753          | 22,282 62                   |
| Canal Rideau.....                    | 81,036                                    | 27,001    | 4,211                                       | .....     | .....                                       | .....     | .....                                      | .....     | 85,247    | 27,001    | 112,248          | 6,566 86                    |
| Canal Ottawa.....                    | 192                                       | 555,372   | .....                                       | 137,683   | .....                                       | .....     | .....                                      | .....     | 192       | 693,057   | 693,249          | 51,348 43                   |
| Canal Saint-Pierre.....              | 12,674                                    | 26,021    | .....                                       | 190       | .....                                       | .....     | 293                                        | .....     | 12,968    | 26,181    | 39,149           | 2,204 57                    |
| Canaux de la Vallée de la Trent..... | 14,599                                    | 200       | .....                                       | .....     | .....                                       | .....     | .....                                      | .....     | 14,599    | 200       | 14,799           | 257 12                      |
| 1889.                                |                                           |           |                                             |           |                                             |           |                                            |           |           |           |                  |                             |
| Canal Welland.....                   | 27,592                                    | 57,752    | 16,388                                      | 20,381    | 266,231                                     | 297,353   | 16,502                                     | 383,074   | 326,713   | 758,560   | 1,085,273        | 215,685 88                  |
| Canaux du Saint-Laurent.....         | 222,956                                   | 521,704   | 10,369                                      | 700       | 993                                         | 2,838     | 64,613                                     | 95,679    | 298,951   | 620,921   | 919,872          | 57,954 97                   |
| Canal Chambly.....                   | 8,975                                     | 3,582     | 83,164                                      | .....     | .....                                       | 2         | .....                                      | 124,558   | 92,139    | 128,142   | 220,281          | 20,708 12                   |
| Canal Rideau.....                    | 76,665                                    | 24,117    | 12,354                                      | .....     | .....                                       | .....     | .....                                      | .....     | 89,009    | 24,117    | 113,126          | 6,981 13                    |
| Canal Ottawa.....                    | 443                                       | 516,784   | .....                                       | 177,416   | .....                                       | .....     | 128                                        | .....     | 571       | 694,200   | 694,771          | 56,961 55                   |
| Canal Saint-Pierre.....              | 23,180                                    | 32,263    | .....                                       | .....     | .....                                       | .....     | .....                                      | .....     | 23,180    | 32,263    | 55,443           | 2,919 67                    |
| Canaux de la Vallée de la Trent..... | 24,966                                    | 164       | .....                                       | .....     | .....                                       | .....     | .....                                      | .....     | 24,966    | 164       | 25,130           | 492 28                      |

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—*Suite.*

N<sup>o</sup> 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.

CANAUX DE WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

| CANADA.           |         |                |           |                | ETATS-UNIS.       |                |           |                |  |
|-------------------|---------|----------------|-----------|----------------|-------------------|----------------|-----------|----------------|--|
| Navires à vapeur. |         |                | Voiliers. |                | Navires à vapeur. |                | Voiliers. |                |  |
| Tonnage.          | Nombre. | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. | Nombre.           | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. |  |
| 8                 | 57      | 456            | 83        | 664            | 45                | 360            | 10        | 80             |  |
| 10                | 17      | 170            | 32        | 320            | 11                | 110            | 4         | 40             |  |
| 15                | 21      | 315            | 12        | 180            | 8                 | 120            | 3         | 45             |  |
| 20                | 21      | 420            | 23        | 460            | 7                 | 140            | 8         | 160            |  |
| 25                | 17      | 425            | 18        | 450            | 10                | 250            | 2         | 50             |  |
| 30                | 27      | 810            | 11        | 330            | 12                | 360            | 6         | 180            |  |
| 35                | 26      | 910            | 13        | 455            | 3                 | 105            | 1         | 35             |  |
| 40                | 26      | 1,040          | 55        | 2,200          | 8                 | 320            | 10        | 400            |  |
| 45                | 6       | 270            | 15        | 675            | 6                 | 270            | 1         | 45             |  |
| 50                | 16      | 800            | 47        | 2,350          | 3                 | 150            | 1         | 50             |  |
| 55                | 5       | 275            | 12        | 660            | 1                 | 55             | .....     | .....          |  |
| 60                | 10      | 600            | 17        | 1,020          | 1                 | 60             | 7         | 420            |  |
| 65                | 2       | 130            | 13        | 845            | 1                 | 65             | .....     | .....          |  |
| 70                | 8       | 560            | 16        | 1,120          | 1                 | 70             | 2         | 140            |  |
| 75                | 8       | 600            | 19        | 1,425          | 1                 | 75             | 1         | 75             |  |
| 80                | 4       | 320            | 32        | 2,560          | .....             | .....          | 5         | 400            |  |
| 85                | 4       | 340            | 22        | 1,870          | 1                 | 85             | 9         | 765            |  |
| 90                | 7       | 630            | 35        | 3,150          | 1                 | 90             | 21        | 1,890          |  |
| 95                | 6       | 570            | 26        | 2,470          | 2                 | 190            | 90        | 8,550          |  |
| 100               | 6       | 600            | 52        | 5,200          | 2                 | 200            | 98        | 9,800          |  |
| 105               | 7       | 735            | 48        | 5,040          | 1                 | 105            | 69        | 7,245          |  |
| 110               | 6       | 660            | 39        | 4,290          | 6                 | 660            | 26        | 2,860          |  |
| 115               | 3       | 345            | 27        | 3,105          | 4                 | 460            | 30        | 3,450          |  |
| 120               | 2       | 240            | 18        | 2,160          | 3                 | 320            | 13        | 1,560          |  |
| 125               | 1       | 125            | 15        | 1,875          | .....             | .....          | 4         | 500            |  |
| 130               | 1       | 130            | 25        | 3,250          | .....             | .....          | 6         | 780            |  |
| 135               | 1       | 135            | 12        | 1,625          | 1                 | 135            | 4         | 540            |  |
| 140               | 1       | 140            | 14        | 1,960          | .....             | .....          | 2         | 280            |  |
| 145               | 3       | 435            | 14        | 2,030          | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 150               | 1       | 150            | 29        | 4,350          | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 155               | 4       | 620            | 45        | 6,975          | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 160               | 2       | 320            | 30        | 4,800          | 3                 | 480            | 3         | 480            |  |
| 165               | 3       | 495            | 20        | 3,300          | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 170               | 1       | 170            | 8         | 1,360          | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 175               | 1       | 175            | 8         | 1,400          | 1                 | 175            | 1         | 175            |  |
| 180               | 1       | 180            | 3         | 540            | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 185               | 3       | 555            | 11        | 2,035          | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 190               | 1       | 190            | 8         | 1,520          | 1                 | 190            | 1         | 190            |  |
| 195               | .....   | .....          | 6         | 1,170          | .....             | .....          | 1         | 390            |  |
| 200               | 7       | 1,400          | 16        | 3,200          | 2                 | 400            | 3         | 600            |  |
| 205               | 2       | 410            | 1         | 205            | .....             | .....          | 2         | 410            |  |
| 210               | 2       | 420            | 7         | 1,470          | .....             | .....          | 3         | 630            |  |
| 215               | 2       | 430            | 4         | 860            | .....             | .....          | .....     | .....          |  |
| 220               | .....   | .....          | 4         | 880            | 1                 | 220            | 2         | 440            |  |
| 225               | .....   | .....          | 4         | 900            | .....             | .....          | 1         | 225            |  |
| 230               | .....   | .....          | 8         | 1,840          | .....             | .....          | 3         | 690            |  |
| 235               | 1       | 235            | 3         | 705            | 1                 | 230            | 2         | 470            |  |
| 240               | 2       | 480            | 2         | 480            | 2                 | 480            | 1         | 240            |  |
| 245               | 1       | 245            | 5         | 1,225          | .....             | .....          | 1         | 245            |  |
| 250               | 2       | 500            | 2         | 500            | 1                 | 250            | 2         | 500            |  |
| 255               | .....   | .....          | 2         | 510            | 1                 | 255            | 4         | 1,020          |  |
| 260               | .....   | .....          | 2         | 520            | 1                 | 260            | 5         | 1,300          |  |
| 265               | .....   | .....          | 2         | 530            | 1                 | 265            | 8         | 2,120          |  |
| 270               | 3       | 810            | 6         | 1,620          | .....             | .....          | 9         | 2,430          |  |
| 275               | 2       | 550            | 5         | 1,375          | .....             | .....          | 6         | 1,650          |  |
| 280               | 1       | 280            | 3         | 840            | 2                 | 560            | 5         | 1,400          |  |

