

ceux qui se disent ses enfants. Mais nous n'avons jamais offert ni accepté d'amistice ; et sans faire plus de fracas qu'il ne convient à notre qualité de nouvelles recrues, nous soutiendrons courageusement le combat, sans le rechercher. Nous ne nous plaindrons même pas si nos amis ne font mention de nous que pour adresser les reproches qu'ils nous croiront utiles.

RÉSUMÉ DES NOUVELLES D'EUROPE.

TRADUIT DU TABLET.

La dernière semaine a ajouté peu de matière à l'histoire, les choses s'achèvent à une conclusion sans être encore à l'état d'entier développement. A Rome le progrès de la restauration avance sans tentative de trouble digne de mention. Sa Sainteté est de nouveau en pleine jouissance du Patrimoine de St. Pierre, et lui et son Gouvernement sont décidés avant tout à montrer une attitude conforme au respect qu'ils se doivent. Tous les actes relatifs à la troupe bigarrée des impies entêtés ou des schismatiques qui étaient parvenus aux offices sous le régime révolutionnaire sont renversés. La question monétaire est réglée par le Gouvernement par un refus de sa part d'honorer le papier-monnaie sans valeur des "triumvirs" si ce n'est moyennant une dépréciation d'un tiers. La perte excite nécessairement une portion considérable du peuple, mais réellement c'eût été trop de demander qu'ils ne subissent aucunement les conséquences de leur propre faiblesse ou de leurs propres crimes. Dans ce moment, ce n'est pas le Gouvernement légitime qui leur inflige aucune pénalité ; il ne fait que refuser de payer en entier l'argent que ses ennemis ont dépensé pour le renverser. Si une troupe de voleurs s'étaient emparés d'une propriété, et eussent été aidés par les tenanciers à en dépouiller le propriétaire, ce serait assurément trop de la part des tenanciers que d'exiger que le vrai propriétaire, après s'être remis en possession avec des difficultés extrêmes, paie les frais de sa propre expulsion. Cependant, dans la circonstance actuelle, le Gouvernement s'est rendu responsable même de cette dépense, autant qu'il lui a été possible.

Sa Sainteté reste à Gaète, tant que Rome continue d'être occupée par les Français.

On dit que Garibaldi, après une suite d'aventures dignes d'un bandit, s'est échappé en atteignant la côte de l'Adriatique à Cosenza, et que déjà il s'est dirigé sur Venise à bord d'un vaisseau Américain.

A Paris, un incident frappant dans le double sens du mot, ont lieu l'autre jour. Un certain M. Gastier appela Pierre Bonaparte *imbécile*, sur quoi Bonaparte le frappa d'un rude coup sans lésation. Le scandale comme de raison fut suspendu, au milieu d'un grand désordre, et les deux délinquants mis aux arrêts. Ce ne sont pas là des scènes propres à tenter les Français de bien accueillir l'idée d'une Maison Impériale de Bonaparte.

Le Président a achevé ses pérégrinations, et est de retour à Paris, malade, il paraît, d'une attaque de choléra. L'impression semble s'être maintenue que, bien qu'il eût une chance, ou plus qu'une chance de prolonger sa charge de Président, l'idée d'un Empire n'est qu'une pure chimère. Nous voyons difficilement en vérité comment la chose serait possible, autrement que par une dictature militaire qui prendrait ce nom.

L'état de siège est levé ; c'est une espèce de présent de départ fait par l'Assemblée à la capitale. Il avait commencé le 13 juin, et a duré par conséquent deux mois. L'état de siège déclaré par le Général Cavaignac en avait duré quatre.

Le bill de M. Passy pour prélever une taxe sur les revenus, créera quelques orages après la prorogation. Quoique plus modérée que les nôtres (n'étant que de 1 par cent), et encore, plus nécessaire, c'est une taxe qui le caractère Français, ne sera guère prêt à accepter.

