SOMMAIRE

LE PACIFIQUE.
ECHOS DU JOUR.
CHAMBRE DES COMMUNES.
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.
A TRAVERS OTTAWA.
FEUILLETON—LA ROUTE DE L'ABIME. *Raoul de Navery.*
MARCHÉS D'OTTAWA.
MARCHÉS ETRANGERS.

LE PACIFIQUE

Sir Charles Tupper a prononcé un maître discours sur le chemin de fer du Pacifique. Il a parlé quatre heures durant et a savamment exposé toute cette vaste question avec les nombreux détails qui s'y rattachent. Nous allons en résumer brièvement quelques points principaux, ceux qui sont le plus de nature à intéresser le public.

On aimera d'abord à connaître le coût approximatif de cette grande entreprise, tel qu'estimé par le ministre des chemins de fer au moyen des données passablement correctes qu'il possède maintenant. Ces chiffres sont basés sur les estimations les plus élevées et comprennent les dépenses pour matériel roulant, etc.,

De la baie du Tonnerre à Selkirk, 406 milles	$17,000,000
De Selkirk à la vallée Jasper dans les Montagnes-Rocheuses, 1,000 milles	13,000,000
De la Vallée Jasper, à travers la Colombie-Britannique jusqu'au Port Moody, sur le Pacifique, 540 milles divisés comme suit :	
De la Vallée Jasper à Kamloops, 335 milles	15,000,000
De Kamloops à Yale, 115 milles	10,000,000
De Yale à Port Moody, 90 milles	5,000,000
Total	$60,000,000

Tels seraient, d'après ce calcul, les frais de construction du chemin, depuis le lac Supérieur jusqu'à l'Océan Pacifique.

Les frais d'exploration s'élèvent à $1,612,000 pour la Colombie Anglaise seule, et à $1,507,000 pour les sections de l'Est, soit un total de $3,119,000, qu'il faut ajouter aux soixante millions. Puis vient l'embranchement de Pembina, qui coûte $1,750,000, ce qui forme un grand total de $64,869,000.

La construction des 600 milles entre le Fort William et le lac Nipissing peut être retardées de quelques années ; mais si les espérances de sir Charles Tupper se réalisent, il est certain que dans un avenir très rapproché, les besoins du pays, le développement du territoire du Nord-Ouest, son commerce, tout enfin demandera impérieusement le complet achèvement de cette grande entreprise.

Suivant les calculs de M. Fleming, les frais de construction sur cette dernière section atteindront $40,000 par mille. Il est vrai que le ministre des chemins de fer pense qu'on peut réduire ce montant à $30,000 ; mais en supposant même que les premiers chiffres soient exacts, nous arrivons à une somme de $24,000,000, ce qui forme un grand total de $88,870,000. D'après l'autre estimation, il y aurait une différence en moins de $6,000,000 ; mais si l'on prend une moyenne, la dépense serait d'environ $85,000,000 pour la construction de tout le chemin du Pacifique. On est loin des estimations de l'opposition qui évalue à $150,000,000 ou $200,000,000 les frais de construction de notre grande route transcontinentale.

Maintenant, où prendre l'argent pour faire face à cette énorme dépense ? Sir Charles Tupper s'est chargé de répondre à cette question. Signalant les chiffres cités par sir John Macdonald—chiffres que le *Globe* n'a pas trouvé exagérés—il a dit qu'en supposant qu'il s'établisse seulement 550,000 colons dans le Nord Ouest durant les dix années à venir, la vente des terres rapportera certainement $38,000,000 comptant et $32,000,000, balance des prix de vente qui reviendront plus tard au trésor, en tout $70,000,000, c'est-à-dire une somme suffisante pour construire toute la partie du chemin de fer entre le lac Supérieur et l'Océan Pacifique.

