township de Thorold, franchir par un tunnel l'arête élevée d'un mille et demi et se rendre directement, par canal, jusqu'à la limite des hautes terres. De là un chemin de fer devait descendre les hautes terres et former jonction, au moyen d'un autre canal avec les eaux navigables de *Twelve-Mile-Creek*, de manière à fournir le passage nécessaire jusqu'au lac Ontario. La partie canalisée devait avoir une capacité suffisante pour permettre le passage de bateaux ne portant pas moins de 40 tonneaux.

Des assemblées publiques furent convoquées, des tracés faits, et l'on prit d'autres moyens pour intéresser le public à l'entreprise; mais on verra combien peu d'intérêt la chose excita quand nous dirons qu'à la cérémonie de la levée de la première motte de terre, le 30 novembre 1824, il n'y avait pas six capitalistes ou personnages influents du district. En 1825, on abandonna le premier projet pour en adopter un autre qui permettait le passage des goélettes et des sloops. Il fut décidé d'avoir l'entrée à *Twelve-Mile-Creek*, ou Port Dalhousie, et le terminus supérieur à la rivière Welland, d'où l'on devait tirer l'alimentation d'eau du canal. On se proposait d'établir bientôt une communication entre la rivière Welland et le lac Erié de manière à éviter les obstacles en aval du Fort Erié. On proposait d'établir des écluses de bois longues de 110 pieds sur 22 de large, la section transversale du canal devant avoir 26 pieds au fond et 58 à la surface de l'eau, excepté, dans la grande tranchée, qui n'aurait que 15 pieds de largeur au fond sur un parcours de deux milles, avec une hauteur d'eau de 8 pieds.

Durant l'été de 1825, la compagnie entreprit l'exécution de son projet avec un capital nominal de \$200,000, et depuis cette époque son histoire est celle d'une suite d'embarras financiers.

En 1826, elle obtint du gouvernement du Haut-Canada un emprunt de \$100,000 pour trois ans, et du gouvernement impérial la promesse qu'il fournirait la neuvième partie de coût évalué des travaux, à certaines conditions, savoir: que les écluses auraient 22 pieds de large et que tous articles expédiés par ce gouvernement passeraient sur le canal francs de péage. En 1827, le gouvernement du Haut-Canada prit des actions dans l'entreprise pour \$200,000 et le gouvernement du Bas-Canada pour \$100,000. Les autorités impériales firent un octroi de 13,000 acres de terres dans le voisinage du canal et subséquemment prêtèrent \$200,000 pour dix ans à 4 pour cent d'intérêt. En 1828, un éboulement de terre eut lieu dans l'excavation de la grande tranchée, ce qui augmenta de beaucoup les embarras de la compagnie, parce qu'elle fut obligée de renoncer à la rivière Welland comme source d'alimentation. Finalement, la compagnie adopta la Grande-Rivière comme source d'alimentation et poussa les travaux avec une grande énergie, si bien que l'eau fut introduite dans le canal durant l'automne de 1829, et au mois de novembre, exactement cinq années après le commencement des travaux, deux goélettes, l'une de 85 tonneaux et l'autre d'un plus faible tonnage, remontèrent le canal depuis le lac Ontario jusqu'à la rivière Welland. La compagnie après avoir accompli de si grands travaux, pensa que le moment était venu de demander une nouvelle aide au gouvernement pour mener les travaux à achèvement complet. Elle demanda donc à la législature un octroi de \$100,000 avec pouvoir d'augmenter son fonds

social jusqu'à concurrence de \$1,200,000; après de longues discussions, le vote en faveur du projet fut emporté à de faibles majorités. Subséquemment, la compagnie proposa de prolonger la ligne principale du canal en suivant la rivière Welland jusqu'à Port Colborne (Gravelly Bay) en agrandissant environ 5 milles de l'alimentateur et creusant un nouveau canal sur le reste du parcours jusqu'à la Baie.

En 1831, le gouvernement approuva ce projet et accorda un prêt de \$200,000 pour l'achèvement des travaux qui furent immédiatement repris et terminés en 1833. A cette époque, le canal occupait presque le même tracé qu'aujourd'hui, mais les écluses étaient plus petites et faites exclusivement de bois.

