

arrangements à l'acte qui règle l'inspection du bois de construction; De B. Macquie et autres, les présidents, officiers et membres de l'Association des Insulteurs du district de Québec, demandant que la loi des écoles soit amendée; De François Normand et autres, de la banlieue des Trois-Rivières, demandant une rémunération pour des travaux additionnels qu'ils ont faits dans l'érection de certains ponts; De H. H. Whitney et autres, la cité de Montréal, demandant un acte d'incorporation pour les propriétaires de la ligne de Télégraphe et depuis cette ville jusqu'à Philipburgh. De la compagnie du chemin de fer de Montréal et Lachine, demandant un certain acte d'incorporation; Quatre Pétitions—de C. Germain, écuyer, et autres, le maire et les conseillers du comté de Terrebonne;—de James McGill Des Rivières, et autres, de la cité de Montréal;—de John H. Aussem, écuyer, et autres, de New Glasgow, comté de Terrebonne;—et de Mor. C. Ollier et autres, de Ste. Anne-des-Plaines, comté de Terrebonne, demandant l'ouverture du chemin Papineau jusqu'au Sault-au-Récollet; Deux Pétitions—de Luc Varrier et autres, de St. Vincent de Paul et St. Martin, dans le comté de Terrebonne;—et Emiel Desjardins et autres, de Ste. Rose et autres paroisses, dans le comté de Terrebonne, demandant l'ouverture d'un chemin en ligne droite jusqu'à Montréal; et l'érection d'un pont de péages sur l'île Jésus; De Pierre Boucher et autres, de St. Rémi, comté de Huntingdon, demandant le paiement des dettes occasionnées par le rebellion; De John Clark et autres, de la cité et la banlieue de Montréal, demandant une indemnité pour les dommages à eux causés par les actes qui autorisent les chemins à barrières de Montréal, et demandant qu'il soit établi une enquête sur la commission des dites barrières; De John Clark, de la paroisse de la Longue-Pointe, dans le District de Montréal, écuyer, se plaignant d'une décision des sessions de quartier dans une affaire qu'il a eue avec les commissaires des chemins à barrières de Montréal, et demandant justice; Pétitions renvoyées à des Comités: De Charles Gazeau et autres—de M. A. Papineau et A. A. Trotter—de L. G. Brown et autres—de John Gordon et autres—des présidents, directeurs et compagnie de la banque de Gore—de Alfred Digby et autres—du Rév. E. H. Byth et autres—de H. H. Whitney et autres—de James Cormier et autres—de A. Rankin et autres, et du conseil de ville de la cité de Kingston. Sur motion de M. Dumas, le comité de l'érection de Cornwall a obtenu la permission d'ajourner jusqu'au 30 du courant à midi. L'hon. M. Baldwin présente le rapport du surintendant des écoles du Haut-Canada pour 1847.