On aimera probablement à connaître le chiffre de la dépense encourue jusqu'au 31 décembre dernier pour la construction du chemin. Il s'élève à près de onze millions de piastres. En voici un état détaillé :

De Fort William à la Rivière-Rouge	$4,866,891
Télégraphes	595,039
Embranchement de Pembina sans lisses	511,214
Lisses, etc	2,978,062
Canada Central	563,715
Embranchement de la baie Georgienne	72,000
Ligne à l'ouest de la Rivière-Rouge	12,030
Dépenses du génie, etc	993,000
Frais tels qu'achat de terres à Kaministiquia et creusage à la baie du Tonnerre	247,306
	10,729,257

Sir Charles Tupper compte que dans deux ans, au mois de juillet 1882, 700 milles du Pacifique seront en opération, indépendamment de la section de la Colombie-Britannique : 400 milles de la baie du Tonnerre à Selkirk, 85 milles de Selkirk à Saint-Vincent, 200 milles à l'ouest de la Rivière-Rouge et 13 milles jusqu'à Winnipeg.

En parlant de la construction de cette partie du chemin comprise entre Yale et Kamloops,—125 milles—le ministre des chemins de fer a prouvé par les chiffres même du *Globe*, que les colons qui iront s'y établir durant la construction du chemin, en en portant le chiffre à $100,000, fourniraient à eux seuls, par l'augmentation du revenu, le montant nécessaire pour payer l'intérêt des frais de construction. Au reste, la dépense de $9,000,000—l'estimation du coût de cette section—se fera avec toute la discrétion possible, sans aucune précipitation qui pourrait être de nature à obérer les finances du pays. Cette somme ne sera totalement déboursée que dans quatre ou cinq ans, et il ne sera pas dépensé plus d'un million cette année. Le contrat conclu avec les entrepreneurs porte que le gouvernement pourra interrompre les travaux en tous temps sur cette section, pour quelque cause que ce soit, sans que les entrepreneurs aient droit à des dommages. On se souvient que le ministère Mackenzie s'était engagé, lui, à dépenser $2,000,000 par an dans la Colombie-Britannique, pour régler les difficultés politiques survenues entre lui et cette province.

L'avenir commercial du chemin de fer a été savamment discuté. Sir Charles Tupper a donné comme exemple les recettes perçues pendant le mois de mars de cette année sur le chemin de fer d'embranchement de Pembina. Elles s'élèvent à $24,771, ce qui représente 17 pour cent par année sur tout le prix de revient. Ce magnifique résultat promet beaucoup pour l'avenir et montre que certaines sections du Pacifique seront une bonne spéculation, non-seulement au point de vue du développement du pays, mais même sous le rapport commercial.

En terminant, sir Charles Tupper a déclaré que si, demain, le gouvernement voulait réitérer l'offre que fit le ministère Mackenzie, en 1876, d'octroyer $27,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre à une compagnie qui se chargerait de la construction du chemin depuis Winnipeg jusqu'à Burrard Inlet, les premiers capitalistes du pays offriraient toutes les garanties possibles pour construire le chemin à cette condition, ce qui règlerait pour toujours la question de savoir si cette entreprise n'est pas un fardeau trop onéreux pour la population canadienne. Pas un député de l'opposition n'a osé s'inscrire en faux contre cette déclaration, que sir Charles Tupper n'a pas émise à la légère, mais sur les meilleurs renseignements possibles.

ECHOS DU JOUR

Une dépêche reçue ce matin à Londres annonce l'arrivée de l'impératrice Eugénie à la colonie du Cap.

Un détachement de 90 immigrants anglais, (des fermiers pour la plupart) est arrivé à Halifax par le *Sardinian* il y a quelques jours. Ces émigrants se sont dirigés vers la province d'Ontario.

La princesse Louise a assisté à une partie de la séance de la Chambre des communes, hier après-midi. Son Altesse Royale avait également paru à la Chambre la veille et avait entendu le discours de sir Charles Tupper.

Commencé par sir Charles Tupper, le débat sur le Pacifique se poursuit avec vigueur et habileté de part et d'autre. L'honorable M. Blake, qui a répliqué au ministre des chemins de fer a parlé plus de cinq heures durant : on voit que les discours s'allongent de plus en plus. Il a profité de cette question pour faire un exposé général de la situation du pays, qu'il n'a pas peint sous des couleurs très riantes. Il a blâmé sans merci la conduite du cabinet Mackenzie au sujet de la construction projetée de la section du Pacifique dans la Colombie Anglaise : il est malheureux qu'il ait attendu aussi tard pour dégager sa responsabilité.