ARRIVÉE DU STEAMER NIAGARA,

apportant des nouvelles plus récentes de 5 jours.

MAVAINES NOUVELLES DE LA HONGRIE.

La guerre est terminée. Les Hongrois ont été battus sur tous les points, les détails précis ne nous sont pas encore parvenus, mais il est très certain que les Hongrois ont mis bas les armes.

La diète Hongroise a été dissoute. Il y a eu une assemblée de Kossuth, Gorgey et Bem à And, à laquelle on a décidé de mettre fin à la guerre aussi sanglante qu'inutile. Kossuth et Bem voulaient continuer la guerre. Ils ont disparu, Gorgey s'est rendu, Kossuth est déterminé à continuer la lutte.

On dit que Gorgey s'est rendu, que l'ordre Autrichien l'a séduit, que c'est un traître.

(Traduction de l'*Avenir*.)

QUELQUES AUTRES DÉTAILS.

Ne pouvant donner aujourd'hui, faute d'espace, d'amples détails sur les affaires de Hongrie, nous nous bornons aux extraits suivants. Nous donnerons des nouvelles plus étendues dans notre prochaine feuille, et nous y joindrons quelques extraits des jugements de la presse sur le caractère de l'insurrection hongroise. Nous parlerons aussi de Venise et de la lettre du digne Archevêque de Paris.

Les Magyars ont été mis dans une détresse complète. La cavalerie Russe passa au fil de l'épée ceux des fugitifs qui essayèrent de résister. L'ennemi, qui perdit 1200 prisonniers et 14 canons dans cette bataille, eut 600 hommes tués et 500 blessés. Les troupes qui avaient suivi Hassford se sauvèrent le mieux qu'elles purent quand leurs camarades eurent été mis en déroute. Les Russes, y compris la perte subie par la Gén. Hassford le 5, eurent 364 tués et blessés.

Les batailles de Seburg et de Hermannstadt produisirent un effet décourageant chez les insurgés. Plusieurs jetèrent leurs armes, et se réfugièrent dans les bois, pendant que d'autres se présentèrent aux vainqueurs.

DISSOLUTION DE LA DIÈTE.

Les rapports de Vienne du 16 août portent que la Diète Hongroise ayant remis son pouvoir entre les mains de Gorgey, s'est dissoute d'elle-même.

ANGLÈTERRE.—Le choléra continuait d'augmenter et faisait de terribles ravages à Londres, à Liverpool, à Manchester.

Dans le Sud de l'Irlande aussi ; mais en Ecosse il y a diminution.

A Paris il s'est remontré mais pas à un degré alarmant.

En Hollande la mortalité a été très-sévère, surtout à Amsterdam. Dans les autres parties de l'Europe, il y a du mieux.

Les nouvelles politiques de l'Angleterre sont dépourvues d'intérêt.

FRANCE.—Il n'y a rien de remarquable dans les affaires politiques de la France.—On avait dit que la détresse pécuniaire de M. De Lamartine, qui l'oblige à vendre son patrimoine, lui avait causé une aliénation mentale, mais il paraît heureusement qu'il n'en est rien. L'état de sa santé est cependant précaire.

CHRONIQUE GÉNÉRALE.

L'ouverture de la Chronique.—Feu, diorama ; départ de Lord Elgin.—Importance des chemins de fer.—Chemin de fer de Montréal à Portland.—Chemin de fer de Montréal à Bytown et à l'extrémité du Haut-Canada.—Québec.—Chemin de fer de Halifax.—Chemin de fer de Melbourne à la Pointe-Lévi.—Annexion de celle-ci à Québec.—Conclusion.