L'hon. Hincks propose que la chambre se forme maintenant en comité général pour prendre en considération la convenance d'adopter une Adresse à Sa Majesté au sujet de la révocation des lois de navigation. Sir Allan N. Mac Nab propose en amendement que l'on reprenne immédiatement les interrogatoires de monsieur Whitehead, comme témoin dans l'affaire de monsieur Vansittart; rejeté sur division. La considération ultérieure de la motion principale est remise à lundi prochain. Le bill pour amender et étendre certaines dispositions d'un acte pour faciliter le partage des terres, ténements et héritages, en certains cas, dans le Bas-Canada, est lu une seconde fois, amendé en comité avec ordre de la grosseur, lu une troisième fois et posé. — Ajourné à 11, P. M., jusqu'à lundi prochain.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE HIER SOIR.—Après la présentation et la réception d'un très grand nombre de pétitions, il est produit par l'hon. M. Price (par ordre de S. E.) Un rapport au sujet des mines du Lac Huron. M. Lafontaine produit des documents sur la compagnie des pêches de Gaspé, M. Hincks produit des documents au sujet de la loi d'usage, et plusieurs autres documents relatifs à trois autres sujets qu'il nous a été impossible de comprendre, l'hon. membre parlant trop bas. Ensuite il est donné des avis de motions, et des pétitions sont référées à des comités spéciaux. Après-quoi, M. Davignon introduit un bill pour amender l'Acte des chemins à barrières de Chambly. M. Christie fait motion qu'une adresse soit présentée à S. E. demandant la correspondance relative à la translation de M. le juge Bedard du Banc de Québec à celui de Montréal, et relative à la nomination de M. le juge Aylwin au Banc de Québec; accordé. M. Davignon demande au ministère s'il a l'intention de proposer quelque mesure relative aux droits seigneuriaux. M. Lafontaine a répondu que le ministère n'introduirait pas de bill à ce sujet durant la session; mais qu'il attirerait l'attention de la Chambre sur ce sujet dans un comité général. (Il est alors reçu du Conseil Législatif un message informant la Chambre que le bill pour faciliter le partage des terres a passé sans amendements dans le Conseil Législatif.) M. Laurin fait motion pour introduire un bill pour révoquer l'Acte de l'Indépendance des Juges. M. Lafontaine demande des explications à M. Laurin, qui répond qu'il introduit ce bill pour établir un tribunal qui pourra être saisi des méfaits des juges. M. Lafontaine dit qu'il s'opposera à cette mesure parce qu'il la croit inutile, et injurieuse à la Chancellerie, puisque si les juges commettent des crimes, mauvais la Chambre peut en être saisie, et sur une adresse des deux Chambres, les juges délinquants peuvent être suspendus. M. Baldwin s'exprime de même en anglais et s'oppose à l'introduction du Bill; et après quelques explications, M. Laurin retire sa motion.

La Chambre s'est ensuite formée en comité général sur la révocation des Lois de Navigation, l'hon. M. Hincks proposant une résolution sur laquelle doit être basée une adresse à S. M. pour demander le rappel des lois de Navigation. Voici cette résolution: **Résolu:** Comme l'opinion de ce comité, qu'une humble adresse soit présentée à sa très-gracieuse majesté pour l'assurer de la loyauté dévouée du peuple de cette Province, et de son sincère attachement à la personne et au gouvernement de sa majesté,—pour représenter à sa majesté que cette chambre pense qu'il est de son devoir de saisir la première occasion pour assurer à sa majesté que les sentiments du peuple de cette province à l'égard de la révocation des lois de navigation britanniques, qui ont été exprimés à sa majesté dans une adresse présentée par les deux chambres du parlement provincial dans le mois de juillet 1847, ne sont pas changés; quo tout délai apporté à l'abolition des restrictions qui existent aujourd'hui à l'emploi de navires étrangers serait de l'avis de cette chambre, grandement nuisible au commerce de transport du St. Laurent; qu'afin de s'assurer ce commerce, la province, se reposant sur la continuation de la protection dont jouissent alors les produits coloniaux sur les marchés de la Grande-Bretagne, a contracté une dette considérable pour la construction d'une ligne de canaux destinés aux passages des navires, au moyen desquels les frais de transport à l'intérieur ont été de beaucoup diminués; que vu les difficultés de la navigation du St. Laurent, la longueur du voyage, et l'élevation des taux d'assurance, le prix du fret sera probablement toujours plus élevé