La réplique de M. Langevin a été très incisive et vigoureuse. Il a démoli avec succès une bonne partie de l'argumentation de M. Blake. M. Casgrain a pris ensuite la parole, suivi par M. de Cosmos, qui discourait encore sur cette entreprise, particulièrement chérie aux Colombains, à trois heures ce matin. Le débat sera repris après-demain, et se terminera probablement à l'aurore, mardi.

M. Parnell et son parti viennent de subir un échec sérieux, par la défaite de leur candidat dans le comté de Cork. L'élection a été gagnée par un *Home Ruler* modéré. Les *Home Rulers* de cette classe seront beaucoup plus nombreux que les autres dans la nouvelle chambre et ils annonçent déjà un programme assez conciliant. Ils se borneront à demander l'extension des franchises électorales en Irlande de manière à appliquer aux électeurs irlandais les lois anglaises de 1868, et à réclamer une légère diminution des charges du fermier irlandais. Cette tactique est peut être la plus sage. Car ce n'est pas ici que le principe qu'il faut demander plus pour avoir moins trouverait son application. Au contraire, c'est en se montrant modérés que les *Home Rulers* ont plutôt la chance d'obtenir quelque chose. Pour cela, il ne faut pas que la fraction que commande M. Parnell domine parmi eux, et à ce point de vue l'élection de Cork est plutôt un bien qu'un mal.

Des nihilistes entreprenants, déguisés en marmitons, ont tenté d'empoisonner le czar ces jours derniers, en mettant de l'arsenic dans ses aliments. Ils ont été découverts avant d'avoir pu mettre leur plan à exécution.

Le czar a encore du bonheur dans son malheur, mais la chance continuera-t elle toujours à venir ainsi à son secours ? Le passé ne garantit pas l'avenir, et en présence de la persévérance diabolique de ses ennemis, il y a plutôt probabilité que cette chance lui fera défaut quelque jour, et alors malheur à lui.

Combien y a-t-il de personnes qui voudraient posséder au prix d'une pareille existence, le plus beau trône de l'Europe et du monde ? On cite le mot d'une jeune princesse ambitieuse : "Etre reine de France comme Marie-Antoinette, quitte à mourir comme elle !" Voilà un souhait bien étrange, mais qui serait plus explicable, cependant, que celui d'être empereur à la façon d'Alexandre II.

CHAMBRE DES COMMUNES

L'orateur prend son siége à trois heures.

Après les affaires de routine,

M Blake continue ses remarques sur la question du chemin de fer canadien du Pacifique.

Les dernières lois adoptées en Angleterre, au sujet de la tenure des terres, auront certainement, dit-il, l'effet d'amener une émigration considérable de l'Angleterre. Comme pays attirant l'émigration, il est absurde d'établir une comparaison entre le Canada et les Etats-Unis. Malheureusement pour nous et pour l'Angleterre, les émigrants irlandais préfèrent de beaucoup se rendre dans des pays qui ne sont pas soumis au gouvernement anglais, et c'est pour cela qu'ils se portent aux Etats-Unis. L'Irlande n'a pu effacer le souvenir des injustices dont elle a été victime, et la politique libérale adoptée à son égard depuis quelques années, n'a pu faire oublier les persécutions dirigées autrefois par l'Angleterre contre ce malheureux pays. Il faut espérer que le nouveau gouvernement qui arrive au pouvoir, à la suite du changement qu'ont amené les dernières élections, adoptera une politique qui mettra fin aux malheurs de l'Irlande.

L'ouest des Etats-Unis offre à l'émigrant des avantages plus considérables que ceux que lui présente le Canada ; c'est pour cela que les espérances du gouvernement seront entièrement trompées.

Le gouvernement canadien compte réaliser $38,000,000 par la vente de ses terres, d'ici à quelques années ; c'est un chiffre qui n'a jamais été atteint dans les Etats-Unis. Les calculs de l'honorable premier ministre sont faux, jamais le Canada ne retirera plus de $23,350,000 de la vente de ses terres. Du reste, le gouvernement entrave la colonisation en mettant entre les mains des spéculateurs les meilleures terres, c'est-à-dire celles qui se trouvent à proximité de la ligne du chemin de fer.

