

1919, 19 de ces navires avaient été livrés par les constructeurs; des additions successives suivirent d'année en année, si bien qu'au 31 décembre 1924, 57 navires avaient été construits, ayant ensemble un tonnage brut de 353,450 tonnes. Au 31 décembre 1926, en raison de la vente ou de la perte de navires, la flotte était réduite à 46 navires avec un tonnage brut de 312,090 tonnes. Une compagnie distincte a été organisée pour l'exploitation de chacun de ces navires, dont le capital appartient à une autre compagnie, la Marine Marchande du Gouvernement Canadien, limitée. Cette dernière compagnie coordonne les opérations de tous ces navires et tient un compte séparé pour chacune des compagnies individuelles. Pour suppléer aux versements de fonds, des billets ont été donnés au ministre des Finances pour la totalité du capital constitutif de ces compagnies, avec stipulation d'intérêt à 5½ p.c.

Au début, l'exploitation de cette flotte fut profitable; elle laissait un surplus de \$1,004,233 au 31 décembre 1920, mais sans rémunération du capital. Toutefois, la situation changea bientôt, sous l'effet de la stagnation de la navigation et l'on constata en 1921 un déficit de \$8,047,635, puis en 1922 un autre déficit de \$9,649,479, un troisième en 1923 de \$9,368,670, un en 1924 de \$8,836,609, un en 1925 de \$7,667,513, enfin un autre en 1926 de \$6,687,221.

Cependant, ces déficits proviennent en plus grande partie des charges excessives de capital, attendu que les frais et les revenus de l'exploitation s'équilibrent à peu près. En 1926, le déficit des pertes en frais d'exploitation est de \$90,160, comparativement à \$948,053 en 1925 et \$1,440,880 en 1924. Les pertes totales en 1926 se trouvent considérablement augmentées par la grève des charbonnages en Angleterre, qui a forcé les vaisseaux faisant la navette entre le Canada et la Grande-Bretagne de porter assez de charbon canadien pour le voyage de retour, ce qui réduisait d'autant leur cargaison.

Au cours de l'année 1926 ces navires ont effectué 242 voyages, le plus grand nombre au Royaume-Uni et en Europe continentale, aux Antilles, à Terre-Neuve, en Australie et en Californie. Outre son siège social qui est au Canada, la compagnie possède des bureaux à Londres, aux Antilles, en Australie, en Nouvelle-Zélande et à Terre-Neuve; elle a, de plus, des agences dans toutes les principales villes maritimes de l'univers.

X.—TÉLÉGRAPHES.

La Compagnie de Télégraphe électro-magnétique de Toronto, Hamilton et Niagara, créée par un groupe d'hommes d'affaires de Toronto, fut la première à établir un service de télégraphie électrique dans la province du Canada d'avant la Confédération. Cette entreprise fut officiellement inaugurée le 22 octobre 1846 et la ligne entre Toronto et Hamilton fut mise en service le 19 décembre de la même année. En janvier 1847, elle fut prolongée jusqu'à Queenston, ville déjà reliée à Buffalo. La Montreal Telegraph Co. commença en février 1847 la construction d'une ligne Montréal-Toronto, qui fut livrée au public le 3 août suivant. A la fin de cette année, elle possédait 540 milles de fils télégraphiques, 9 bureaux, 35 employés et avait transmis 33,000 messages. Ces deux compagnies, celle de Montréal et celle de Toronto, reçurent leur charte d'incorporation à la session de la Législature de 1847. En 1852, la compagnie montréalaise absorba sa rivale.

La British North American Electrical Association fut également créée en 1847 dans le but de relier Québec aux provinces maritimes, mais pendant plusieurs années son réseau ne dépassa pas la Rivière-du-Loup; finalement, il fut prolongé jusqu'à Woodstock, N.-B., où il rejoignit l'American Telegraph Co., qui possédait déjà des lignes dans le Nouveau-Brunswick. En 1848, la New Brunswick Telegraph Co. construisit une ligne reliant St. John au réseau du Maine; l'année suivante elle étendit ses lignes jusqu'à Amherst, N.-E. Par l'intermédiaire de la