

## CHAPITRE XIV.

**MXXXI.** Département de la marine.—**MXXXII.** Vapeurs océaniques.—**MXXX-III.** Phares.—**MXLI.** Dépenses d'entretien.—**MXLII.** Phare à Cap-Race.—**MXLIII.** Vapeurs fédéraux.—**MXLIV.** Communication avec l'île du Prince-Edouard.—**MXLV.** Police de havres.—**MXLVI.** Marins malades et sans ressources.—**MXLVII.** Inspection de bateaux à vapeur.—**MXLV-III.** Certificats des capitaines et des seconds.—**MXLIX.** Candidats qui ont obtenu des certificats pour la navigation sur les côtes et à l'intérieur.**ML.** Naufrages en 1893.—**MXLI.** Naufrages depuis 1870.—**MLII.** Pertes de vies et de propriétés.—**MLIII.** Réduction dans les naufrages et pertes de vies.—**MLIV.** Service météorologique.—**MLV.** Dépenses du département.—**MLVI.** Revenu.—**MXIX.** Vaisseaux construits et inscrits en Canada, ou vendus aux autres pays.—**MLX.** Diminution dans le nombre de vaisseaux.—**MLXI.** Vaisseaux océaniques.—**MLXIII.** Nombre de vaisseaux arrivés aux et sortis des ports canadiens par pays.—**MLXIV.** Tonnage depuis 1867.—**MLXVI.** Nombre de vaisseaux transportant des cargaisons.—**MLXVII.** Augmentation dans le tonnage.—**MLXVIII.** Tonnage anglais et étranger.—**MLXIX.** Nationalités des vaisseaux.—**MLXX.** Tonnage anglais, canadien et étranger.—**MLXXI.** Total des vaisseaux arrivés et sortis, par périodes de cinq ans.—**MLXXIV.** Tonnage des cargaisons transportées dans et au dehors des provinces.—**MLXXV.** Le fer prenant la place du bois.—**MLXXVI.** Nombre de vaisseaux inscrits à Lloyd.—**MLXXVII.** Marine marchande du monde.—**MLXXVII.** Vaisseaux en voie de construction dans le Royaume-Uni.—**MLXXIX.** La vapeur et le fer remplaçant les voiles et le bois.—**MLXXX.** Construction de navires en fer sur la Clyde.—**MLXXXI.** Marine marchande entre le Canada et les Etats-Unis.—**MLXXXIV.** Total du commerce canadien par mer et par terre.—**MLXXXVII.** Augmentation dans le volume des vaisseaux.—**MLXXXVIII.** Le premier bateau à vapeur.—**MLXXXIX.** Dispositions relativement au commerce côtier.—**MXC.** Vaisseaux côtiers.—**MXCI.** Nationalité des vaisseaux dans le commerce côtier canadien.—**MXCII.** Proportion du tonnage anglais et étranger.—**MXCIII.** Vaisseaux océaniques entrés dans et sortis des principaux ports canadiens.—**MXCIV.** Marine marchande dans les possessions anglaises.—**MXCV.** Marine marchande dans les pays étrangers.—**MXCVI.** Vaisseaux inscrits des principaux pays.—**MXCVII.** Le rang que tient le Canada parmi les autres pays.—**MXCVIII.** Les premières constructions de navires en Canada.—**MXCIX.** Augmentation depuis la confédération.—**MC.** Bateaux à vapeur.—**MCI.** Description des vaisseaux.—**MCIV.** Marine marchande par province.—**MCVIII.** Tonnage en 1893.—**MCIX.** Nombre de vaisseaux canadiens naufragés.—**MCX.** Vaisseaux dont il n'a pas été fait rapport.—**MCXI.** Bassins de radoub.—**MCXII.** Bassins de radoub du gouvernement.—**MCXIII.** Bassin d'Halifax.—**MCXIV.** Coût de construction.—**MCXV.** Vaisseaux dans les bassins de radoub.—**MCXVI.** Dépenses et revenus.—**MCXVII.** Bassins de radoub dans les autres pays.

1031. Les intérêts maritimes du Canada sont considérables, et il importe, en conséquence, d'avoir un ministère de la marine parfaitement organisé. Cela a été reconnu depuis longtemps par le gouvernement et le peuple du Canada. L'union des provinces, en 1867, en ajoutant les importants intérêts maritimes des provinces de l'est à ceux