Tantale se désespérant de ne pouvoir atteindre à une seule goutte d'eau ; les Républicains-Rouges se tirent les cheveux de ne pouvoir mettre tout à feu et à sang et tréner sur des ruines et des cadavres ; les Tories de leur côté s'ennuient de ne pouvoir se garantir le gousset et mettre leur gentil petit pied sur la gorge de ces bloody French-Canadiens. Pour moi, mon ennui, mon désespoir, mon trébuchement de cheville à une autre cause, c'est la continue pauvreté de la Chronique. Il est bien vrai que les incendiaires ont tenté ces jours derniers de redire en cendres un de nos plus beaux édifices ; il est aussi vrai que le bon et paisible public de Montréal se divertit pour l'instant en allant au diorama panoramique ; mais ce sont là des faits qui n'offrent que peu de substance pour la Chronique. Je n'ajoute pas que Lord Elgin est parti pour Niagara, où il doit rencontrer le Président des Etats-Unis, et d'où il doit revenir, visitant sur sa route les principales villes du Haut-Canada. Tout le monde sait déjà cela, et puis il n'y a que les Tories qui y trouvent à redire ; car eux seuls, à peu d'exceptions près, trouvent mal ce qui est bien.

Je vais donc vous parler de chemins de fer. Ce donc là ne vous paraît peut-être pas logique ; mais voyons un peu. Il est certain que de nos jours les chemins de fer jouent un grand rôle dans le monde, et qu'ils sont un des moyens les plus considérables et les directs de prospérité pour un pays comme le nôtre. J'ajoute que l'écrivain public doit parfois même s'en occuper souvent, et d'autant plus souvent que le pays où il demeure en use moins ou en soit moins apprécier tous les avantages. Ce principe doit justifier mon *donc* de plus haut ; car ne pouvant à la fois être amusant et grave, puisque nous sommes dans un moment extraordinaire de somnolence et d'ennui, je dois pourtant dire un mot de ce qui pour le quart-d'heure occupe tous les hommes, qui s'intéressent à la prospérité et à l'accomplissement du Canada.

Mais vous direz mes excellentes lectrices : "Est-ce que vous n'allez pas écrire seulement une toute petite ligne pour nous ? Car nous l'avons bien sincèrement, votre grave dissertation sur les chemins de fer ne semble pas promettre grande chose ; aussi sommes-nous bien décidés à laisser vos lecteurs la savourer tout seuls et à leur aise." Je n'y tiens plus, mes bons *Mélanges*, si mes lectrices me traitent ainsi ; je les engage à avoir un tant soit peu de charité, et à m'accorder une petite minute d'attention, et cela bien tranquillement et sans se préjuger.

Cela dit, ces bonnes dames voudront bien se rendre avec moi à l'embarcadere du *Transit*, qui est un joli steamer-traversé entre cette ville et Longueuil. Le temps est beau, les soirées plus fraîches qu'à la fin d'août, les récoltes sont belles et ne sont pas encore toutes faites, il y a encore quelques rares cas de choléra parmi nous ; ce sont là autant de raisons pour faire une petite excursion à la campagne. Aussi ces bonnes dames ne se font pas trop prier ; les voilà sur le bateau et nous partons. Les quais sont superbes mesdames ; ne manquez pas de remarquer la magnificence du marché Bonsecours ; puis voilà l'église Molson, la prison, les maisons de plaisance, etc. Regardez maintenant de l'autre côté, c'est l'île Ste-Hélène ; gentil bouquet de verdure, placé au milieu du grand fleuve, l'île Ste-Hélène est pour tout habitant une nombreuse garnison anglaise. N'avez-vous pas cru que c'était ici de l'île, dont un poète moderne a dit :

C'était la nuit, nuit sombre, étrange, merveilleuse,
Un nuage, abaissant sa ceinture houleuse,
Entourait l'île aux noirs abords ;
Et sous l'épais rideau d'un horizon sans flammes,
La convulsive mer précipitait ses lames,
Qui râlaient en battant les bords.

