

Section 7.—Marine marchande de l'État canadien.

Vers la fin de la guerre, le gouvernement de la Puissance, comprenant la nécessité d'une flotte marchande tant pour le développement du commerce d'exportation du Canada que comme une extension de nos chemins de fer nationaux et enfin, comme moyen de fournir du travail à la population, passa des contrats avec les chantiers navals canadiens pour la construction de 63 cargo-boats en acier, de six types différents. En principe, ces navires devaient aider la flotte anglaise à subvenir aux transports de guerre, après quoi, la paix revenue, ils transporteraient au loin les produits des fermes, des forêts, des mines et des manufactures du Canada, favorisant ainsi l'expansion de son commerce d'exportation. Avant le 31 décembre 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 et 1927, en raison de la vente ou de la perte de navires, la flotte était réduite à 46 navires avec un tonnage brut de 312,900 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, en 1926 de \$6,687,221, enfin un autre de \$7,086,940 en 1927.

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 1927, le déficit d'exploitation est de \$720,735, comparativement à \$90,160 en 1926, \$948,053 en 1925 et \$1,440,880 en 1924. Le revenu total de 1927 est de \$10,233,964 et les déboursés sont de \$10,954,700. Le recul de 1927 est en grande partie dû à une réduction de volume dans le deuxième semestre du trafic entre le Canada et le Royaume-Uni et l'Europe, et parce que les vaisseaux canadiens n'ont pas les dimensions, la vitesse et l'équipement des cales en service ou en construction des lignes concurrentes.

Au cours de l'année 1927 ces navires ont fait 240 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.

PARTIE 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