ANNEXE A—*Suite.*

N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

| CANADA.           |         |                |           | ETATS-UNIS.    |                   |                |           |                |
|-------------------|---------|----------------|-----------|----------------|-------------------|----------------|-----------|----------------|
| Navires à vapeur. |         |                | Voiliers. |                | Navires à vapeur. |                | Voiliers. |                |
| Tonnage.          | Nombre. | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. | Nombre.           | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. |
| 285               |         |                | 5         | 1,425          | 1                 | 285            | 9         | 2,565          |
| 290               | 1       | 290            | 2         | 580            |                   |                | 8         | 2,320          |
| 295               | 5       | 1,475          | 3         | 885            |                   |                | 5         | 1,475          |
| 300               | 1       | 300            | 7         | 2,100          | 1                 | 300            | 10        | 3,000          |
| 305               | 3       | 915            | 11        | 3,355          |                   |                | 8         | 2,440          |
| 310               |         |                | 6         | 1,860          |                   |                | 6         | 1,860          |
| 315               |         |                | 4         | 1,260          |                   |                | 6         | 1,890          |
| 320               | 1       | 320            | 11        | 3,520          | 1                 | 320            | 7         | 2,240          |
| 325               | 1       | 325            | 7         | 2,275          | 1                 | 325            | 6         | 2,010          |
| 330               | 1       | 330            | 6         | 1,980          |                   |                | 6         | 1,980          |
| 335               | 1       | 335            | 8         | 2,680          |                   |                | 4         | 1,340          |
| 340               |         |                | 5         | 1,700          |                   |                | 2         | 680            |
| 345               | 2       | 690            | 8         | 2,760          |                   |                |           |                |
| 350               |         |                | 2         | 700            | 1                 | 350            |           |                |
| 355               |         |                | 1         | 355            |                   |                | 1         | 355            |
| 360               |         |                | 7         | 2,520          | 1                 | 360            | 1         | 360            |
| 365               | 1       | 365            | 7         | 2,555          |                   |                |           |                |
| 370               | 1       | 370            | 3         | 1,110          | 1                 | 370            |           |                |
| 375               | 1       | 375            | 4         | 1,500          |                   |                |           |                |
| 380               | 1       | 380            | 2         | 760            |                   |                |           |                |
| 385               | 2       | 770            |           |                | 1                 | 385            | 1         | 385            |
| 390               | 1       | 390            | 4         | 1,560          |                   |                | 1         | 390            |
| 395               | 4       | 1,580          |           |                |                   |                | 2         | 790            |
| 400               | 2       | 800            | 3         | 1,200          |                   |                | 3         | 1,200          |
| 405               | 1       | 405            | 1         | 405            |                   |                |           |                |
| 410               | 2       | 820            | 1         | 410            |                   |                | 1         | 410            |
| 415               | 3       | 1,245          | 1         | 415            |                   |                |           |                |
| 420               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 420            |
| 425               |         |                | 5         | 2,125          |                   |                | 2         | 850            |
| 430               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 435               |         |                | 2         | 870            | 1                 | 435            |           |                |
| 440               | 4       | 1,760          | 2         | 880            |                   |                |           |                |
| 445               |         |                | 1         | 445            |                   |                |           |                |
| 450               | 1       | 450            | 1         | 450            |                   |                |           |                |
| 455               | 1       | 455            | 2         | 910            |                   |                |           |                |
| 460               |         |                | 1         | 460            | 1                 | 460            |           |                |
| 465               |         |                | 1         | 465            |                   |                | 1         | 465            |
| 470               |         |                |           |                | 1                 | 470            | 2         | 940            |
| 475               |         |                | 2         | 950            | 2                 | 950            | 4         | 1,900          |
| 480               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 480            |
| 485               | 1       | 485            |           |                |                   |                | 2         | 970            |
| 490               | 1       | 490            |           |                |                   |                | 1         | 490            |
| 495               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 495            |
| 500               | 1       | 500            | 1         | 500            |                   |                | 1         | 500            |
| 505               |         |                |           |                |                   |                | 2         | 1,010          |
| 510               | 3       | 1,530          |           |                |                   |                |           |                |
| 515               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 515            |
| 520               |         |                | 3         | 1,560          | 1                 | 520            | 4         | 2,080          |
| 525               |         |                | 1         | 525            |                   |                |           |                |
| 530               | 1       | 530            |           |                | 1                 | 530            | 1         | 530            |
| 535               | 1       | 535            |           |                |                   |                |           |                |
| 540               | 1       | 540            |           |                |                   |                | 2         | 1,080          |
| 545               | 1       | 545            | 1         | 545            |                   |                |           |                |
| 550               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 555               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 555            |
| 560               |         |                |           |                |                   |                |           |                |

ANNEXE A—*Fin.*

N° 23—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX DE WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

| CANADA.           |         |                |           |                | ETATS-UNIS.       |                |           |                |
|-------------------|---------|----------------|-----------|----------------|-------------------|----------------|-----------|----------------|
| Navires à vapeur. |         |                | Voiliers. |                | Navires à vapeur. |                | Voiliers. |                |
| Tonnage.          | Nombre. | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. | Nombre.           | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. |
| 565               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 570               | 1       | 570            | 1         | 570            |                   |                |           |                |
| 575               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 580               | 2       | 1,160          |           |                |                   |                |           |                |
| 585               | 2       | 1,170          | 1         | 585            |                   |                |           |                |
| 590               | 2       | 1,180          |           |                |                   |                | 1         | 590            |
| 595               | 2       | 1,190          |           |                | 1                 | 595            |           |                |
| 600               |         |                |           |                | 2                 | 1,200          |           |                |
| 605               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 605            |
| 610               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 615               | 1       | 615            | 1         | 615            | 1                 | 615            |           |                |
| 620               |         |                |           |                | 1                 | 620            | 1         | 620            |
| 625               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 628               |         |                | 1         | 628            |                   |                |           |                |
| 640               |         |                | 1         | 640            |                   |                | 1         | 640            |
| 655               |         |                |           |                | 4                 | 2,620          |           |                |
| 660               | 1       | 660            |           |                | 1                 | 660            | 1         | 660            |
| 675               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 690               | 1       | 690            |           |                | 2                 | 1,380          | 1         | 690            |
| 715               | 3       | 2,145          | 1         | 715            |                   |                |           |                |
| 769               | 1       | 769            |           |                | 1                 | 769            |           |                |
| 782               |         |                |           |                | 1                 | 782            | 1         | 782            |
| 802               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 812               | 1       | 812            |           |                |                   |                | 1         | 812            |
| 836               | 1       | 836            |           |                | 1                 | 836            |           |                |
| 851               |         |                |           |                |                   |                | 1         | 851            |
| 910               |         |                |           |                | 2                 | 1,820          | 2         | 1,820          |
| 929               | 1       | 929            |           |                | 1                 | 929            |           |                |
| 985               |         |                |           |                | 4                 | 3,940          |           |                |
| 990               |         |                |           |                | 1                 | 990            |           |                |
| 1,001             |         |                | 1         | 1,001          | 2                 | 2,002          | 1         | 1,001          |
| 1,024             |         |                |           |                | 3                 | 3,072          |           |                |
| 1,035             |         |                |           |                | 3                 | 3,105          |           |                |
| 1,037             |         |                |           |                | 1                 | 1,037          |           |                |
| 1,105             | 1       | 1,105          |           |                | 1                 | 1,105          |           |                |
| 1,160             |         |                |           |                | 1                 | 1,160          |           |                |
| 1,172             |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 1,195             |         |                |           |                | 1                 | 1,195          | 1         | 1,195          |
| 1,203             |         |                |           |                | 1                 | 1,203          |           |                |
| 1,425             |         |                |           |                | 1                 | 1,425          |           |                |
| 1,441             |         |                |           |                | 1                 | 1,441          |           |                |
| Total....         | 432     | 55,932         | 1,158     | 154,158        | 209               | 49,081         | 625       | 107,181        |

## CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

|    |    |     |    |     |    |    |   |    |
|----|----|-----|----|-----|----|----|---|----|
| 8  | 53 | 424 | 71 | 568 | 12 | 96 | 8 | 64 |
| 10 | 14 | 140 | 23 | 280 | 2  | 20 | 2 | 20 |
| 15 | 5  | 75  | 3  | 45  | 2  | 30 | 1 | 15 |
| 20 | 2  | 40  | 4  | 80  |    |    | 3 | 60 |
| 25 | 5  | 125 | 5  | 125 | 1  | 25 |   |    |
| 30 | 3  | 90  | 4  | 120 | 1  | 30 |   |    |

ANNEXE A—*Fin.*

N° 23—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

| CANADA.           |         |                |           |                | ETATS-UNIS.       |                |           |                |
|-------------------|---------|----------------|-----------|----------------|-------------------|----------------|-----------|----------------|
| Navires à vapeur. |         |                | Voiliers. |                | Navires à vapeur. |                | Voiliers. |                |
| Tonnage.          | Nombre. | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. | Nombre.           | Tonnage total. | Nombre.   | Tonnage total. |
| 35                | 5       | 175            | 2         | 70             | 1                 | 35             | 1         | 35             |
| 40                | 2       | 80             | 2         | 80             |                   |                |           |                |
| 45                | 1       | 45             | 1         | 45             |                   |                |           |                |
| 50                | 4       | 200            | 4         | 200            | 1                 | 50             | 1         | 50             |
| 55                | 2       | 110            | 3         | 165            |                   |                |           |                |
| 60                | 2       | 120            | 4         | 240            |                   |                | 1         | 60             |
| 65                | 2       | 130            | 3         | 195            |                   |                | 1         | 65             |
| 70                |         |                | 2         | 140            |                   |                | 1         | 70             |
| 75                | 1       | 75             | 4         | 300            | 1                 | 75             | 2         | 150            |
| 80                |         |                | 6         | 480            |                   |                | 2         | 160            |
| 85                | 1       | 85             | 4         | 340            |                   |                | 10        | 850            |
| 90                |         |                | 9         | 810            |                   |                | 32        | 2,880          |
| 95                | 3       | 285            | 16        | 1,520          |                   |                | 120       | 11,400         |
| 100               | 1       | 100            | 10        | 1,000          |                   |                | 112       | 11,200         |
| 105               | 1       | 105            | 9         | 945            |                   |                | 43        | 4,515          |
| 110               |         |                | 4         | 440            |                   |                | 27        | 2,970          |
| 115               |         |                | 7         | 805            |                   |                | 15        | 1,725          |
| 120               |         |                | 6         | 720            |                   |                | 9         | 1,080          |
| 125               | 1       | 125            | 8         | 1,000          |                   |                |           |                |
| 130               |         |                | 5         | 650            |                   |                |           |                |
| 135               | 1       | 135            | 3         | 405            |                   |                | 1         | 135            |
| 140               |         |                | 3         | 420            |                   |                |           |                |
| 145               |         |                | 6         | 870            |                   |                |           |                |
| 150               |         |                | 12        | 1,800          |                   |                |           |                |
| 155               | 1       | 155            | 22        | 3,410          |                   |                |           |                |
| 160               |         |                | 6         | 960            |                   |                |           |                |
| 165               |         |                | 5         | 825            |                   |                |           |                |
| 170               |         |                | 1         | 170            |                   |                |           |                |
| 175               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 180               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 185               | 2       | 370            | 1         | 185            |                   |                |           |                |
| 190               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 195               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 200               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 205               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 210               | 1       | 210            |           |                |                   |                |           |                |
| 220               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 225               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 230               | 1       | 230            | 1         | 230            |                   |                |           |                |
| 235               |         |                | 1         | 235            |                   |                |           |                |
| 240               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 245               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 250               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 255               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 260               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 265               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 270               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 275               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 332               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 345               |         |                |           |                |                   |                |           |                |
| 397               | 1       | 397            |           |                |                   |                |           |                |
| Total ...         | 115     | 4,026          | 285       | 20,873         | 21                | 361            | 392       | 37,504         |

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

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 19 mai 1890.



N° 25.—TARIF des péages sur les

CANAUx WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

|                                                                                                                          | Canal Welland, vers l'ouest. | Canal Welland, vers l'est. | Lac Érié jusq. Montréal. | Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens. | Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens. | Canal Rideau, en chaque sens. | Canaux d'Ottawa et écl. Sainte-Anne, en chaque sens. | Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|                                                                                                                          | \$ cts.                      | \$ cts.                    | \$ cts.                  | \$ cts.                                  | \$ cts.                                             | \$ cts.                       | \$ cts.                                              | \$ cts.                              |
| <i>Classe n° 1.</i>                                                                                                      |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Bateaux à vapeur ..... par tonne                                                                                         | 0 01½                        | 0 01½                      | 0 02½                    | 0 00½                                    | 0 00½                                               | 0 01½                         | 0 00½                                                | 0 01½                                |
| Voiliers et autres.....                                                                                                  | 0 02½                        | 0 02½                      | 0 03½                    | 0 01½                                    | 0 00½                                               | 0 02½                         | 0 01                                                 | 0 02½                                |
| <i>Classe n° 2.</i>                                                                                                      |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Passagers de 21 ans et au-dessus.....                                                                                    | 0 10                         | 0 10                       | 0 20                     | 0 10                                     | 0 05                                                | 0 08                          | 0 02½                                                | 0 09½                                |
| do au-dessous de 21 ans, chaque.....                                                                                     | 0 05                         | 0 05                       | 0 10                     | 0 05                                     | 0 02                                                | 0 04                          | 0 01½                                                | 0 04½                                |
| <i>Classe n° 3.</i>                                                                                                      |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Briques, ciment et chaux hydraulique.....                                                                                | 15                           | 0 20                       | 0 20                     | 0 15                                     | 0 10                                                | 0 07                          | 0 06                                                 | 0 19½                                |
| Argile, chaux et sable.....                                                                                              |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Soufre.....                                                                                                              |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Mais.....                                                                                                                |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Fleur de farine.....                                                                                                     |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Fer, chemin de fer.....                                                                                                  |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| do en gueuse.....                                                                                                        |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| do tout autre.....                                                                                                       |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Plâtre, gypse.....                                                                                                       |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Sel.....                                                                                                                 |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Viandes ou poissons salés, en barils ou autrement.....                                                                   |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Produits agricoles, légumes, non énumérés.....                                                                           |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| do animaux, non énumérés.....                                                                                            |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Pierre, pour la taille.....                                                                                              |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Blé.....                                                                                                                 |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| <i>Classe n° 4.</i>                                                                                                      |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Tous autres articles non énumérés.....                                                                                   | 0 15                         | 0 20                       | 0 20                     | 0 20                                     | 0 10                                                | 0 26                          | 0 14                                                 | 0 29                                 |
| <i>Classe n° 5.</i>                                                                                                      |                              |                            |                          |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                      |
| Ecorce.....                                                                                                              | 0 20                         | 0 20                       | 0 20                     | 0 15                                     | 0 10                                                | 0 07                          | 0 06                                                 | 0 19½                                |
| Barils, vides, chaque.....                                                                                               | 0 02                         | 0 02                       | 0 02                     | 0 02                                     | 0 02                                                | 0 02                          | 0 01                                                 | 0 03½                                |
| Courbes, pour bâtiments, chaque.....                                                                                     | 0 05                         | 0 05                       | 0 05                     | 0 02                                     | 0 02                                                | 0 02                          | 0 01                                                 | 0 03½                                |
| Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....                                                                                  | 1 40                         | 1 40                       | 1 40                     | 1 40                                     | 1 20                                                | 1 05                          | 0 50                                                 | 2 05                                 |
| Bois de chauffage, par corde, sur navires.....                                                                           | 0 20                         | 0 20                       | 0 20                     | 0 20                                     | 0 10                                                | 0 15                          | 0 08                                                 | 0 23                                 |
| do do en radeaux.....                                                                                                    | 0 25                         | 0 25                       | 0 25                     | 0 25                                     | 0 15                                                | 0 19                          | 0 09                                                 | 0 30½                                |
| Cercles.....                                                                                                             | 0 25                         | 0 25                       | 0 25                     | 0 20                                     | 0 15                                                | 0 15                          | 0 10                                                 | 0 30                                 |
| Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires.....                                     | 0 15                         | 0 15                       | 0 15                     | 0 05                                     | 0 05                                                | 0 08                          | 0 07                                                 | 0 13½                                |
| Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux.....                                      | 0 20                         | 0 20                       | 0 20                     | 0 10                                     | 0 10                                                | 0 15                          | 0 10                                                 | 0 22½                                |
| Liens de chemins de fer, sur navires, chaque.....                                                                        | 0 01                         | 0 01                       | 0 01                     | 0 00½                                    | 0 00½                                               | 0 00½                         | 0 00½                                                | 0 01½                                |
| do en radeaux, chaque.....                                                                                               | 0 02                         | 0 02                       | 0 02                     | 0 01                                     | 0 01                                                | 0 02                          | 0 01                                                 | 0 02½                                |
| Bois scié, madriers, planches, voliges, et bois de construction, scié, par M. pieds, mesure de planche, sur navires..... | 0 30                         | 0 30                       | 0 30                     | 0 15                                     | 0 10                                                | 0 11½                         | 0 06½                                                | 0 20                                 |
| Bois scié, madriers, planches, voliges, et bois de construction, scié, par M. pieds, mesure de planche, en radeaux.....  | 0 60                         | 0 60                       | 0 60                     | 0 30                                     | 0 20                                                | 0 19                          | 0 09                                                 | 0 36½                                |
| Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires.....                                                                         | 3 00                         | 3 00                       | 3 00                     | 1 00                                     | 1 00                                                | 0 56                          | 0 44                                                 | 1 69                                 |
| do do en radeaux.....                                                                                                    | 4 50                         | 4 50                       | 4 50                     | 2 00                                     | 2 00                                                | 1 12                          | 0 63                                                 | 3 13                                 |