Aucune construction importante ne fut établie sur le canal jusqu'après l'union des deux provinces. En 1837, le gouvernement se décida, à convertir en actions tous ses prêts jusqu'à cette date et fut autorisé à souscrire un nouveau capital de \$950,000. Le fond social de la compagnie était déclaré être de \$1,195,200 et les directeurs ne pouvaient dépenser que \$400,000 durant l'année. En 1839, le parlement, sur un vote de 26 contre 9, passa un acte autorisant le gouvernement à acheter toutes les actions particulières, en sorte que le canal pût devenir propriété publique, mais des difficultés financières retardèrent l'exécution de ce projet jusqu'en 1841, époque à laquelle le canal fut placé sous le contrôle du Bureau des Travaux Publics. Les sommes dépensées par le gouvernement sur ce canal représentaient, jusqu'à cette époque un montant de \$1,851,427.77, mais comme le canal ne suffisait pas aux besoins du commerce, il fut décidé de l'agrandir sans toutefois adopter les dimensions recommandées en 1839 par le colonel Phillpotts, savoir des écluses de 200 pieds de long sur 55 de large. Il fut néanmoins résolu de reconstruire toutes les écluses en pierre, aux dimensions de 120 x 24 pieds, avec 8 1/2 pieds d'eau sur les seuils; il fut également décidé que l'aqueduc serait reconstruit en pierre, que l'alimentateur serait converti en un canal navigable, que les havres de Port Dalhousie et Port Colborne seraient améliorés, que les deux premières écluses à Port Dalhousie et l'écluse de Port Colborne auraient 200 x 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, et finalement que l'embranchement de Port Maitland serait entrepris et achevé avec une écluse de prise d'eau sur le lac Erié, ayant 200 par 45 pieds, avec 9 pieds sur les seuils. Depuis lors, l'amélioration de ces constructions a été systématiquement et heureusement conduite jusqu'à ce que le canal eût atteint sa perfection actuelle.

ENTREPRISE CANADIENNE.

Nous apprenons que M. Andrew Esinhart, député du comté de Laprairie à la législature de Québec, vient de se mettre à la tête d'une grande entreprise.

On sait que durant la saison qui vient de s'écouler, la brique à fait défaut d'une manière déplorable en cette ville et qu'elle a atteint jusqu'à \$10 et \$12 le 1000 quand son prix normal était auparavant de \$5 à \$6.

Il est probable que les opérations de construction seront encore plus actives l'année prochaine.

En prévision de la demande, M. Esinhart fait construire à Laprairie une briquerie qui pourra fournir cinq millions de pièces.

Il a acheté à un millier au village, sur le bord de la petite rivière St. Jacques, un lot de terre glaise de onze arpents de superficie, et à quel-

que distance de là un arpent de sable.

Les fournaux sont actuellement en construction et 30 hommes sont activement à l'œuvre.

M. Esinhart fait aussi construire des berges et un petit remorqueur qui feront le service entre les fournaux la ville.

La rivière St. Jacques est navigable pour les barges jusqu'à l'établissement de M. Esinhart. Une fois chargées elles seront remorquées jusqu'à Montréal moyennant une bagatelle.

M. Esinhart a déjà reçu l'offre d'acheter un million de pièces à \$6 le 1000 et il a refusé. Il est probable que la brique sera encore rare l'année prochaine. Les architectes estiment que la demande atteindra vingt-sept millions de pièces, tandis que toutes les briqueteries existantes, y compris celle de Laprairie, ne pourront en produire plus de vingt millions. Il y aura donc encore déficit, et conséquemment une large marge pour l'élévation des prix.

L'entreprise de M. Esinhart paraît devoir payer magnifiquement, et ce ne sera que justice, car il se distingue éminemment par son esprit entreprenant et sa libéralité en affaires.

AUX COMMIS MARCHANDS.

La saison est maintenant arrivée où la plus grande partie des établissements mercantiles de quelque importance ferment à six heures. Cela donne à la jeunesse quelques heures qu'elle peut consacrer à l'étude, aux amusements ou aux exercices du corps. Nous sommes partisans de tout ce qui peut tendre à l'avancement moral et intellectuel de la jeunesse, c'est pourquoi nous voyons avec plaisir arriver le temps où elle pourra se reposer des fatigues inhérentes aux affaires de l'automne, et après avoir consciencieusement rempli les devoirs envers les maîtres, nous aimerions aussi à la voir remplir les devoirs qu'elle se doit à elle-même.

La jeunesse engagée dans le commerce s'est elle occupée d'elle-même depuis quelques années, à part d'une agitation momentanée pour obtenir la fermeture à bonne heure pendant toute la saison de l'année? Nous disons emphatiquement, non! Il est pourtant de la plus haute importance qu'elle se prépare à occuper la position que la force de circonstance lui prépare, et elle devrait saisir l'occasion qui se présente aujourd'hui de faire quelque chose pour son avancement intellectuel et commercial. C'est pénible à dire, mais il est incontestable que la jeunesse de notre ville engagée dans le commerce, et plus particulièrement celle engagée dans le commerce de nouveautés, est bien au-dessous de ce qu'on devrait attendre d'elle sous le rapport des connaissances commerciales. Cette jeunesse qui est nombreuse, généralement bien rémunérée, commanderait les sympathies de tout le public si elle voulait faire quelque chose dans le but que nous suggérons. Il est vrai que les lieux convenables pour s'instruire dans sa sphère lui manquent. Les cercles de discussions qui existent aujourd'hui ne rencontrent pas le besoin qui se fait sentir. Les salles de lecture n'ont pas les journaux qui conviennent à un jeune homme placé dans les affaires. Pourquoi alors la jeunesse engagée dans le commerce et l'industrie ne formerait-elle pas une association à elle, où on s'occuperait de commerce, de navigation, d'industrie etc. De tout côté le mouvement commercial s'accroît d'avantage. Des conventions dans le but de discuter des questions commerciales sont convoquées plusieurs fois l'an, et depuis quelques années on peut dire qu'il se fait une révolution dans les idées sur la plus grande partie