C'est trop présumer que de calculer que les colons paieront les quatre dixièmes du montant du droit de préemption dans l'espace de trois ans. On sait que généralement les paiements de cette nature sont retardés et que les autorités peuvent difficilement expulser un colon qui a défriché un emplacement, y a élevé des constructions, et l'a entouré de clôtures. La vente de nos terres dans le Nord Ouest pourra produire un certain revenu, mais elle ne se montera pas au chiffre donné par l'honorable premier ministre. Notre position financière est des plus difficiles et elle ne pourra que s'aggraver si nos ressources ne sont pas augmentées. Il faut de toute nécessité développer le pays, au moyen de chemins de fer, mais il serait désireux de prendre des obligations qui imposeraient de trop lourdes charges au pays. Depuis un an nos importations diminuent, nos finances sont dans un état déplorable et il faut de toute nécessité recourir à l'économie pour remédier à cet état de choses.

Nos dettes n'augmentent pas dans une proportion égale à nos revenus. Dans les états d'Europe, la dette nationale double en quarante ans ; dans le notre elle a doublé depuis neuf ans. L'état de nos finances est donc de nature à décourager l'émigration.

Le ministre des finances a déclaré qu'il s'attendait à un bénéfice de $500,000 ; mais l'opposition est bien convaincue que le déficit ne se bornera pas à ce chiffre. Attendons les résultats qu'amènera la construction du chemin de Fort William à Selkirk, avant de nous lancer dans de nouvelles entreprises. La confédération est une union qui entraînera fatalement le divorce ; les différentes provinces ont été amenées à en faire partie sous la foi de promesses mensongères, et ce n'est pas en dépensant des sommes énormes au bénéfice exclusif de la Colombie Anglaise qu'on arrivera à cimenter l'union. Je propose donc, comme amendement, que les travaux de la construction de l'embranchement de la Colombie Anglaise soient interrompus.

M. Bunster—L'honorable député de Durham-Ouest a-t-il l'intention de compromettre l'œuvre de la confédération en détachant la Colombie Anglaise de l'Union. Cette province est peut-être la plus riche du Canada, la construction d'un chemin de fer amènera le développement de ses ressources et couvrira promptement les déboursés du gouvernement.

A 6 heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR

Les bills suivants sont considérés en comité et lus pour la troisième fois :

Bill constituant la compagnie de colonisation du Nord-Ouest.

Bill amendant l'acte de constitution de la compagnie du télégraphe de Montréal.

Bill constituant la compagnie de télégraphe du "Great Western."

Bill constituant la compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de la Baie d'Hudson.

Bill constituant la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée Nelson.

Bill relatif à la constitution de la compagnie de chemin de fer de "Credit Valley."

Les amendements faits par le Sénat au bill constituant la compagnie de Saint-Clair et du lac Erié sont considérés en comité et lus une 3me fois.

M. Bunster continue ses remarques. Il dit que la construction immédiate du chemin de fer est indispensable dans les intérêts de la province et que les frais qu'elle entraînerait seraient amplement couverts par les bénéfices qu'en retirerait le gouvernement.

M. Langevin—La question de la construction du chemin de fer du Pacifique passionne depuis plusieurs années l'opinion publique. La proposition de l'honorable député de Durham-ouest, demandant le retard de sa construction peut amener les plus graves complications car elle est de nature à rompre le lien de la confédération. Le pays s'est engagé à la construction de ce chemin et le ministère de l'opposition, lorsqu'il était au pouvoir, a accepté les engagements pris par le cabinet qui l'avait précédé.

L'honorable député de Lambton a déclaré lui-même, en 1878, que les travaux de la section ouest du chemin de fer du Pacifique seraient commencés au printemps et l'honorable représentant qui vient de proposer la motion ne doit pas oublier qu'il a accepté les conditions de lord Carnarvon. Il n'a cessé de donner son assentiment à la politique des chemins de fer que du moment qu'il s'est convaincu que la Colombie-Britannique ne se laisserait pas corrompre moyennant un octroi de $750,000.