canaux du Canada, 1889.

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

| 1RE SECTION.                     | 2E SECTION.                   | 3E SECTION.                 | 4e SECTION.                 | COMPLET PAR-COURS.               | Whitlaw's à Hastings.        |
|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Fenelon-Falls à Bobcaygeon.      | Bobcaygeon à Buckhorn.        | Buckhorn à Burleigh.        | Burleigh à Lakefield.       | Fenelon-Falls à Lakefield.       |                              |
| Péages prélevés à Fenelon-Falls. | Péages prélevés à Bobcaygeon. | Péages prélevés à Buckhorn. | Péages prélevés à Burleigh. | Péages prélevés à Fenelon-Falls. | Péages prélevés à Whitlaw's. |
| \$ cts.                          | \$ cts.                       | \$ cts.                     | \$ cts.                     | \$ cts.                          | \$ cts.                      |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 00½                            | 0 00½                        |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 01                             | 0 00½                        |
| 0 01                             | 0 01                          | 0 01                        | 0 01                        | 0 04                             | 0 01                         |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 02                             | 0 00½                        |
| 0 01                             | 0 01                          | 0 01                        | 0 01                        | 0 04                             | 0 0                          |
| 0 03                             | 0 03                          | 0 03                        | 0 03                        | 0 12                             | 0 03                         |
| 0 01                             | 0 01                          | 0 01                        | 0 01                        | 0 04                             | 0 01                         |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 01                             | 0 00½                        |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 01                             | 0 00½                        |
| 0 13                             | 0 13                          | 0 13                        | 0 13                        | 0 52                             | 0 13                         |
| 0 03                             | 0 03                          | 0 03                        | 0 03                        | 0 10                             | 0 03                         |
| 0 04                             | 0 04                          | 0 04                        | 0 04                        | 0 14                             | 0 04                         |
| 0 02                             | 0 02                          | 0 02                        | 0 02                        | 0 08                             | 0 02                         |
| 0 02                             | 0 02                          | 0 02                        | 0 02                        | 0 08                             | 0 02                         |
| 0 01                             | 0 01                          | 0 01                        | 0 01                        | 0 04                             | 0 01                         |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 00½                            | 0 00½                        |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 01                             | 0 00½                        |
| 0 03                             | 0 03                          | 0 03                        | 0 03                        | 0 10                             | 0 03                         |
| 0 04                             | 0 04                          | 0 04                        | 0 04                        | 0 14                             | 0 04                         |
| 0 07                             | 0 07                          | 0 07                        | 0 07                        | 0 28                             | 0 07                         |
| 0 14                             | 0 14                          | 0 14                        | 0 14                        | 0 56                             | 0 14                         |

## N° 25.—TARIF des péages sur les

## CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

| Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq catégories, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié. | Canal Welland, vers l'ouest. | Canal Welland, vers l'est. | Lac Érié jusqu'à Montréal. | Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens. | Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens. | Canal Rideau, en chaque sens. | Canaux de l'Ottawa et écl. Ste-Anne, en chaque sens. | D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|                                                                                                                                                        | \$ cts.                      | \$ cts.                    | \$ cts.                    | \$ cts.                                  | \$ cts.                                             | \$ cts.                       | \$ cts.                                              | \$ cts.                                |
| <i>Classe n° 5—Fin.</i>                                                                                                                                |                              |                            |                            |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                        |
| Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes.....                                                      | 0 40                         | 0 40                       | 0 40                       | 0 40                                     | 0 25                                                | 0 30                          | 0 20                                                 | 0 55                                   |
| Bardeau, par mille.....                                                                                                                                | 0 06                         | 0 06                       | 0 06                       | 0 06                                     | 0 04                                                | 0 04½                         | 0 02½                                                | 0 08                                   |
| Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires.                                                                                                   | 0 40                         | 0 40                       | 0 40                       | 0 40                                     | 0 20                                                | 0 25                          | 0 12                                                 | 0 42                                   |
| do do en radeaux.                                                                                                                                      | 0 80                         | 0 80                       | 0 80                       | 0 80                                     | 0 40                                                | 0 38                          | 0 17                                                 | 0 77                                   |
| Billots de sciage, par pièce type.....                                                                                                                 | 0 08                         | 0 08                       | 0 08                       | 0 08                                     | 0 05                                                | 0 06                          | 0 06                                                 | 0 13                                   |
| Douves et fonds de barils, par M.....                                                                                                                  | 0 40                         | 0 40                       | 0 40                       | 0 20                                     | 0 15                                                | 0 15                          | 0 10                                                 | 0 30                                   |
| do pipe do.....                                                                                                                                        | 1 50                         | 1 50                       | 1 50                       | 1 00                                     | 1 00                                                | 0 75                          | 0 50                                                 | 1 75                                   |
| do des Ant. par M.....                                                                                                                                 | 0 75                         | 0 75                       | 0 75                       | 0 60                                     | 0 25                                                | 0 45                          | 0 25                                                 | 0 65                                   |
| do saloirs, sciés ou coupés, par M.....                                                                                                                | 0 08                         | 0 08                       | 0 08                       | 0 04                                     | 0 03                                                | 0 03                          | 0 02                                                 | 0 06                                   |
| Traverses, par 100 pièces.....                                                                                                                         | 0 50                         | 0 50                       | 0 50                       | 0 50                                     | 0 40                                                | 0 38                          | 0 15                                                 | 0 67½                                  |
| Echalas à houblon, par 1,000 pièces.....                                                                                                               | 2 00                         | 2 00                       | 2 00                       | 2 00                                     | 1 50                                                | 1 50                          | 0 65                                                 | 2 65                                   |
| <i>Classe spéciale.</i>                                                                                                                                |                              |                            |                            |                                          |                                                     |                               |                                                      |                                        |
| Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882).....                                                                                                       | 0 15                         | 0 05.                      | .....                      | 0 05                                     | vers l'ouest.                                       | .....                         | .....                                                | .....                                  |
| Houille.....                                                                                                                                           | 0 20                         | 0 20                       | 0 20                       | 0 15                                     | 0 10                                                | 0 08                          | 0 05                                                 | 0 17½                                  |
| Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde.....                                                                                       | 0 75                         | 0 75                       | 0 75                       | 0 60                                     | 0 37½                                               | 0 28                          | 0 24                                                 | 0 77½                                  |
| Cryolite, minéral de fer ou minéral chimique.....                                                                                                      | 0 05                         | 0 05                       | 0 05                       | 0 05                                     | 0 05                                                | 0 05                          | 0 05                                                 | 0 05                                   |
| Glace.....                                                                                                                                             | 0 05                         | 0 05                       | 0 05                       | .....                                    | .....                                               | .....                         | .....                                                | .....                                  |