Non ; l'île Ste-Hélène, dont je vous parle, n'a pas été le théâtre de l'agonie d'un grand homme. Elle ne se distingue que par sa verte parure et sa forme gracieuse. Sur le commencement de la semaine dernière, elle a servi d'arène à une lutte entre la garnison et les défilants de la Cité ; il s'agissait d'une partie de cricket ; la garnison a vaincu ses adversaires, à qui en revanche elle a donné un magnifique dîner.

Enfin nous voilà rendus à Longueuil. Pendant que les chaires du chemin de fer sont dans la fonction d'arriver, un mot sur Longueuil. C'est une paroisse respectable et riche ; elle a un village, que vous voyez là tout près du terminus du chemin de fer. Vous y voyez une assez jolie Eglise, et vous ne manquez pas d'observer qu'il s'y trouve un couvent, et la maison-mère des RR. PP. Oblats. Je vous parlais bien de ces excellents religieux, de leurs voyages, de leurs travaux, de leurs missions, etc. ; mais voilà le train qui part, et qui nous achemine vers St-Hyacinthe. Maintenant que nous sommes en route, et que vous avez à contempler des campagnes verdoyantes et riches, permettez-moi, mesdames, de vous quitter un instant pour me rendre auprès de ces Messieurs qui voient.

Jusqu'à présent, je n'ai guère parlé de chemins de fer ; mais maintenant que j'ai à causer avec mes lectrices, je vais me hâter de leur dire ce que je leur ai promis sur ce point.

Tout le monde sait d'abord que le chemin de fer est complet entre Longueuil et Ste-Hyacinthe ; c'est une distance de trente milles. Cette partie a été construite par le moyen des souscriptions des citoyens qui y ont pris des parts, et par le zèle et l'activité particulière de quelques uns de nos premiers Canadiens, dont l'hon. M. Morin n'est certes pas le dernier. Cette partie du chemin donne déjà un revenu considérable et aussi fort qu'il était possible d'espérer. Mais les Américains des Etats-Unis ont de leur côté commencé un chemin de fer à Portland ; ils veulent l'amener jusqu'aux lignes et le joindre à celui de Longueuil qui doit l'y rencontrer. Ils ont déjà une grande portion de leur ligne décomplotée, et publient tous les jours que nous sommes hors

d'état de terminer la nôtre, et qu'ils seront forcés d'attendre après nous. Ce reproche et d'autres semblables ont déterminé, il y a quelque temps, les citoyens de Montréal à accorder à la Compagnie Canadienne de ce chemin de fer la garantie de la Cité, pour l'intérêt de la somme nécessaire à la complétion du chemin jusqu'à mi-distance entre Longueuil et la Ligue Provinciale. De cette sorte, la Compagnie pourra emprunter l'argent qui lui est indispensable pour cet objet, et ainsi profiter ensuite des dispositions d'un récent acte du Parlement qui accorde la garantie de la Province aux Compagnies de Chemins de Fer, à certaines conditions trop longues pour les énumérer ici.

Mes lectrices verront par ce qu'il précède qu'il est très certain que ce fameux chemin de fer de Montréal à Portland, dont on parle depuis si longtemps, va se compléter avant deux à trois ans, et rendra à Montréal et à tout le district cette activité et ce commerce qui sont si nécessaires à leur prospérité. J'apprends même à l'instant que la Compagnie vient de conclure un contrat, qui oblige les entrepreneurs à terminer le gigantesque chemin de fer d'ici à deux ans. On voit par là que, contrairement à l'opinion de quelques uns de nos concitoyens, la garantie donnée dernièrement par la Cité valait quelque chose, et que la ville de Montréal peut avec raison espérer maintenant de reprendre le rang et l'importance que sa position géographique et l'esprit d'entreprise de ses habitants lui doivent acquiescir. Placée, comme elle l'est, à l'extrémité de la navigation intérieure et de la navigation extérieure, cette ville doit nécessairement être un immense entrepôt et un endroit industriel et commercial de la plus grande valeur. Les citoyens de l'Ontario et du Haut-Canada le comprennent aussi de cette sorte, et c'est ce qui les engage à se mettre en communication directe avec Montréal par le moyen d'un chemin de fer, qui de Bytown ira à Prescott et de là à Lachine, où il rencontrera celui qui à cette place passe actuellement si mal.