à Québec qu'à New-York, que l'effet pratique des lois de navigation n'est non seulement d'empêcher la possibilité d'une concurrence sur un pied d'égalité entre les deux routes, mais encore de donner un encouragement direct à la navigation américaine non seulement à travers les canaux de l'Etat de New-York, mais aussi dans les ports de mer des Etats-Unis; que dans les ports de mers des Etats-Unis, on peut trouver assez de bâtiments pour transporter toute quantité de produits quelque forte qu'elle soit, sans hausse sensible dans le fret, mais que même dans les temps de rareté, comme la navigation est ouverte toute l'année, on peut facilement se procurer en Europe des bâtiments étrangers à des taux de fret suffisants, et sans grande incommodité ou perte de temps; qu'à Québec, au contraire, l'exportateur est obligé de compter sur les navires qui font un commerce régulier avec ce port, de telle sorte que, lorsqu'il y a accumulation plus qu'ordinaire de produits, on ne peut se procurer de bâtiments, et que le fret s'élève immédiatement à des taux exorbitants; qu'il n'existe aucun moyen d'engager les bâtiments du commerce anglais à répondre aux demandes subites qu'exige la nature de notre commerce, parce que ces bâtiments ne se trouvent guère dans les ports américains, à moins qu'ils n'y soient entrés en exécution de *commans* spéciales, ou ne soient nolisés par une charte; que la clôture trop prompte de la navigation du St. Laurent, rend difficile sinon impossible d'obtenir des bâtiments d'Angleterre pour subvenir à ces demandes subites que fait naître continuellement la nature de ce commerce, et que l'on pourrait facilement faire le tour pour entrer dans le St. Laurent, s'ils étaient certains de trouver des frets profitables; que l'incertitude qui existe en tout temps sur la route par laquelle les produits de l'ouest seront transportés jusqu'à la mer doit avoir l'effet d'empêcher les bâtiments anglais de venir dans le St. Laurent en nombre suffisant pour établir un taux de fret modéré durant le saison de la navigation, en même temps que la rareté des bâtiments et la baisse immédiate du fret pour l'Angleterre, lorsqu'une grande quantité des produits y est expédiée par le St. Laurent, ont l'effet de détourner ces produits vers New-York par le canal de l'Erie. Que les lois de navigation ont toujours eu l'influence la plus funeste sur le commerce d'importation de la province; qu'il est arrivé assez souvent que les importateurs de sucre canadiens ont été obligés d'importer leurs cargaisons dans des bâtiments anglais jusqu'à New-York, et de là par les canaux américains jusqu'au Canada, tandis que sans les restrictions imposées par les lois de navigation, ils les auraient importées par le St. Laurent dans des bâtiments étrangers qu'ils se seraient procurés facilement. Que cette chambre a remarqué avec beaucoup de satisfaction qu'un bill a été présenté à la chambre des communes durant la dernière session du parlement impérial pour la révocation des lois de navigation, et cette chambre étant d'avis que les dispositions de ce bill sont propres à faire disparaître les restrictions qui pèsent sur le commerce de cette province, sollicite très humblement qu'il plaise à votre majesté recommander le sujet de la révocation des lois de navigation à l'attention favorable du parlement impérial. Et de plus cette chambre prie humblement qu'il plaise à votre majesté autoriser le gouverneur de cette province à permettre que des vaisseaux étrangers naviguent sur le St. Laurent au-dessus de Québec sous les restrictions que son excellence, dans sa sagesse, trouvera convenable d'imposer.