canaux du Canada, 1889—*Fin.*CHAMBLY (CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, O. C., 25 JUILLET 1888.)—*Fin.*

| 1RE SECTION.                     | 2E SECTION.                   | 3E SECTION.                 | 4E SECTION.                 | COMPLET PARCOURS.                | Whitlaw's à Hastings.        |
|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Fenelon Falls à Bobcaygeon.      | Bobcaygeon à Buckhorn.        | Buckhorn à Burleigh.        | Burleigh à Lakefield.       | Fenelon Falls à Lakefield.       |                              |
| Péages prélevés à Fenelon Falls. | Péages prélevés à Bobcaygeon. | Péages prélevés à Buckhorn. | Péages prélevés à Burleigh. | Péages prélevés à Fenelon Falls. | Péages prélevés à Whitlaw's. |
| \$ cts.                          | \$ cts.                       | \$ cts.                     | \$ cts.                     | \$ cts.                          | \$ cts.                      |
| 0 04                             | 0 04                          | 0 04                        | 0 04                        | 0 16                             | 0 04                         |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 03                             | 0 00½                        |
| 0 03                             | 0 03                          | 0 03                        | 0 03                        | 0 12                             | 0 03                         |
| 0 05                             | 0 05                          | 0 05                        | 0 05                        | 0 20                             | 0 05                         |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 03                             | 0 00½                        |
| 0 02                             | 0 02                          | 0 02                        | 0 02                        | 0 08                             | 0 02                         |
| 0 10                             | 0 10                          | 0 10                        | 0 10                        | 0 40                             | 0 10                         |
| 0 05½                            | 0 05½                         | 0 05½                       | 0 05½                       | 0 22                             | 0 05½                        |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 02                             | 0 00½                        |
| 0 05                             | 0 05                          | 0 05                        | 0 05                        | 0 20                             | 0 05                         |
| 0 20                             | 0 20                          | 0 20                        | 0 20                        | 0 80                             | 0 20                         |
| En franchise.                    | En franchise.                 | En franchise.               | En franchise.               | En franchise.                    | En franchise.                |
| 0 01                             | 0 01                          | 0 01                        | 0 01                        | 0 04                             | 0 01                         |
| 0 03½                            | 0 03½                         | 0 03½                       | 0 03½                       | 0 14                             | 0 03½                        |
| 0 00½                            | 0 00½                         | 0 00½                       | 0 00½                       | 0 03                             | 0 00½                        |
| En franchise.                    | En franchise.                 | En franchise.               | En franchise.               | En franchise.                    | En franchise.                |

N<sup>o</sup> 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

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

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

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

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

Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n<sup>o</sup> 4. Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais les navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant \$30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal.

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

## A V I S .

## NAVIRES DES ENTREPRENEURS ET LEURS CARGAISONS EN FRANCHISE.

A. C., 22 avril 1884—Sur la représentation du ministre du revenu de l'intérieur, le comité recommande que l'arrêté du conseil du 18 septembre 1873, par lequel il était ordonné que tous les navires, qui, étant la propriété de, ou étant frétés par des concessionnaires d'entreprises pour l'agrandissement ou la réparation de canaux, seraient employés à l'enlèvement de débris ou le transport de matériaux nécessaires à ces travaux, fussent admis à passer sur les dits canaux sans qu'il fût payé de péages, soit modifié par l'addition, après le mot "péages," des mots "sur ces navires et leurs cargaisons," et que la dite modification soit censée avoir existé dès la date du dit arrêté du conseil.

## TAUX SPÉCIAUX POUR LES CÉRÉALES EN DESTINATION DE L'EST.

A. C., 18 mars 1889—Considérant qu'il est à propos que le taux spécial de péages pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines denrées en destination de l'est, en force pendant la dernière saison de navigation, soit continué pendant la prochaine saison.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions du 13<sup>e</sup> article du chapitre 37 des Statuts révisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux," ordonner, et il est par le présent ordonné que le taux spécial de péages de deux (2) centins par tonneau, adopté l'année dernière pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines céréales, blé, maïs, pois, orge et seigle, lorsqu'elles sont expédiées en destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de Montréal, soit continué pendant la prochaine saison de navigation et pas plus longtemps, ces péages s'appliquant aux canaux Welland et du Saint-Laurent.

Il a en outre plu à Son Excellence ordonner la continuation, pendant la même période seulement, de l'arrangement par lequel les dites denrées, si elles ont acquitté les pleins péages ordinaires pour passage dans le canal Welland, auront droit d'être exemptées du paiement de tout autre péage dans aucune partie du système de canaux du Saint-Laurent, même si elles ne traversaient pas toute la distance jusqu'à Montréal.

## RADEAUX, CANAL DE CARILLON.

A. C., 6 juillet 1888—Vu un mémoire en date du 30 juin 1888, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu d'un arrêté du conseil il a été permis aux radeaux de passer en franchise dans le canal de Carillon, en conséquence de la construction d'un barrage en travers de la rivière Outaouais à Carillon, ce qui rendait difficile et parfois impossible la descente des rapides à cet endroit de la rivière.

Le ministre déclare qu'il appert nécessaire, vu la difficulté de passer par la glissoire pratiquée dans le barrage, que le canal serve au passage des radeaux ; et il recommande qu'à compter de l'ouverture de la présente session, et à l'avenir et jusqu'à nouvel ordre, les radeaux aient la permission de passer gratuitement dans le canal de Carillon, sauf tous règlements que le ministre des chemins de fer et canaux pourra juger bon d'adopter dans le trafic du canal.

## 49 VIC., CHAP. 32.

## ACTE CONCERNANT LE CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

[Sanctionné le 2 juin 1886.]

CONSIDÉRANT qu'il est à propos, dans l'intérêt de la navigation et pour la commodité du public, que les péages imposés pour l'usage de l'ouvrage public ci-dessous mentionné soient abolis : 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 :—

N° 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

1. Nonobstant tout ce que contient l'acte de la trente-unième Victoria, chapitre douze, intitulé "*Acte concernant les travaux publics du Canada*," nuls péages ne seront à l'avenir payables ou perçus au sujet de l'usage de l'ouvrage public dans le voisinage de la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, communément appelé le canal de la baie de Burlington.

"ACIER" CLASSÉ AVEC LE "FER" À 15c. SUR LES CANAUX DU SAINT-LAURENT SEULEMENT.

A. C., 1er fév. 1888.—ATTENDU que le ministre des chemins de fer et canaux fait rapport qu'en vertu des dispositions du tarif de taux de péages actuellement en force sur les canaux de la Puissance, établi par arrêté du conseil du 23 juin 1883, il existe une différence peu désirable entre le fer et l'acier devant passer par les canaux du Saint-Laurent, le fer étant placé dans la 3ème classe, sur lequel 15 centins par tonne sont imposés, tandis que l'acier, n'étant pas placé dans une classe spéciale, est compris dans la "4ème classe," savoir, "tous autres articles non énumérés," sur lequel 20 centins par tonne sont imposés,—

Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13ème article du chap. 37 des Statuts Révisés du Canada, intitulé "*Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux*," ordonner, et il est par le présent ordonné, que le dit ordre en conseil du 23 juin 1883, établissant le tarif de taux de péages sur les canaux de la Puissance, soit et il est par le présent modifié de manière à placer "l'acier" dans la même catégorie que le "fer," réduisant ainsi la charge à 15 centins par tonne.

## CANAL SAINT-PIERRE.

Sur tout et chaque navire passant sur le dit canal, deux centins par tonneau sur le navire et un centin par tonneau sur le fret, en chaque sens.