Le Haut-Canada après cela ne manquera pas de compléter la ligne jusqu'à l'extrémité des Lacs, et de profiter de la route ouverte si promptement avec l'Océan. N'ayant pas de ports d'importation, les Haut-Canadiens sont obligés de venir par eau à Montréal, et encore, sous l'ordre de choses actuel, cette voie de communication n'est-elle libre qu'à la moitié de l'année. Cette considération si importante les engage à construire des chemins de fer et à profiter, au moyen d'une dépense comparative peu considérable, des immenses travaux déjà faits ou à faire par le Bas-Canada. Montréal sera alors le centre d'un immense *Rail-Road*, qui traversera toute la partie supérieure du pays, tous les townships de l'est et ira aboutir à Portland sur le bord de la mer.

Et Québec ne profitera-t-elle pas de cette œuvre gigantesque ? L'ancienne capitale (peut-être bientôt la nouvelle capitale) du Canada demeurera-t-elle étrangère à ces entreprises si propres à répandre au milieu de nous l'activité, l'abondance et la prospérité ? Pour moi, il me semble qu'il ne tient qu'à elle d'en profiter directement. Je suis bien qu'elle appelle de tous ses vœux la construction du grand chemin de fer de Québec à Halifax, chemin qui contiendra probablement trois à quatre millions de louis. Mais il est évident que dans l'état actuel des finances du Canada, cet ouvrage énorme ne peut s'exécuter que par l'aide du gouvernement impérial et des capitalistes anglais. Tout le pays a beau désirer et demander vivement que cette route soit ouverte le plus tôt possible, il semble maintenant indubitable qu'elle ne peut pas l'être avant de longues années. Que restait-il donc à faire pour Québec ?

En supposant que le Chemin d'Halifax se commençât et s'achevât, il devra aller aboutir à la Pointe Lévi vis-à-vis Québec ; car je ne sache pas qu'on ait jamais parlé sérieusement d'un pont de suspension au Cap-Rouge, pour faire aboutir le chemin de fer projeté aux Plaines d'Abraham ou autres environs de Québec. Ce chemin aurait donc son terminus à la Pointe-Lévi. Or, pour être convenablement alimenté et encouragé, il devrait se prolonger jusqu'à Montréal, afin d'être en communication avec le Haut-Canada et recevoir une partie du commerce de l'ouest. Je suppose alors que la route que l'on proposait pour cet objet serait celle de la Pointe-Lévi à Melbourne, où le chemin d'Halifax viendrait en contact avec celui de Portland.

Eh bien, c'est un sujet d'étonnement général que, puisque dans l'hypothèse du chemin de fer d'Halifax il faudrait construire le chemin de la Pointe Lévi à Melbourne, les citoyens de Québec ne s'assembleraient pas dès maintenant, pour commencer cette dernière route qui les mettrait en communication directe, d'un côté avec l'Océan à Portland, et de l'autre avec le Haut-Canada par Montréal. Ils en retireraient dès aujourd'hui des avantages incalculables ; ils attireraient à leur ville une activité et un commerce immenses, et pourraient en tout temps de l'année voyager de Québec à Saint-Jewick et de Québec à la mer. Ces résultats si précieux sont faciles à obtenir ; il suffit d'avoir bon courage et de trouver environ £100,000. Que la Cité de Québec donne sa garantie pour £150,000 comme Montréal vient de le faire ; l'entreprise sera alors certaine de réussir.