L'hon. M. Hincks a appuyé sa motion de quelques remarques très-appropriées; après lesquelles l'hon. M. Cayley a proposé un amendement, et a parlé quelque temps à l'appui. Après quoi, l'hon. M. Sherwood l'a secondé. Puis M. Egan a pris la parole, et a fait un excellent discours tout *érudite* de chiffres et de statistiques. L'hon. M. Cayley a répliqué; puis M. Holmes a appuyé ce qu'avait dit M. Egan, et a donné à son tour des chiffres, qui montrent à l'évidence qu'il faut au Canada le rappel des lois de navigation. L'hon. M. Boulton a parlé ensuite, en faveur de la libre navigation. M. Scott de Bytown a suivi dans le même sens, ainsi que M. le solliciteur-général Blake, qui est un bon orateur et une acquisition pour la Chambre. M. Chauveau s'est levé après M. Blake et a parlé en anglais; nous donnerons son discours vendredi. M. Cayley a repris la parole quelques instants, après quoi M. Stevenson a voulu parler aussi, puis l'hon. M. Badgley a fait de même, et M. McConnell a voulu aussi profiter de son droit. Mais l'hon. M. Hicks, ayant proposé la résolution, devait bien avoir la permission de répliquer malgré l'heure avancée de la séance; et en ce voyant, M. DeWitt n'a pas vu pourquoi il ne parlerait pas comme tous ceux qui avaient parlé avant lui. Ainsi ce n'est qu'après 17 ou 18 discours que l'on a pu avoir une division; le 1er amendement étant ni-àux voix à été perdu, les 2<sup>es</sup> seuls votant pour; le second amendement ni-àux voix à été perdu à la même division; après quoi la motion principale a été mise aux voix et adoptée unanimement. Et l'orateur ayant repris son siège la motion adoptée en comité a été remise aux voix; mais M. Cayley a proposé un amendement qui, mis aux voix, a été perdu à une division de 14 contre 49. La motion principale a été ensuite adoptée, unanimement. Après quoi, il a été ajournée une adresse basée sur la résolution adoptée quelque temps auparavant, et envoyée au Conseil Législatif pour avoir son concours. Puis la chambre s'est ajournée à onze heures et trois quarts.

Il vient d'y avoir à Québec une très-nombreuse assemblée qui a passé plusieurs résolutions, et a lué une adresse à la législature, pour demander sa coopération à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Halifax.

D'après ce qu'a dit, il y a huit jours, au conseil Législatif, l'hon. E. P. Taché, il paraît que les canaux de la Province coûtent actuellement £3000000, et qu'il faut pour les compléter une somme de £1500000, dont £600000 sont déjà votés. Il ne s'agit donc plus que de voter £900000.

L'honorable Louis-Joseph Papineau, qui aime tant l'Economie et qui veut si fort le BIEN du peuple, a parlé, comme l'on sait sept heures et demi sur la réponse à la harangue du *trône Or*, comme le dit le *Herald*, le Parlement, lors qu'il siège, coûte au pays £400 par jour. M. Papineau a donc par ses trois discours coûté à la caisse provinciale la somme de \$1000 (estimant à 12 heures le travail de chaque jour). N'est-ce pas là un grand acte de patriotisme? N'est-ce pas là bien sûr et non comédies? Au pays à répondre.

La Chambre d'Assemblée n'a pas encore décidée si elle siégerait le jour ou la nuit néanmoins; si nous en croyons les apparences, tout le monde paraît désirer que les séances aient lieu dans le jour, depuis onze heures du matin jusqu'à 5 ou 6 heures du soir.

**CORRESPONDANCE.**  
Baltimore, 17 Janvier 1849.  
Le Congrès et la réciprocité de Commerce avec le Canada—Mort du Major Dix—La Californie et le Nouveau Mexique—Réforme postale—Abolition de l'esclavage dans le District de Columbia—Comité des sénateurs et représentants des Etats à esclaves.—Rapport de M. Calhoun—Sauvages du Lac Supérieur—Railroad à Panama, Tehuantepec ou de St. Louis—Lewis Cass sénateur—Température.