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

## CANAL WELLAND.

|                                                                                                                         | Taux. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens..... | 100   |
| 2. De la tranchée de Chippewa, ou quelque part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne.....            | 200   |
| 3. De Dunnville à Port-Colborne.....                                                                                    | 200   |
| 4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....                                                                 | 200   |
| 5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires.....                      | 200   |
| 6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....            | 200   |
| 7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.....                                                                         | 200   |
| 8. do Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....                                                                           | 200   |
| 9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.....                                                                            | 200   |
| 10. De Dunnville à Maitland.....                                                                                        | 200   |
| 11. De Port-Robinson en passant par la tranchée de Chippewa.....                                                        | 200   |
| 12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....                                                                               | 200   |
| 13. De la tranchée de Chippewa en passant par l'écluse de Port-Robinson.....                                            | 200   |
| 14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.....                                                       | 200   |
| 15. do do do Sainte-Catherine.....                                                                                      | 200   |
| 16. Seulement par la tranchée de Chippewa.....                                                                          | 200   |
| 17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson.....                                                                        | 200   |

## CANAUX DU SAINT-LAURENT.

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

## CANAL CHAMBLY.

|                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| Navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront..... | 100 |
| do do Chambly à Saint-Jean, paieront.....                     | 100 |

## CANAUX DE L'OTTAWA.

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

## CANAL RIDEAU.

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

N° 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

## RÈGLES GÉNÉRALES.

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

Le passage des bois en grume ou autres sur aucuns des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des réglemens à cet effet.

## DROITS DE PORT.

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

## BASE DE L'ESTIMATION DES POIDS.

|                                                                                  | Ton'x. |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 2,000 lbs. avoirdupois.....                                                      | 1      |
| Par M. signifie par mille pieds.....                                             |        |
| Par Mille signifie par mille pièces.....                                         |        |
| Fruits verts, 9 barils correspondent à.....                                      | 1      |
| Alcais 3 do.....                                                                 | 1      |
| Écorce, 4 cordes.....                                                            | 1      |
| Bœuf, 7 barils.....                                                              | 1      |
| Biscuits et craquelins, 9 barils.....                                            | 1      |
| Briques, communes, 1,000.....                                                    | 2      |
| Beurre, 22 tinettes ou 7 barils.....                                             | 1      |
| Bestiaux, 3.....                                                                 | 1      |
| Ciment et chaux hydraulique, 7 barils.....                                       | 1      |
| Briques réfractaires, 1,000.....                                                 | 3      |
| Poisson, 7 barils.....                                                           | 1      |
| Fleur, 9 barils.....                                                             | 1      |
| Gypse et manganèse, 6 barils.....                                                | 1      |
| Chevaux, 2.....                                                                  | 1      |
| Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes.....                                   | 1      |
| Liqueurs et spiritueux, 215 gallons.....                                         | 1      |
| Liqueurs, toutes autres, 215 gallons.....                                        | 1      |
| Noix, 9 barils.....                                                              | 1      |
| Huitres, 6 barils.....                                                           | 1      |
| Lard, 7 barils.....                                                              | 1      |
| Sel, 7 barils.....                                                               | 1      |
| Graines, 9 barils.....                                                           | 1      |
| Moutons, 20.....                                                                 | 1      |
| Pierre, 12 pieds cubes.....                                                      | 1      |
| Pierre, 1 corde.....                                                             | 7½     |
| Whisky, 4 barils ou 215 gallons.....                                             | 1      |
| Barils vides, 10.....                                                            | 1      |
| Cercles à barils, 10 mille.....                                                  | 1      |
| Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche.....                  | 1      |
| Courbes de bâtimens, 4.....                                                      | 1      |
| Bois de chauffage, 1 corde.....                                                  | 3      |
| Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes.....                                    | 1      |
| Bardeaux, 12 M, ou paquets.....                                                  | 1      |
| Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille.....                                   | 1      |
| Douves et fonds, pipe, 1 mille.....                                              | 8      |
| do Indes occidentales, 1 mille.....                                              | 4      |
| do baril, 1 mille.....                                                           | 2½     |
| do saloir, 1 mille.....                                                          | 2      |
| Bois en grume, étalon, 1.....                                                    | 1      |
| Bois carré, 50 pieds cubes.....                                                  | 1      |
| Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes.....                                | 1      |
| Mâts et espars, 40 pieds cubes.....                                              | 1      |
| Liens de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cubes.....                              | 1      |
| Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif..... | 1      |
| Flottes, 50 pieds cubes.....                                                     | 1      |
| Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces.....                                      | 1      |

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures de 1873, les articles suivans sont estimés au cent (100 lbs.), savoir :—orge, fèves, charbon de bois, maïs, avoine, pois, pommes de terre, seigle, sel, graines et blé, le poids équivalant au boisseau étant comme suit :—Blé, soixante livres; maïs, cinquante-six livres; seigle, cinquante-six livres; pois, soixante livres; orge, quarante-huit livres; avoine, trente-quatre livres; sarrasin, quarante-huit livres; fèves, soixante livres; pommes de terre, soixante livres.

N° 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

## DROITS D'EMMAGASINAGE DANS LES HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

## PROCLAMATION.

ATTENDU qu'il est à propos de pourvoir à l'établissement de droits sur les divers travaux publics construits aux frais de la province : Sachez en conséquence, qu'à compter de la date des présentes, et jusqu'à ce que le plaisir de Sa Majesté soit ultérieurement connu à cet égard, il sera payé pour l'usage de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, aux personnes qui pourront être autorisées à les percevoir, les diverses sommes spécifiées dans le tarif qui accompagne les présentes. Ce dont les sujets dévoués de Sa Majesté, et tous autres que les présentes pourront concerner, sont requis de prendre connaissance pour leur gouverne.

Donné sous mon seing et le seau de mes armes, à Montréal, ce vingt et unième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quarante-six, dans la dixième année du règne de Sa Majesté.

Par ordre,

(Signé) D. DALY,

*Secrétaire.*

(Signé) CATHCART.

## TARIF DES DROITS D'EMMAGASINAGE SUR LES ARTICLES LAISSÉS DANS LES HANGARS DES BASSINS DU CANAL LACHINE.

|                                     |              |                                     | s.                              | d.              |
|-------------------------------------|--------------|-------------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| Blé, et autres grains, par semaine, | par boisseau | .....                               | 2                               | $\frac{1}{2}$   |
| Farines                             | do           | par baril                           | 2                               |                 |
| Lard, bœuf, beurre et saindoux      | do           | do                                  | 3                               |                 |
| Cassonade                           | do           | par boucant, 6d., par baril         | 3                               |                 |
| Liqueurs                            | {            | do                                  | par pipe, 9d., par tonne        | 7 $\frac{1}{2}$ |
|                                     |              | do                                  | par barrique, 6d., par quartaut | 4               |
| Fer, en barres                      | do           | par tonneau                         | 1                               | 0               |
| Fer, en saumon                      | do           | do                                  | 6                               |                 |
| Sel                                 | do           | par 100 boisseaux                   | 1                               | 8               |
| Balles, paniers, caisses, etc.      | do           | par ton. de poids ou d'encombrement | 1                               | 0               |
| Charbon                             | do           | par chaldron                        |                                 | 6               |

1. Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine, pendant la première période de quarante-huit heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.
2. Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.
3. Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque semaine subséquente.
4. La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.
5. Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.
6. Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil autoriser que le tarif des droits d'emmagasinage dans les hangars du bassin du canal Lachine établi par la proclamation du 21 août dernier, soit continué en vigueur jusqu'à nouvel ordre.

Par ordre,

(Signé) J. W. DUNSCOMB,

*Commissaire des douanes.*

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,  
DÉPARTEMENT DES DOUANES, 28 octobre 1846.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,  
DÉPARTEMENT DES DOUANES,  
TORONTO, 31 mai 1858.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par un arrêté du conseil, daté ce jour, ordonner et régler que l'emmagasinage de la farine dans les hangars, aux bassins du canal Lachine, à Montréal, soit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, gouverné par les règlements suivants, savoir :

1. Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer ;
2. Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption ;

N° 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

3. Si la farine est laissée dans les hangars au-delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours ;
4. Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.

Par ordre,

(Signé)

R. S. M. BOUCHETTE,

*Commissaire des douanes.*

## BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,

OTTAWA, 12 juin 1880.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, le comité conseille que les droits à prélever pour l'emmagasinage du sel dans les entrepôts de Saint-Michel, à Montréal, sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 1<sup>er</sup> juillet 1846, qui fixait ces droits à un centin par sac par semaine, à l'expiration de la première période de quarante-huit heures, soit modifié, et que ces droits soient réduits à un demi-centin par sac par semaine après l'expiration de la première période de quarante-huit heures.

