

nes, passées au feu et dont la nouvelle pousse d'arbres date de près de trente à quarante ans. Le bois est le sapin, l'épinette, le bouleau et arbrisseaux.

Continuant au sud-ouest je gravis par une pente douce une coupe de montagne : cette coupe a environ soixante chaînes et j'arrive par une descente semblable sur la rive ouest à un petit lac que la ligne coupe en deux et suivant la ligne, en la laissant un instant pour éviter une petite montagne, je traverse une petite rivière (de 25 mailles) qui se jette dans celle de Métabetchouan. Ce terrain est coupé de quelques vallons de peu d'importance et le bois est le même qu'en deça du brûlé.

Ici laissant la ligne (au 42ème mille à peu près) et courant au sud-est par le sud avec peu de variation j'arrive en cotoyant une suite de lacs et de savannes jusqu'au lac Scotora à peu près au 29ème mille. Tout ce terrain ne rencontre peu ou point de difficultés pour un chemin d'hiver. Toute cette suite de lacs serait d'un avantage pour passer le chemin sur la glace. Le bois est le même et les montagnes ici, sont plus éloignées et moins élevées.

Du lac Scotora il se trouve deux passages, l'un descendant par le "portage des sauvages" le long d'un ruisseau que se décharge dans la rivière Jacques-Cartier et qui passe entre deux montagnes si rapprochées qu'en plusieurs endroits il faudrait miner pour livrer passage à une voiture. Cette coupe descend par un angle de 10°, 15°, 20°, pour deux milles au moins, par laquelle j'arrive sur la rivière Jacques-Cartier à quinze milles environ des établissements de Tewkesbury. Cette rivière longue de deux chaînes, est bordée de hautes montagnes à très peu de chaînes de sa rive, et laisse de chaque côté une lisière de bonne

terre boisée de mérisier et d'érables. Il serait facile de faire un chemin sur la baie est, on pourrait aussi passer sur la glace sauf *via* Charlesbourg, les portages ou il y a des rapides jusqu'au Chemin du gouvernement de Sthonham et de là à Québec *via* Charlesbourg, où j'arrivai le 4 avril.

L'autre passage, partant de Scotora courant au Sud par l'Ouest et passant par une suite de lacs et de savannes et descend, en passant par les lacs Thomas et Vincent, par une grande coupe appelée la "Coulée de la Chute" et arriverait à la rivière Jacques-Cartier, justement à la chute dans le fronteau entre le 7e et 8e rang de Stoneham à peu près au 13e ou 14e numéro. Je n'ai pas exploré cette partie, mais les renseignements qui m'ont été donnés par plusieurs chasseurs qui ont passé par les deux descentes, me portent à croire que cette dernière est préférable et plus directe. Si le temps me l'eût permis je l'aurais visité. D'après la description plus haut donnée de l'étendue de ce pays qu'embrasse mon exploration il sera facile de voir que la construction d'un chemin d'hiver depuis le poste Métabetchouan jusqu'à Stoneham, pourrait se faire sans trop de frais et serait de beaucoup préférable pour l'avantage aux chemins de la Malbaie et de la Baie St. Paul.

Il n'est pas nécessaire de vous parler de la qualité du sol, sauf quelques fermes à part les townships divisés le reste est une contrée stérile et impropre à la culture, mais un beau pays de chasse et de pêche.

La neige en approchant la rivière Jacques-Cartier atteint cinq à six pieds de hauteur et en général de 2 à 3 pieds partout ailleurs.

P. H. DUMAIS, A. P.

REVUE MANUFACTURIERE.

JANVIER.

SOMMAIRE — Construction de navires à Québec — Fabrique de pianos à Montréal.

CONSTRUCTION DE NAVIRES A QUEBEC.

Il règne en ce moment dans nos chantiers de construction, sur la petite rivière Saint-Charles, une activité que nous n'avons pas vue depuis longtemps. Tous nos maîtres-construc-teurs de navires sont à l'œuvre et l'hiver s'annonce sous les plus heureux auspices pour les ouvriers charpentiers de Québec.

M. Oliver vient de mettre sur le chantier, sur la rive droite du Saint-Charles, deux navires, l'un de 1300 tonneaux et l'autre de 800. Il a aussi sur le chantier un gros navire en réparation qui sera lancé le printemps prochain avec les deux premiers. M. Oliver emploie 500 ouvriers. Au chantier de M. Baldwin, il y a deux navires de 1400 tonneaux en construction, et on se prépare à en mettre deux autres en construction. Il y a dans ce chantier environ 450 hommes.

MM. Lachance et Flaigan construisent en ce moment un navire de 1100 tonneaux et se proposent d'en mettre un autre bientôt sur le chantier, auquel 80 hommes environ trouveront de l'emploi pendant l'hiver.

Il y a en construction sur le chantier de M. T. Lee, un navire de 1,400 tonneaux et deux barges d'environ 250 tonneaux pour le commerce de Montréal. Sous peu, deux autres navires vont être mis sur le chantier par le même.

M. Lee emploie en ce moment 150 ouvriers.

MM. Valin et Dugal, viennent de commencer un navire de 1,250 tonneaux. Il y a en ce moment 35 hommes employés à leur chantier. Un autre navire sera probablement sur le chantier cet automne.

M. E. Trahan va construire deux navires dont l'un a une capacité de 1,200 tonneaux; il emploie 70 ouvriers.

M. Lémelin vient de poser la quille d'un navire de 900 tonneaux, et bientôt il en mettra un autre sur le chantier. Il emploie 30 hommes en ce moment.

MM. Laddé et Julien construisent un navire de 2,150 tonneaux. Ils emploient 100 ouvriers.

Quatre navires sont en construction sur le chantier de M. T. Valin, l'un de 1,750 tonneaux deux de 1,100 tonneaux et l'autre de 800 tonneaux, et il se propose d'en mettre bientôt un