M. LE REDACTEUR,  
Quand vous recevrez cette lettre, vous aurez sans doute lu les premiers débats du sénat sur le bill de réciprocité de commerce avec le Canada; je vous ai adressé de suite un journal qui les contenait [1]. Vous avez pu voir que l'opposition est plus formidable que je ne vous l'ai représenté d'après des renseignements particuliers. Le sort de cette mesure semble maintenant incertain, la reconsidération en a été remise à un autre jour, et j'ai attendu jusqu'à ce moment dans l'espoir de vous faire connaître dans cette lettre le résultat de ce dernier débat; mais huit jours se sont écoulés depuis et le sénat ne s'est pas encore réuni sur ce sujet. M. Dix de New-York qui s'est chargé de présenter ce bill et de le soutenir, a été forcé de s'absenter pendant quelque temps par la mort de son frère le major Dix de l'armée des E. U. C'est probablement la cause du délai. Il va sans dire que ceux qui soutiennent le bill, tels que M. Douglas, M. Niles, M. Dix, etc. n'envisagent que l'intérêt des Etats-Unis; et la raison qui fait évidemment plus d'impression sur tous, c'est que nous ne sommes pas en état de faire une compétition redoutable dans le commerce d'aucuns produits. Ils sont tous d'une très-grande circonspection au sujet des relations internationales. L'emploi de leur pays pouvant se suffire à lui-même, ils n'engageront de commerce avec d'autres que par spéculation, et personne ne les blâmera de servir ainsi la cause de leur patrie, bien qu'on puisse envier partout le bonheur d'être ainsi favorisé. Il pourrait bien arriver qu'on montrerait de l'indifférence à notre égard; les Américains se souviennent que nous leur avons déjà tourné le dos, et de plus à bouche brûlante des canons, des fusils et la pointe des bayonnettes.

Au reste, dans ce moment tous les habitants de l'Union ont les yeux fixés vers l'autre extrémité de la république, et une grande partie du peuple s'y achemine à pas de course, avec une avidité sans exemple. Oui, la Californie est maintenant presque l'unique objet des sollicitudes et du peuple et des législateurs; c'est d'elle qu'on attend la naissance d'un véritable âge d'or pour la république américaine. On en joint par anticipation, les plus incroyables sont forcés d'y croire. Ce nouvel Eldorado est bien autrement attrayant que ce qu'on appelle les forêts glacées du Canada. Cependant il est probable qu'on ne se rendra pas au désir de M. Douglas, qu'on ne lui fera pas dès à présent l'honneur et la faveur de le représenter, conjointement avec le nouveau Mexique, par une nouvelle étoile sur le drapeau des Etats. Le comité qui a pris la proposition de M. Douglas en considération a fait un rapport dans le sens contraire. Ce qui est certain, c'est que les Etats ne négligeront pas de s'en assurer la possession, qu'ils ne laisseront rien perdre. Une compagnie militaire doit s'y rendre tout prochainement pour diviser et concéder le terrain de la région d'or, et surveiller l'exploitation de ce précieux métal jaune. De plus on lui prépare un gouvernement territorial avec un pouvoir efficace.

La chambre des représentants a pris ces jours derniers en sa sérieuse considération et a discuté longuement les suggestions du directeur général des postes, M. Johnson. Il s'agit de réduire encore d'avantage le taux du port des lettres et journaux et de rendre ce taux uniforme. La chambre déjusse encore les vues de M. Johnson; elle finira, paraît-il, par exiger trois cents pour le port d'une lettre dans toute l'étendue de l'Union, et les journaux seront distribués pour rien dans une circonscription de 30 milles; de plus, les journalistes n'auront rien à payer pour leurs échanges. Un fait bien frappant et bien concluant en faveur de ce système à bon marché, c'est que, suivant un journal de Philadelphie, le dernier steamer Européen emportait pour les différentes parties de l'Europe au delà de *treize six mille* lettres, et que jamais steamer transatlantique n'en avait en porté plus de *quinze mille*, un autre journal dit *treize mille*.

Plusieurs compagnies de railroads et de canaux projettent de réduire aussi le prix du transport, pensant que l'effet serait semblable à celui d'un système de postes à bon marché.