Le chemin de fer du Pacifique, comme il l'a été maintes fois répété, sera construit de façon à ne faire peser sur le pays aucun fardeau onéreux.

L'honorable député de Durham-ouest a fait intervenir très mal à propos la question de la tenure des terres en Irlande. Il aurrait dû comprendre que le sujet est complètement étranger à la question qui occupe la Chambre actuellement.

La province de Québec est parfaitement satisfaite des promesses du gouvernement qui s'est engagé à construire un chemin direct de l'atlantique au Pacifique. L'entreprise ne peut pas s'accomplir dans un jour, elle s'accomplira en raison directe des revenus, car il ne faut pas faire peser sur le pays une taxe qui arrêterait son développement en même temps que son commerce.

L'orateur passe ensuite en revue les différents arguments de l'honorable députe de Durham-ouest qu'il réfute victorieusement.

M. Casgrain dit que le pays commettait une folie en s'engageant dans l'entreprise. Les premières dépenses seront énormes et les bénéfices se feront attendre bien longtemps.

MM. McInness et DeCosmos prennent la parole sur la question et à 2.40 heures la Chambre s'ajourne.

—Le gouvernement de Québec vient d'acquérir la possession d'un grand bâtiment situé au pied de la rue du Prince-Edouard, qu'il va mettre à la disposition du chemin de fer du Nord.

—On annonce la mort de M. l'abbé Belleau, curé de Sainte-Croix, après quelques jours de maladie seulement. Le défunt était le frère de sir Narcisse Fortunat Belleau, ex lieutenant-gouverneur de la province de Québec.

—La cour d'assises de la Haute-Loire (France) vient de condamner un nommé Trested Frédéric aux travaux forcés à perpétuité. Ce misérable avait, sans motif apparent, tiré des coups de révolver sur sa femme, sa belle mère, sa belle sœur et un voisin qui s'élançait pour le désarmer. Sa femme qui se trouvait dans une position intéressante, a succombé aux blessures. Les autres en sont revenus. En entendant le verdict, Trested a dit aux gendarmes : "Je mérite un diplôme. Avec mon révolver j'ai arraché les dents de ma belle-mère, j'ai vacciné ma belle-sœur et j'ai délivré ma femme sans opération.

Nous nous faisons un plaisir de publier aujourd'hui l'adresse acrostiche, lue, d'une manière fort intelligente, par Mlle Clermont, élève de l'école centrale des Sœurs Grises, à Son Altesse Royale la princesse Louise.

Nous avons regretté de ne pouvoir, faute d'espace, la publier dans notre numéro d'hier.

L'école centrale dont il s'agit ici est tenue par les révérendes Sœurs Grises, à la maison-mère, rue Water. Soixante-dix élèves y reçoivent les soins de quatre sœurs dévouées. Leur excellente tenue, la charmante simplicité et l'aisance parfaite avec lequelles elles se sont acquitté de tout en présence de la princesse, indiquent assez quelle excellente éducation les élèves reçoivent dans cet externat.

Quoique l'intention de Son Altesse Royale ait été principalement de rendre visite aux bonnes religieuses elles-mêmes, nous croyons cependant qu'il lui aura fait plaisir d'avoir rencontré, dans cette visite, les élèves de l'école centrale.

Voici le texte de l'acrostiche dont il a été fait mention :

Auprès de nous, gracieuse princesse
Soyez la bienvenue, en cet humble séjour,
On a dit qu'aux enfants votre cœur s'intéresse ;
Nous en avons la preuve en ce radieux jour.
Avec les sentiments d'un filial amour,
L'expression d'un dévoûment sincère,
Tout ce que l'on saurait donner de précieux
En ce jour, nous l'offrons. Nos cœurs seront heureux
Si cette offrande doit vous plaire,
Si vous daignez pour vous les croire affectueux
Et recevoir avec bonté leurs vœux.
Restez longtemps ici, dans cette autre patrie,
Où le Seigneur vous envoya,
Et vivant heureuse et chérie,
Aimée et vénérée en ce cher Canada.
Les hivers y sont froids, mais l'âme
En ces lieux, sait garder de l'amitié la flamme.
L'amour de vos enfants
Adoucira pour vous les douleurs de l'absence ;
Pour vous les vœux de la reconnaissance
Prendront les cieux propices et cléments ;
Ils béniront ces vœux ardents.
Nous dirons donc au Divin Père :
Comblez, comblez de vos précieux dons,
En tout temps, en tout lieu, celle que nous aimons.
Sa noble vertu, si sincère,
Seigneur, doit toucher votre cœur.
Exaucez-nous, donnez-lui le bonheur."
L'heure s'avance
Où notre joie hélas ! trop rapide, va fuir
En court instant encore, et de notre présence,
Il vous faudra partir ;
Soyez toujours heureuse, ô très noble princesse,
Et croyez que nos cœurs vous aimeront sans cesse.

