

D'autres historiens mentionnent le fait de la mort sans en décrire les circonstances particulières.

Le service postal au Canada ne paraît pas avoir été dans un état satisfaisant, bien que les autorités des postes soutinssent que tout ce qu'il y avait moyen de faire on le faisait pour faciliter la transmission des malles, et que tout ce que le service pouvait avoir de défectueux résultait de la mesquinerie du crédit, la règle étant de ne pas établir de route postale qui ne faisait pas au moins ses frais. Quels que fussent les défauts de l'administration, il ne peut y avoir de doute que les maîtres de poste domiciliés, chargés de la surveillance et de l'administration des routes postales, avaient à lutter contre beaucoup de difficultés, et qu'à cause de l'élévation des frais de port on prenait toute sorte de prétexte pour en éviter le paiement. Des passagers sur les steamers se voyaient imposer la tâche de rendre des lettres à leur destination, chose qui, il ne saurait avoir de doute, causait et du dérangement et de l'ennui aux porteurs de mauvaise volonté, lesquels cependant ne voulaient pas refuser d'agir en cette qualité, probablement afin que le même service leur fût rendu une autre fois. Les autorités postales essayèrent de mettre fin à cette coutume (Q. 154, p. 198), mais apparemment en vain, les officiers de bord et même les départements militaires bravant ouvertement la loi. Dans le Haut-Canada les gens refusaient de payer le port des lettres, disant que cette taxe était illégale. On essaya bien de les contraindre à la payer, mais, pour une raison quelconque, on y renonça, apparemment parce que, comme le dit la lettre de Feeling à Goulburn, la question de contraindre au paiement des amendes était une affaire très délicate.

Il n'y a rien dans les documents pour montrer quel a été le résultat financier de l'établissement de steamers sur le Saint-Laurent (ce qui eut lieu en 1809), et il n'était pas vraisemblable non plus qu'on y pût trouver de compte rendu spécial des affaires d'une société de commerce ; mais quel qu'ait été le résultat en question, il semblerait que les propriétaires de bateaux à vapeur aient demandé de l'aide pour faire face à leurs obligations, ou pour étendre leurs opérations, car dans le cours de 1819—le document ne porte pas de date précise—ordre fut donné de rédiger, pour la trésorerie, une recommandation l'invitant à accorder de l'aide aux bateaux à vapeur en la manière précédemment recommandée par le duc de Richmond. La note a dû être rédigée par le secrétaire du duc, ainsi que l'indiquerait la date de la réponse, qui est le 9 du mois de juin précédent la mort de Sa Grâce. Autant qu'on peut le voir par la réponse, le duc recommandait de prendre des actions dans les steamers, ce que la trésorerie ne jugea pas à propos de faire ; mais les lords de la trésorerie autorisèrent le commissariat à avancer aux propriétaires de bateaux à vapeur la somme de £1,500 à £2,000 à être remboursée par versements, les steamers devant avoir la préférence pour le fret, dont le montant aiderait sans doute beaucoup à éteindre la dette créée par l'avance.

Au point de vue de la finance, la constitution en corporation de la banque de Montréal fut une affaire d'importance pour le Canada. L'Acte à l'effet de constituer cette institution en corporation, avait été, pour une raison ou pour une autre, réservé par le gouverneur à la sanction de Sa Majesté, et ce ne fut qu'en 1822, quelques années après que l'Acte eut passé aux deux branches de la législature, que l'arrêté du conseil du 18 mai de cette année-là vint ratifier l'Acte de constitution, mettant ainsi fin au doute et à l'incertitude sur le sujet.

On trouvera dans le résumé des papiers d'Etat du Haut-Canada contenu dans le présent rapport des lettres et des documents relatifs à Robert Gourlay, auteur d'une