(Signé)

J. O. COTÉ,

*Greffier du Conseil privé.*

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

## HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

QUÉBEC, 8 juin 1860.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

## Navires.

## Droits.

|                                                                                                                    |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures . . . . .    | 8 mill.     |
| Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures . . . . . | 4           |
| Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures . . . . .                  | 40 centins. |
| Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures . . . . .              | 20 "        |
| Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures . . . . .                      | 10 "        |
| Houille, par chaldron . . . . .                                                                                    | 10 "        |
| Sel, par 100 minots . . . . .                                                                                      | 15 "        |
| Marchandises de la catégorie n° 4 du tarif des canaux provinciaux . . . . .                                        | 10 "        |

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.

(Signé)

W. H. LEE.

*Greffier du Conseil privé.*

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

A. C., 7 août 1860.—1. Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné que les droits établis par un arrêté du conseil du 8 juin dernier pour être prélevés sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et sur le canal Lachine, entre le pont Wellington et l'écluse n° 5, et sur les quais du bassin du canal Lachine, soient et sont par le présent modifiés, et il a plu à Son Excellence ordonner qu'au lieu de ces droits, les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné dans le présent, savoir :

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

Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine ;

Par corde.

|                                                                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Pour recevoir du bois de construction, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois . . . . . | 3 centins. |
| Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation . . . . .                                         | 3 "        |
| Pour l'hivernage dans le bassin ou le quai . . . . .                                                          | 3 "        |

N° 25.—*Suite.*AVIS—*Suite.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
QUÉBEC, 27 janvier 1862.

*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que les dispositions de l'arrêté du conseil du 8e jour de juin 1860, telles que modifiées par l'arrêté du conseil du 7e jour d'août suivant, établissant le tarif des droits à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et dans le canal Lachine et le bassin du canal, soient et sont par le présent déclarées s'appliquer aux bords et aux terrains du canal à la côte Saint-Paul et à Lachine.

(Signé)

W. H. LEE,

*Greffier du Conseil privé.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 4 février 1880.

*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu que, par arrêté du conseil du 8 juin 1860, il a été donné pouvoir de prélever un péage comme suit sur le "bois de chauffage déposé sur le bord du canal, entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, ainsi que sur les quais du bassin de Lachine" :

Par corde.

Pour recevoir le bois de charpente, etc., y compris l'usage du bassin ou quai pour un mois. 3 centins.

Pour chaque mois suivant, durant la saison de navigation..... 3 "

Pour l'hivernage dans le bassin ou au quai..... 3 "

Et attendu qu'il a été démontré que, présentement, il a été difficile de percevoir ce péage mensuel sur le bois de chauffage, et que l'abolition de ce droit faciliterait les affaires et augmenterait le revenu ; il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, ordonner, et il est par le présent ordonné, que l'article de l'arrêté du conseil du 8 juin 1860, qui établit ces droits, soit et est par ces présentes révoqué, cette révocation devant prendre effet le 1er juillet 1880.

(Signé),

J. O. COTÉ,

*Greffier du Conseil privé.*

LES BASSINS DU CANAL QUI SONT DANS LES LIMITES DE LA CITÉ DE MONTRÉAL  
SERONT CONSIDÉRÉS POUR CERTAINES FINS COMME PARTIE DU PORT.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 8 août 1878.

*Présent :*

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre des travaux publics a représenté : Que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;
2. Que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;
3. Que dans son opinion, ces navires ayant payé péage pour un passage complet sur le canal Welland, devraient pouvoir entrer gratuitement dans le canal Lachine pour les fins ci-dessus mentionnées.
4. Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des travaux publics, ordonner, et il est par le présent ordonné, que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au-delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal.

(Signé),

W. A. HIMSWORTH,

*Greffier du Conseil privé.*

N° 25.—*Suite.*AVIS—*Suite.*HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 12 juillet 1881.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

5. Attendu qu'il a été représenté par des intéressés que des bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée.
6. Et attendu que pareille question s'étant présentée au sujet de la mise en entrepôt du surplus d'un chargement de grain non requis pour expédition, et qu'un arrêté du conseil a été passé le 8 août 1878, exemptant de droits la seconde entrée pour les fins indiquées, — Son Excellence en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, a bien voulu ordonner, et il est par le présent ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre un chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire.

(Signé)

J. O. COTÉ,  
*Greffier du Conseil privé.*

## TARIF DES DROITS À PAYER POUR LES NAVIRES QUI PASSENT L'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 22 août 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre qui fait fonction de ministre des chemins de fer et canaux a représenté que par l'acte 36 Vict., chap. 128, il a été, en vue de l'uniformité, adopté un système de jaugeage et d'enregistrement des navires, qui, en faisant entrer dans le jaugeage les parties du navire exemptées du jaugeage par l'"Acte concernant la Marine Marchande" en vigueur jusque-là, a considérablement augmenté le tonnage nominal des navires, et qu'il est devenu en conséquence nécessaire que le tarif exigé auparavant pour l'hivernement des navires dans le canal Lachine, soit modifié pour correspondre aux nouvelles conditions de jaugeage.
2. Il a plu à Son Excellence, sur la recommandation du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné, que le tarif suivant pour l'hivernage soit substitué à celui qui est aujourd'hui en vigueur, savoir :—
3. Pour chaque bateau, barge, chaloupe ou autre bâtiment jaugeant dix (10) tonneaux ou moins, soixante-dix (70) centins par bâtiment pour tout l'hiver, et pour chaque bâtiment de plus de dix (10) tonneaux huit (8) centins additionnels sur chaque dix (10) tonneaux.

(Signé),

W. A. HIMSWORTH,  
*Greffier du Conseil privé.*

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

COPIE CERTIFIÉE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 19 mars 1887.

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 18 mars 1887, recommandant que les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, soient fixés comme ci-après :—

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

et recommandant en outre que, dans le cas où il le jugerait à propos, il soit autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie.

(Signé),

JOHN J. MCGEE,  
*Greffier du Conseil privé.*

## PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES QUI CHARGENT ET DECHARGENT DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

A. C., 26 janvier 1883.—1. Dans un rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 19 janvier 1883, le ministre soumet une demande de la commission du port de Montréal, en date du 17 août 1882, à l'effet de rendre applicables au nouveau bassin d'aval du canal Lachine, certains pouvoirs de percevoir des droits conférés à cette commission par l'acte 18 Vic., ch. 143, relativement au bassin d'aval du vieux canal.

N<sup>o</sup> 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

2. Le ministre représente de plus que la commission allègue que le nouveau bassin est employé par des navires de mer qui font le trajet entre Québec et Montréal par le chenal approfondi, lequel a coûté des sommes d'argent considérables à la commission, et que les revenus du port ne peuvent ainsi manquer de souffrir sérieusement.
3. Le ministre représente que la question ayant été référée à l'ingénieur en chef des canaux, celui-ci, en date du 12 janvier courant, a rapporté qu'à l'époque à laquelle a été passé l'acte en question (1855) c'était la municipalité qui était responsable des dépenses de l'approfondissement du fleuve, et qu'environ dix ans plus tard le gouvernement se chargea de la dette de \$1,164,235 encourue pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre; de plus, que la commission du port n'a aucunement contribué à la construction de la nouvelle entrée et des nouveaux bassins du canal, et qu'il ne voit pas de raison de donner à la commission le contrôle du revenu qui pourrait en provenir.
4. L'ingénieur en chef suggère qu'il devrait être permis à la commission de garder le droit de prélever des droits pour le vieux bassin d'aval, mais que le gouvernement devrait garder le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et recommande que le gouvernement prélève sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin.
5. Le ministre approuve la manière de voir de l'ingénieur en chef, et recommande que l'autorisation nécessaire soit conformément donnée à qui il appartient.
6. Le comité soumet en conséquence la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé),

JOHN J. MCGEE,

*Greffier du Conseil privé.*

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

Dès et après le premier jour d'avril 1881 :—

## DROITS DE TONNAGE.

*A prélever sur tous les navires dans le port.*

|                                                                                                                                                                                                    |                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ..... | 1c. par ton. de registre. |
| Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit.....                                                                                                                                           | ½c. do                    |

## DROITS DE QUAIAGE.

*A prélever sur les marchandises, animaux et autres choses quelconques débarqués ou embarqués dans le port.*

|                                                                                                                                                                |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés.....                                                                                                        | 25c. par ton. |
| Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse.....                                                                                         | 20c. do       |
| Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons..... | 15c. do       |
| Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....                                                                          | 10c. do       |
| Houille et coke, grain et graines de toutes sortes.....                                                                                                        | 7½c. do       |
| Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000; bois de chauffage, 5c. par corde; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.                         |               |
| Or ou argent en lingots, espèces.....                                                                                                                          |               |

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

Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

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

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

## BASE D'ESTIMATION POUR LES POIDS.

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

Attesté,

(Signé),

H. D. WHITNEY,

*Secrétaire.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,  
OTTAWA, 1er avril 1881.

