

**68.—Tableau comparatif des signaux maritimes de danger, années fiscales terminées le 31 mars 1923-34.**

NOTA.—Outre les appareils énumérés ci-dessous, il existe environ 9,150 bouées, balises et corps morts non lumineux.

Description.	1923.	1924.	1925.	1926.	1927.	1928.	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
	nomb.											
Phares.....	1,596	1,627	1,654	1,675	1,725	1,771	1,815	1,855	1,912	1,923	1,922	1,924
Vaisseaux-phares.....	9	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11
Gardiens de phares.....	1,105	1,119	1,134	1,143	1,156	1,179	1,192	1,207	1,227	1,230	1,230	1,226
Sifflets de brume.....	8	9	8	8	8	6	8	8	8	8	8	8
Sirène d'alarme.....	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Diaphones.....	138	140	146	146	147	153	158	162	165	170	171	171
Cloches de brume.....	36	35	35	36	35	36	38	38	38	38	38	38
Cornes de brume à main	148	147	149	148	148	151	147	151	152	153	154	154
Cloches d'alar. (à main)	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
Bouées à gaz, à sifflet, et à cloche	349	359	374	374	380	401	411	425	429	436	444	440
Bouées siffilantes.....	30	30	32	34	36	38	40	40	40	42	42	41
Bouées à cloche.....	92	95	98	99	101	104	111	119	119	119	122	122
Cloches sous-marines.....	7	7	7	6	6	6	4	4	4	3	2	2
Canons ou bombes de brume.....	7	7	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5
Postes d'alarme.....	12	12	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13

**Section 7.—Marine marchande de l'Etat.\***

La guerre n'a pas été sans exercer une énorme influence sur les flottes marchandes de l'univers. Les pertes infligées par les sous-marins, le grand besoin d'auxiliaires aux flottes de guerre et de moyens de transport, ainsi que le transport d'immenses quantités de matériel de guerre et de denrées nécessaires à l'existence des populations civiles de l'Europe sont tous des facteurs qui ont contribué à donner un grand essor à la construction de navires marchands. Vers la fin de la guerre, au fur et à mesure que s'intensifiait la guerre sous-marine, les pertes subies par les Alliés étaient une source de grande inquiétude et on s'efforça non seulement de conserver les navires anciens mais d'augmenter la flotte par la construction de nouveaux bâtiments. Ceci porta le gouvernement canadien à confier la construction de 63 cargos en acier de six différents modèles aux chantiers canadiens. En principe, ces navires devaient aider la flotte anglaise à subvenir aux transports de guerre; toutefois, la guerre se termina avant que le projet pût se réaliser entièrement. Malgré tout, les travaux continuèrent, car il s'agissait de donner de l'emploi et d'assurer, en raison des pertes subies au cours de la guerre, l'existence d'une flotte marchande en état de transporter outre-mer les produits des fermes, des forêts, des mines et des manufactures canadiennes.

La construction de navires était alors très coûteuse, ce qui constitua un grand obstacle à l'exploitation rationnelle de la flotte marchande. Avant le 31 décembre 1919, les constructeurs livrèrent 19 navires; les travaux avancèrent d'année en année, si bien qu'au 31 décembre 1924 la flotte comptait 57 navires et un tonnage brut de 353,450 tonnes. En raison de ventes et de la perte de trois navires, le nombre

\*Révisé sous la direction de Geo. W. Yates, sous-ministre adjoint du ministère des Chemins de fer et Canaux, par A. H. Allan, directeur général de la flotte Canadienne Nationale, Montréal.