Ottawa, 14 avril, 1880.

ÇÀ ET LÀ

—Pendant les quatre derniers mois, au delà de 1000 enfants ont été vaccinés à Montréal par les médecins du bureau de santé.

—La baronne Burdett Coutts a refusé de contribuer au fonds d'élection en faveur du fils de Gladstone. Elle dit que le pays demande un gouvernement fort, et que, depuis la dissolution du parlement par Gladstone, le parti libéral est trop désorganisé pour former un tel gouvernement.

—A partir du 1er mai, le train de nuit du chemin de fer du Nord partira de la gare du Palais, Québec, à 10.30 p. m, et devra arriver à Montréal à 6h. a. m. Un Pullman d'un nouveau style sera mis à la disposition des passagers, pour lequel ils n'auront à donner que $1. Les recettes du chemin, pour le mois de mars, ont atteint près de $70,000.

—A ceux qui s'empressent de laisser le pays pour aller chercher fortune à l'étranger, nous leur citerons—dit le *Journal des Trois-Rivières*—entre mille, un fait qui est propre à les faire réfléchir. Dans le cours de l'hiver un M. Villemure, de Sainte Flore, a donné $50 à son fils pour se rendre à Manchester où il devait, croyait-il, trouver immédiatement de l'emploi. Le fils s'est rendu, mais il n'a pu trouver de situation et son père a été obligé de lui envoyer $30 pour le faire revenir.

—On a obtenu des différentes compagnies des chemins de fer sillonnant le Minnesota, le Wisconsin et le Michigan, une réduction notable dans le prix de passage depuis les différentes localités de ces Etats jusqu'à Montréal, en vue de la grande célébration à Québec.

D'abord, le prix de chaque billet de passage de Chicago à Montréal pour les personnes au-dessus de 15 ans—aller et retour—par la voie du Grand-Tronc, est de $17.00—soit une réduction de moitié au moins.

Les compagnies North Western et West Wisconsin, sur le parcours desquelles sont échelonnées plusieurs localités canadiennes assez importantes, viennent de promettre une réduction des deux-cinquièmes sur les prix courant, c'est à dire qu'un billet de passage qui coûterait, aller et retour, $100, depuis une localité quelconque, dans le Michigan, le Wisconsin ou le Minnesota jusqu'à Chicago, peut s'obtenir moyennant $63. Il se peut faire que ces compagnies portent bientot la réduction demandée à la moitié du prix ordinaire. Prenant Saint-Paul comme le point le plus éloigné de Montréal, nous sommes maintenant en mesure de dire que le prix du billet de passage, bon pour 30 jours, entre ces deux points, aller et retour, ne dépassera certainement pas $34.

CHAPEAUX DE SOIE.

Les nouvelles modes de chapeaux pour le printemps sont prêtes.
Ces chapeaux font bien, sont très légers et conviennent à presque toutes les figures.

R. J. DEVLIN

TOUS LES JOURS

GRANDE VENTE!

DE

MARCHANDISES

Nouvelles et de Goût

CHEZ

O'DOHERTY et Cie.,

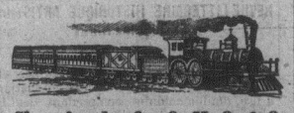
110 RUE SPARKS

En face de MM. Bates et Cie., épiciers.