L'esclavage est bien, sans contredit, le point le plus délicat, le plus difficile à toucher, la question la plus embarrassante pour les législateurs américains. M. Hale ayant proposé dans le Sénat d'abolir l'esclavage dans le district de Columbia, comme centre du gouvernement, presque tous les Etats ont été remués. Le peuple de la Virginie en une assemblée générale a pris une attitude ferme et même menaçante, contre cette proposition et contre l'adoption du Provisu de Wilmoit. D'un autre côté, plusieurs Etats ont passé des résolutions enjoignant à leurs sénateurs et représentants d'employer leurs efforts et leur crédit dans le sens opposé; l'Illinois, New-Hampshire, New-York etc., sont de ce nombre. Les sénateurs et représentants des Etats du Sud se sont levés en masse, comme si on les eût pillés et dépossédés de leurs biens; ils se sont de suite organisés en comité pour défendre le principe de l'esclavage. M. Stephens de la Géorgie est le président de ce comité, et M. Calhoun est président d'un sous comité chargé de rédiger un rapport qu'on dit être l'histoire du passé pour servir de miroir à l'avenir. La seule lecture de ce rapport, faite à une séance extraordinaire des membres des Etats du sud, de laquelle les rapporteurs de la presse ont été exclus, a duré deux heures et demi. La discussion est interminable; bien que M. Calhoun se montre très-copieux, dit-on, et fasse souvent du pathétique, ces messieurs ne peuvent s'entendre entre eux. Voilà deux soirées sans conclusion si ce n'est que M. Stephens a révisé hier soir d'agréablement comme Président du comité. Si l'affaire restait là, ce sera fort disgracieux pour les Etats du sud; il y a chez eux un manque complet d'harmonie.

Les Sauvages du Lac Supérieur, partis depuis plusieurs mois pour venir présenter une pétition au chef de la "Grande Nation", sont actuellement à Philadelphie et ils doivent se rendre à Baltimore. Ils s'exhibent en passant dans les villes.

Il s'agit sérieusement et de joindre l'Atlantique au Pacifique et d'ouvrir une route sûre, commode et prompte vers la Californie mais on a commencé à mettre en question s'il ne serait pas plus avantageux pour les Etats-Unis de couper l'Isthme de Tehuantepec que l'Isthme de Panama. Pendant que l'attention était tournée de ces côtés, MM William Bayard et Cie, de New-York, proposent au Congrès de construire un railroad entre St. Louis et la Californie, via Rio Grand; et la rivière Gila, moyennant un octroi de terres de l'étendue de 25 milles, chaque côté de la ligne, qu'ils concéderaient aux termes du gouvernement, offrant de déposer \$5 000 000 comme garantie dans les coffres publics. Cette ligne aurait le avantage d'unir les deux océans, et d'être de plus sous le contrôle immédiat des Etats-Unis; traversant le territoire dans toute son étendue.

Le Général L. Cass vient d'être élu Sénateur par l'Etat de Michigan. La température du commencement de janvier a été plus froide qu'à l'ordinaire, dans cette partie de l'Union de 11 à 12 degrés, disait un journal. En effet, je crois que si la couche de neige était aussi forte ici qu'en Canada, l'intensité du froid n'en céderait guère à notre climat. Cependant, au moyen de brise-glaces ou entretient la navigation libre, le port est encore rempli de vaisseaux. Aujourd'hui, c'est une température d'été; il a plu à verse et les rues sont couvertes de boue. Avec ces variations soudaines, la saison de l'hiver, se lou moi, n'est pas beaucoup plus agréable à Baltimore qu'à Montréal.

**ASSEMBLEE LEGISLATIVE**  
SOUSSIONS POUR IMPRESSION ET RELIURE.

AVIS est par le présent donné que le COMITÉ PERMANENT DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE pour les IMPRESSIONS recevra JEUDI ou avant jeudi prochain, à dix heures A. M. des Soumissions des propriétaires d'imprimeries de cette Cité pour L'IMPRESSION et la RELIURE nécessaires durant la présente session.

FORMES DES SOUSSIONS.

IMPRESSION POUR LA SESSION.	
Composition par 1,000 Ems.	FRANG. ANGLAIS
Impression par Token de 250	
Impressions sur papier	
Single Crown.	

POUR JOURNAL ET APPENDICE

Composition par 1,000 Ems.	FRANG.		ANGLAIS.	
	Jour	App.	Jour	App.
Impressions par Token de 250 sur papier				
Single Crown.				

