

**66.—Tableau comparatif des signaux maritimes de danger, exercices terminés le 31 mars 1919-1930.**

Nota.—En 1930 il existait, outre les appareils désignés ci-après: 49 bouées-balises, balises flottantes et balises-poteaux d'amarrage éclairées; 5,532 bouées non éclairées; 827 tripodes à voyants, balises flottantes, balises-poteaux d'amarrage, mâtereaux de balisage et balises non éclairées; et 2,658 poteaux et poteaux avec ramée.

Énumération.	1919.	1920.	1921.	1922.	1923.	1924.	1925.	1926.	1927.	1928.	1929.	1930.
	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.
Phares.....	1,577	1,578	1,598	1,602	1,596	1,627	1,654	1,675	1,725	1,771	1,815	1,855
Vaisseaux-phares.....	9	10	9	9	9	10	10	10	11	11	11	11
Bateaux-phares.....	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gardiens de phares.....	1,122	1,120	1,130	1,118	1,105	1,119	1,134	1,143	1,156	1,179	1,192	1,207
Sifflets de brume.....	10	9	8	8	8	9	8	8	8	6	8	8
Sirène d'alarme.....	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Diaphones.....	128	131	134	135	138	140	146	146	147	153	158	162
Cloches de brume.....	29	32	33	35	36	35	35	36	35	36	38	38
Porte-voix.....	156	149	148	148	148	147	149	148	148	151	147	151
Cloches d'alar.(à main)	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4
Bouées à gaz siffiantes...	339	336	343	345	349	359	374	374	380	401	411	425
Bouées siffiantes.....	31	31	30	29	30	30	32	34	36	38	40	40
Bouées à cloche.....	86	89	90	90	92	95	98	99	101	104	111	119
Cloches sous-marines.....	15	12	11	7	7	7	7	6	6	6	4	4
Fusées ou bombes.....	6	7	7	7	7	7	6	6	6	6	5	5
Sirènes.....	3	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Postes d'alarme.....	12	13	13	13	12	12	13	13	13	13	13	13

**Section 7.—Marine marchande de l'État canadien.<sup>1</sup>**

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 transporterait 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 1929, en raison de la vente ou de la perte de navires, la flotte était réduite à 31 navires avec un déplacement de 243,710 tonnes. Une compagnie distincte a été organisée pour l'exploitation de chacun de ces navires, dont le capital appartient à une autre compagnie, Les Paquebots Nationaux Canadiens, 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. Toutefois, la situation changea bientôt sous l'effet de la stagnation de la navigation et l'on constata les années subséquentes

<sup>1</sup> Révisé par Geo. W. Yates, sous-ministre adjoint du ministère des Chemins de fer et Canaux.