Compagnie d'imprimerie d'Ottawa

Une assemblée des actionnaires de la Compagnie d'Imprimerie d'Ottawa—dûment incorporée en vertu de lettres-patentes du gouvernement d'Ontario—sera tenue, le 28 AVRIL prochain, au no. 8, rue Murray, à 8 heures p. m., pour procéder à l'élection des directeurs et aux affaires générales de la Compagnie.

Par ordre des directeurs provisoires,
C. D. THÉRIAULT.
Ottawa, 16 avril 1880.



Chemin de fer Q. M. O. & O

Le tarif d'été prendra effet le et après le

15 AVRIL 1880

J. B. LABELLE,
Agent Général des Passagers.
L. A. SÉNÉCAL,
Surintendant Général.

Etablissement Caledonia

DE

DEGRAISSAGE, NETTOYAGE

ET

Machine a battre les Tapis

(*Vis-à-vis le quai de la Reine.*)

Habillements de messieurs teints clair ou foncé pour

UNE PIASTRE.

Gants, Nattes, Robes, etc., nettoyés.

UN BON TAILLEUR

Est attaché à l'établissement pour le pressage.

BUREAU :—52, RUE WELLINGTON.

FRASER ET VIAU.

Ottawa, 9 avril 1880. 3m

Terre a Vendre

Une magnifique terre est à vendre, à très bon marché, dans le canton de Portland, à proximité du Lac à Thomas, contenant 200 acres en superficie, dont 60 sont en bon état de culture. La maison, la grange et les autres bâtiments sont solides et bien construits. On pourra s'adresser pour celle-ci, ainsi que pour une autre terre, située à 2 milles du village de Buckingham, et un emplacement spacieux situé dans le village même, à F. X. Boileau, du même lieu.

VIENT DE PARAITRE

UN PARALLELE

Lord Beaconsfield et sir John Macdonald

PAR

JOSEPH TASSÉ

Brochure sur papier de luxe, accompagnée des portraits de lord Beaconsfield et de sir John Macdonald.

Prix : 50 cts. l'exemplaire

S'adresser au bureau du *Canada*.

MAISONS A LOUER

Une RÉSIDENCE en brique, contenant 10 appartements, avec remises et jardin, No. 152 rue Dalhousie ; loyer, $10 par mois.

Un MAGASIN et RÉSIDENCE, No 170 coin des rues Dalhousie et Water ; loyer, $12 par mois.

Pour plus ample information, s'adresser à Madame H. PINARD, 94 rue Water.

SERVICE A THÉ

EN

PORCELAINE,

(44 morceaux)

$5.00

C. S. Shaw & Cie

IMPORTATEURS

63 rue Sparks

BEAUX

CHAPEAUX!

DE

FEUTRE !

POUR

50 et 75 cents

CHEZ

H. L. COTE,

128 Rue Rideau

Pres de la rue Nicholas

HOTEL MONTREAL

TENU PAR

MICH. COAILLIER alias NAVION

COIN DES RUES

Wellington et Bridge, Hull

Brandies et cigares de premier choix, et table de première classe. Chevaux et voitures de toutes sortes à volonté.

Les personnes qui visitent Hull en touristes ou pour affaires, feront bien de descendre à cet hôtel, où elles trouveront tout le confort désirable.

19 février 1880.

1880

Fêtes de Pâques!

M. LAUR. DUHAMEL

Ayant fait de grandes améliorations à son étal, lui permettant d'exhiber un assortiment plus considérable de

Viandes de Choix,

que les années précédentes, est capable de satisfaire tous les goûts.

Il remercie ses nombreuses pratiques de l'encouragement libéral qu'il en a reçu, et sollicite de nouveau leur patronage et celui du public en général. Il fera tout en son pouvoir pour tous les satisfaire.

IL A TOUJOURS EN MAINS

VOLAILLES,
SAUCISSES,
LANGUES,
VIANDES FUMÉES,
LARD SALÉ, etc., etc.,

AU COIN DU VIEUX

MARCHE BY,

SUR LA RUE CLARENCE.

Ottawa, 22 mars 1880.

FERRONNERIE

POUR LA

Ferronnerie à bon marché

ALLEZ CHEZ

McDougal & Cuzner,

Enseigne de la GRANDE TARIERE,

RUE SUSSEX.

Ottawa, 2 février 1880.