

66.—Tableau comparatif des signaux maritimes de danger, exercices terminés le 31 mars 1920-1931.

NOTA.—En 1931 il existait, outre les appareils désignés ci-après: 49 bouées-balises, balises flottantes et balises-poteaux d'amarrage éclairées; 5,587 bouées non éclairées; 838 tripodes à voyants, balises flottantes, balises-poteaux d'amarrage, mâtereaux de balisage et balises non éclairées; et 2,658 poteaux et poteaux avec ramée.

Description.	1920.	1921.	1922.	1923.	1924.	1925.	1926.	1927.	1928.	1929.	1930.	1931.
	nomb.											
Phares.....	1,578	1,598	1,602	1,596	1,627	1,654	1,675	1,725	1,771	1,815	1,855	1,912
Vaisseaux-phares.....	10	9	9	9	10	10	10	11	11	11	11	11
Bateaux-phares.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gardiens de phares.....	1,120	1,130	1,118	1,105	1,119	1,134	1,143	1,156	1,179	1,192	1,207	1,227
Sifflets de brume.....	9	8	8	8	9	8	8	8	6	8	8	8
Sirène d'alarme.....	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Diaphones.....	131	134	135	138	140	146	146	147	153	158	162	165
Cloches de brume.....	32	33	35	36	35	35	36	35	36	38	38	38
Porte-voix.....	149	148	148	148	147	149	148	148	151	147	151	152
Cloches d'alar. (à main)	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4
Bouées à gaz sifflantes.....	336	343	345	349	359	374	374	380	401	411	425	429
Bouées sifflantes.....	31	30	29	30	30	32	34	36	38	40	40	40
Bouées à cloche.....	89	90	90	92	95	98	99	101	104	111	119	119
Cloches sous-marines.....	12	11	7	7	7	7	6	6	6	4	4	4
Fusées ou bombes.....	7	7	7	7	7	6	6	6	6	5	5	5
Sirènes.....	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Postes d'alarme.....	13	13	13	12	12	13	13	13	13	13	13	13

Section 7.—Marine marchande de l'État canadien.¹

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 1930, en raison de la vente ou de la perte de trois navires, la flotte était réduite à 30 navires avec un déplacement de 239,170 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 annuel à 5½ p.c.

Au début, l'exploitation de cette flotte fut profitable; elle laissait un surplus de \$1,056,767 pour l'année civile 1919 et de \$1,004,233 en 1920. Toutefois, la situation

¹ Révisé par Geo. W. Yates, sous-ministre adjoint du ministère des Chemins de fer et Canaux et par R. B. Teakle, vice-président de la Canadian National Steamships, Montréal.