

L'Arctic quitta le havre Winter le 12 août 1909, remonta le détroit Byam Martin et revint par le détroit Austin au détroit Barrow et à la terre de Lancaster. Il passa ensuite par le passage Navy Board, s'arrêtant à la baie Ponds, le long de la côte de la terre de Baffin. Dans une patrouille faite le long de la côte pour viser les permis des baleiniers, il s'arrêta à plusieurs pointes ou havres. Il s'occupa aussi de rechercher le "Snowdrop", un baleinier de Dundee, Écosse. L'Arctic visita le golfe de Cumberland, puis le port Burwell et revint ensuite à Québec où il arriva le 5 octobre 1909. Le rapport du capitaine Bernier et les comptes rendus des observations géologiques et météorologiques sont donnés dans le rapport du Ministère de la marine et des pêcheries. Au cours de ce voyage, le capitaine Bernier annexa au Canada un vaste territoire et des eaux territoriales. Aux terres annexées en 1907 il avait ajouté la terre de Banks et l'île Victoria. Il avait laissé dans des cairns des provisions pour assister les navires en détresse et fait respecter les règlements des pêcheries par l'émission de permis aux baleiniers.

Patrouille et annexion de territoires.

Avec ses deux côtes maritimes, et ses nombreuses voies fluviales, le Canada s'intéresse tout particulièrement aux efforts faits pour diminuer les dangers de la navigation. Les nouveaux appareils installés en ces dernières années par le Ministère de la marine et des pêcheries, ont permis, dans une grande mesure, de réduire ces dangers. Le Canada a été le premier à adopter certains de ces appareils et les bons résultats qu'ils ont donnés ont porté d'autres pays à en faire autant. Le draguage des havres et des canaux a ouvert les ports principaux à des navires de plus fort tonnage. Un indicateur des ports, publié dernièrement par le Ministère, décrit minutieusement les nouveaux types d'appareils employés pour faciliter la navigation dans les eaux canadiennes, tels que les diaphones, les phares éclairés au gaz acétylène, avec bouées à cloche ou à sifflet, les avertisseurs sous-marins, les stations de télégraphie sans fil et les steamers à glace spéciaux. L'indicateur donne également des statistiques spéciales sur les qualités et les prix approximatifs des différentes espèces de grain transportées pendant les huit années de 1900 à 1907 et les taux d'assurance maritime sur ces grains. Ces taux qui étaient de 99 cents par \$100 en 1900 ont été graduellement réduits à 38 cents par \$100 en 1907, et cette réduction est attribuée en partie à la diminution des dangers effectuée par les mesures prises pour venir en aide à la navigation. Pendant la même période, les taux d'assurance sur les marchandises, les provisions et les coques, ont également baissé, savoir, de 84½ centins à 38 centins par \$100 pour les marchandises et les provisions, et de 5 à 4½ sur la valeur des coques.

Perfectionnement des aides à la navigation dans les eaux canadiennes.

Le nombre de chartes d'incorporation, et de chartes supplémentaires émises pendant l'année civile 1909 est de 458, contre 290 en 1908 et 378 en 1907. Le capital total des nouvelles com-

Secrétariat d'Etat.