Je certifie que le tarif ci-dessus a été approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil ce 1er jour d'avril 1881.

(Signé),

J. O. COTÉ,

*Greffier du Conseil privé.*

N<sup>o</sup> 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

A une séance des commissaires du port de Montréal tenue le deuxième jour de juin 1881, le règlement suivant a été adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28. Présents :—Monsieur Andrew Robertson, président, messieurs J. B. Rolland, Edward Murphy, Henry Bulmer, Victor Hudon, Hugh McLennan, Chs. M. Gould, l'honorable J. L. Beaudry (maire) et Andrew Allan.

"Attendu qu'il est à propos dans l'intérêt du port de Montréal, que les droits de port sur les grains soient réduits d'ici au premier de septembre prochain ;

"Il est par les présentes résolu que le taux sur les grains soit réduit comme susdit de sept centins et demi (7½c.) par tonneau à un centin (1c.) par tonneau."

CONSEIL PRIVÉ, 7 juin 1884.

Je certifie par les présentes que le dit règlement des commissaires du port de Montréal, adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28, a, ce jour, été approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

(Signé),

JOHN J. MCGEE,

*Greffier du Conseil privé.*

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

A. C., 8 juin 1860.—1. Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

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

2. Il ne sera rien alloué pour des fractions de mois ou de la saison d'hiver.
3. Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.
4. Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine.

DROIT À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNOIS ET CHAMBLÉ.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,

OTTAWA, 5 mars 1880.

1. Je certifie par le présent, que l'arrêté de Son Excellence le gouverneur général en conseil, adopté le septième jour de février dernier, a autorisé la mise en vigueur d'une règle qui oblige les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement, étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.
2. Il est décrété en outre, par le dit arrêté du conseil, que dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux.

(Signé)

J. O. COTÉ,

*Greffier du Conseil privé.*

N<sup>o</sup> 25—*Suite.*AVIS—*Suite.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 6 août 1881.

*Présent :*

L'HONORABLE DÉPUTÉ DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu au député du gouverneur, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, adopter les règles suivantes concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

1. Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.
2. Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit, la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

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

3. Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.
4. Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.
5. Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.
6. Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non.

(Signé) J. O. COTE,  
*Greffier du Conseil privé.*

CANAL RIDEAU—RÈGLEMENTS RELATIFS AU BOIS DE CHAUFFAGE DÉCHARGÉ AU BASSIN À OTTAWA.

Avis est par le présent donné qu'en conformité du chap. 28 des Statuts refondus du Canada, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, approuver les règlements additionnels suivants pour le service, l'administration et la protection des canaux du Canada.

Par ordre,

(Signé) WM. H. LEE,  
*Greffier du Conseil privé.*

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,  
OTTAWA, 14 octobre 1867.

RÈGLEMENTS établis en exécution de l'acte chap. 38 des Statuts refondus du Canada, relativement au déchargement du bois de chauffage sur le canal Rideau, dans la ville d'Ottawa, et comme supplément aux règlements—article 14 et suivants—établis par le gouverneur en conseil le 20 mai 1857 pour l'administration et la protection des canaux provinciaux, et appliqués au canal Rideau par arrêté de Son Excellence en conseil le 2 juin 1860.

1. Il ne sera pas déchargé de bois de chauffage du côté est du bassin entre le pont des Sapeurs et la ligne de la petite rue Sussex.
2. Il pourra être déchargé du bois de chauffage entre la ligne de la petite rue Sussex et le déversoir, mais ce bois devra être enlevé dans les vingt-quatre heures qui suivront le déchargement ; il sera prélevé une amende de trois centins par corde pour chaque jour que le bois sera laissé sur le quai après avis.
3. Il pourra être déchargé et cordé du bois de chauffage autour du bassin sur le terrain du gouvernement sur un espace de quarante pieds à mesurer du bord de l'eau, de façon à ménager à chaque quatre rangées de bois une allée d'au moins quinze pieds, formant autant que possible angle droit avec le bord du canal ; ce bois devra aussi être enlevé dans les vingt-quatre heures après que le propriétaire ou la personne qui en aura la charge aura reçu avis à cet effet, et à défaut une amende de trois centins par corde sera prélevée pour chaque jour que le bois sera ainsi laissé sur le quai.
4. Il sera prélevé deux centins par corde pour quaiage ou loyer sur le bois de chauffage qui sera placé en aucun endroit sur la réserve du canal.
5. Il ne sera pas débarrasé de bois de chauffage avant qu'un permis ait d'abord été obtenu du gardien des écluses ou du percepteur, et le laissez-passer doit être remis à cet officier avant que le bois soit déchargé, sous peine d'une amende de quarante piastres.

B. H. TEARLES,  
*Premier commis du revenu des canaux.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 19 mai 1890.

LISTE DES BUREAUX DES CANAUX CANADIENS ET DES PERCEPTEURS  
DE PÉAGES.

INSPECTEUR DU REVENU DES CANAUX, H. B. WITTON, HAMILTON.

|                                 |                           |                               |
|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| CANAL WELLSLAND—                |                           | Percepteur.                   |
| Port-Colborne.....              | D. E. MCFARLAND.          |                               |
| Port-Dalhousie.....             | W. B. CLARK.              |                               |
| Dunnville.....                  | THOS. L. M. TIPTON.       |                               |
| Port-Maitland.....              | T. J. GALBRAITH.          | (Adresse d'hiver, Stromness). |
| Port-Robinson.....              | ROBT. COULTER.            |                               |
| Sainte-Catherine.....           | H. H. COLLIER.            |                               |
| Chippawa.....                   | T. B. HARVEY.             |                               |
| CANAUX DU SAINT-LAURENT—        |                           |                               |
| Beauharnois.....                | A. D. DANIS, Valleyfield. |                               |
| Cornwall.....                   | ROBERT FLANAGAN.          |                               |
| Montréal.....                   | JOHN O'NEILL.             |                               |
| Lachine.....                    | LOUIS PARÉ.               |                               |
| Cardinal.....                   | GEORGE REID.              |                               |
| Kingston.....                   | W. BURROWS.               |                               |
| CANAL CHAMBLY—                  |                           |                               |
| Chambly.....                    | M. D. S. MARTEL.          |                               |
| Saint-Jean, Qué.....            | JULES QUESNEL.            |                               |
| Ecluse de Saint-Ours.....       | P. MATHIEU.               |                               |
| CANAL RIDEAU—                   |                           |                               |
| Ottawa.....                     | J. F. FARLEY.             |                               |
| Kingston Mills.....             | JOS. DEANE.               |                               |
| Smith's Falls.....              | W. M. RICHEY.             |                               |
| CANAUX DE L'OTTAWA—             |                           |                               |
| Grenville.....                  | A. PRIDHAM.               |                               |
| Carillon.....                   | D. MURPHY.                |                               |
| Ecluse de Sainte-Anne.....      | J. BARRETT.               |                               |
| CANAL DU CAP-BRETON—            |                           |                               |
| Saint-Pierre.....               | WALLACE M. KAVANAGH.      |                               |
| CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT— |                           |                               |
| Hastings.....                   | TIMOTHY COUGHLAN, jeune.  |                               |
| Peterborough.....               | WM. BROWNSCOMBE.          |                               |
| Bobcaygeon.....                 | ELIJAH BOTTUM.            |                               |
| Buckhorn.....                   | W. H. HALL.               | (Adresse, Hall's Bridge P.O.) |
| Fenelon.....                    | WM. McARTHUR.             |                               |
| Burleigh.....                   |                           |                               |
| CANAL MURRAY—                   |                           |                               |
| .....                           | P. KEELER.                | (Adresse, Brighton, Ont.)     |