Mais on va me dire que tout cela est bel et bon pour la Pointe Lévi, et que la ville de Québec ne retirera que peu d'avantages de ces entreprises, puisque le terminus de ces deux chemins de fer sera sur la rive sud du fleuve, pendant que Québec est au nord. A cela, je crois la réponse facile. Si en effet Québec prend les devants, si la ville donne sa garantie pour un tiers ou un quart de la somme nécessaire au chemin de fer de Melbourne, les citoyens de l'ancienne capitale pourront se adresser à la législature, pour lui demander et en obtenir le droit d'étendre les limites de la Cité de Québec à la rive sud, et par-là de comprendre une partie de la Pointe-Lévi dans l'étendue de la ville. De cette sorte, l'extension de la Pointe Lévi n'aurait pas pour effet de faire tomber Québec en décadence et de ruiner la plus ancienne ville de toute l'Amérique anglaise. Au contraire, l'annexion de la Pointe Lévi à Québec ferait des rives nord et sud le centre d'un commerce incalculable, et de la nouvelle ville ainsi formée une immense cité qui lutterait d'activité, d'activité et de prospérité avec les autres villes considérables de l'Amérique. Ce sont-là, selon moi, des sujets d'une importance vitale pour Québec, et l'on aurait lieu de s'étonner bientôt s'ils ne devenaient l'objet d'une discussion approfondie de la part des citoyens de cette dernière ville.

Mais en voilà, je pense, assez pour cette fois sur les *railroads* et leurs avantages. Je puis avoir été long et bien long, mais au moins j'ai cru avoir été exact. Quant à mes lectrices, qui voudront bien me pardonner un

dégoût tant soit peu *forte*, elles remarqueront en arrivant à St-Hyacinthe combien le chemin de fer a déjà contribué à rendre cette petite ville plus active et plus animée. Elles voudront y voir la nouvelle église catholique, et le vieux collège qu'attend patiemment qu'on le rajouisse. Elles iront visiter les moulins et manufactures de toutes sortes, et finalement voudront goûter aux eaux minérales de Providence qui se trouvent vis-à-vis. Tout cela fait, elles reprendront les chaires et reviendront à Montréal, enchantées des jouissances qu'elles procurent une petite excursion sur le chemin de fer de St-Hyacinthe. Pour moi, je leur promets bien de faire de mon mieux pour leur trouver plus tard quelque sujet de conversation plus amusant que celui dont je les ai entretenues dans cette chronique.

CHARLES-EDOUARD.

10 septembre 1849.

Le Collège Romain a été en partie réduit en cendres. Les détails, vendront.

Il est mort 5 personnes du choléra à Montréal, depuis samedi jusqu'à lundi à midi. L'épidémie règne encore avec violence à Toronto.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

Montréal 8 Septembre, 1849.

AVIS est par le présent donné, que les Terres de la Couronne ci-après spécifiées, situées dans le comté d'Ontario, dans le Bas-Canada, seront, à compter du VINGT-DEUXIÈME OCTOBRE, prochain, à vendre aux enchères publiques dans l'avis publié sous la date du Deux Mars 1849, et au prix mentionné ci-bas, par l'Agent John J. Lynch, à l'île des Allumettes, auquel l'on devra s'adresser.

Prix de vente :—Trois Chelins l'Acres.

Township de Chichester.

Rang 1er, Lots A, 1 à 5, 11 à 22, contenant depuis 65 à 161 acres.

" 2me, Lots A à D, 122, 27 à 52 contenant depuis 38 à 171 acres.

Aussi le résidu de la partie nord, ou 86 acres des lots divisés Nos. 23 à 25.

" 3me, Lots A, B, C, 1 à 48, contenant depuis 43 à 146 acres.

" 4me, Lots, 8 à 46, contenant depuis 47 à 95 acres.

" 5me, Lots 44 à 50, contenant depuis 50 à 114 acres.

" 6me, Lots 27 à 50, contenant depuis 51 à 158 acres.

" 7me, Lots 1 à 50, contenant depuis 6 à 122 acres.

Township de Sheen.

Rang 1er, Lots 1 à 27, contenant depuis 100 à 142 acres.