Les Types pour le journal doivent être de Long-Primer avec des Notes marginales en Breviaire; pour l'Appendice du Long-Primer seulement, imprimé sur du papier Single Crown. Le montant de l'ouvrage demandé est estimé à 1,500 pages, et doit être exécuté avec toute l'expédition possible.

Des sûretés approuvées par le comité pour la due exécution du contrat seront nécessaires.

LA RELIURE.  
Par volume n'excedant pas 600 pages, devant être de première qualité demi-reliure, avec inscription sur le dos qui sera en marocain ainsi que les coins; et devant être semblable en tout point aux journaux Britanniques, No. 42 qui peut être vu à ce bureau.

Le nombre de volumes nécessaires est estimé à 1,500.  
Par ordre du Comité,  
ALFRED PATRICK,  
Greffier du Comité.

Chambre du Comité de l'Assemblée Législative.  
26 janv. 1849.

**AVERTISSEMENT.**  
ON recevra, jusqu'à JEUDI, le PREMIER FEBRIER prochain, au Bureau du Conseil Législatif des Soumissions enclouées pour l'Impression journalière et pour l'Impression et la reliure des Journaux du Conseil Législatif de la présente session. On pourra se procurer les renseignements nécessaires en s'adressant au Bureau.—26 janv.

**Chemin de Fer**  
DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

AVIS est par le présent donné que, jusqu'au 21 courant, les Chars de la Compagnie quitteront Longueuil, à 11 heures A. M., seront à St. Hyacinthe à midi et demi quitteront St. Hyacinthe à une heure et demi, et arriveront à Longueuil à 3 heures P. M. Et après le 21 courant, les chars quitteront St. Hyacinthe à 8 heures A. M., Longueuil à 9 heures A. M., M. do à 2 heures P. M., et arriveront à Longueuil à 4 heures P. M. Les dimanches, les chars quitteront Longueuil à 8 heures A. M., et seront à St. Hyacinthe à 9 heures A. M., quitteront St. Hyacinthe à 3 heures, et arriveront à Longueuil à 4 P. M.

TARIF DES PASSAGERS.

	1 <sup>re</sup> Classe.	2 <sup>e</sup> Classe.
De Terminus de la Compagnie sur le St. Laurent jusqu'aux stations de Belœil ou St. Hyacinthe.	2 6	1 3
De Terminus de la Compagnie sur le St. Laurent à la station de St. Hyacinthe.	5 0	2 6
De St. Hyacinthe ou Belœil au Terminus de la Compagnie à St. Hyacinthe.	2 6	
De St. Hyacinthe ou Belœil au Terminus de la Compagnie sur le St. Laurent.	2 6	1 3
De la station de St. Hyacinthe à celles de Belœil ou St. Hyacinthe.	2 6	1 3
De la station de St. Hyacinthe au Terminus de la Compagnie sur le St. Laurent, d'une station à une autre, lorsqu'il n'y a pas plus de six milles.	1 3	0 7 1/2

Il a été de plus pris des arrangements avec MM. McLean et Wright, propriétaires d'Omibus, pour que, tant que l'état de la glace permettra la traversée du fleuve, ils fassent partir des voitures, suffisantes aux besoins du public, de l'Hôtel Ottawa, grande rue St. Jacques, une heure avant le départ des chars; ces voitures arriveront à différents hôtels en la route, en finissant par l'Hôtel Donegan, pour être au départ et à l'arrivée des chars allant de ou à Longueuil. Le prix pour chaque voyage sera de 25 sous.

N. B.—Les paquets, bien adressés, seront transportés et délivrés par la même voie, dans aucune partie de la ville, à des prix proportionnés à leur volume et leur poids.

Pour le tarif du fret, et toutes les particularités qui y ont rapport, se référer respectivement aux tableaux de la Compagnie, qui contiennent tous les détails, et sont déposés aux différentes stations de la Compagnie, et dans les Chambres de Nouvelles, et les différents hôtels de la ville et ailleurs.

Par Ordre, THOMAS STEERS, Secrétaire.