" 2me, Lots 34 et 35, 1/2 dans l'Est, 50 acres chaque.

" " Lots 36 à 50, contenant depuis 100 à 260 acres.

Rang 3me, Lots 53 à 68, contenant depuis 80 à 122 acres.

" 4me, Lots 52 à 56, 69 à 79, contenant depuis 46 à 247 acres.

" 5me, Lots 1 à 50, contenant depuis 100 à 194 acres.

" 6me, Lots 1 à 6, 14 à 53, contenant 100 acres, ainsi que 7 à 13 contenu inconnu.

Township de Waltham.

Rang A Lots B, 1 à 8, contenant depuis 41 à 200 acres.

" 1er, Lots 1 à 18, 23 à 44, contenant depuis 43 à 49 acres.

" 2me, Lots 1 à 50, contenant depuis 52 à 162 acres.

" 3me, Lots 1 à 49 du 100 à 162 acres.

10 sept.—uv.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

Montréal, 18 août 1849.

AVIS est par le présent donné à ceux qui ont le plaisir de nommer :

JOHN LYNCH, écuyer, de l'île des Allumettes, agent pour la Vente des Terres de la Couronne dans les Townships de Chichester, Sheen, Waltham et dans la dite île, l'agence de cette dernière étant vacante par suite de la résignation de François Xavier Bastien, écuyer.

FRANÇOIS XAVIER BASTIEN, écuyer, de l'île du Cap-Met, Agent pour la Vente des Terres de la Couronne dans la dite île, ou lieu et place de Walter Radford, écuyer, qui a résigné cette partie de son agence.

Montréal, 21 août 1849.

AVIS PUBLIC.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Montréal, 3 août 1849.

AVIS PUBLIC est par le présent donné à ceux qui ont le plaisir de nommer :

en l'avis soit pour des Terres du Clergé ou autres terres Papiales, que s'ils ne payent au moins un des versements dus avec intérêt, dans le cours de six mois à compter de ce jour, les terres seront alors reprises et mises en vente publique conformément aux dispositions de l'Acte 12 Vie ch. 1.

Et avis est de plus donné à ceux qui doivent pour des terres publiques en général, qui suivent les dispositions du dit Acte, leurs terres seront sujettes à être reprises et offertes en vente, s'ils ne payent chaque année au moins un des versements requis, avec intérêt.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

Montréal, 3 août 1849.

Les individus, qui ont des locations de terres, soit comme concessionnaires primitifs ou comme leurs légataires héritiers ou substitués, et qui n'ont pas encore eu leurs patentes, sont par le présent notifiés que conformément à la 5e. clause de l'Acte des terres, passé dans la dernière session de la législature, toutes terres, dont l'octroi donnait droit à des honoraires, lesquels honoraires seraient maintenant dus ou sur lesquelles il y a encore à remplir des conditions d'établissement, ou dont l'exécution des conditions d'établissement reste à être prouvée, seront considérées et reprises, à moins que tels honoraires ne soient dûment payés, et que telles conditions d'établissement ne soient remplies, et que l'exécution de celles-ci ne soient prouvées à la satisfaction du gouvernement, le TRENTIÈME jour de MAI de l'année 1851. Les honoraires devront être payés et la preuve de l'exécution des conditions d'établissement devra être filée dans le Bureau du Commissaire des Terres de la Couronne.

Montréal, 7 août 1849.

BAZAR! BAZAR!

AUJOURD'HUI, DEMAIN et JEUDI, comme il a été annoncé, il y aura un BAZAR à la MAISON DE LA PROVIDENCE, en faveur des femmes âgées et infirmes, et des orphelins de cet Asile. La salle du BAZAR, pendant les trois jours, demeurera ouverte depuis 2 heures P. M. jusqu'à 9 heures du soir. Les personnes bienveillantes de la ville sont priées de visiter ce BAZAR, et de contribuer, par leurs aumônes, à encourager cette œuvre de charité.