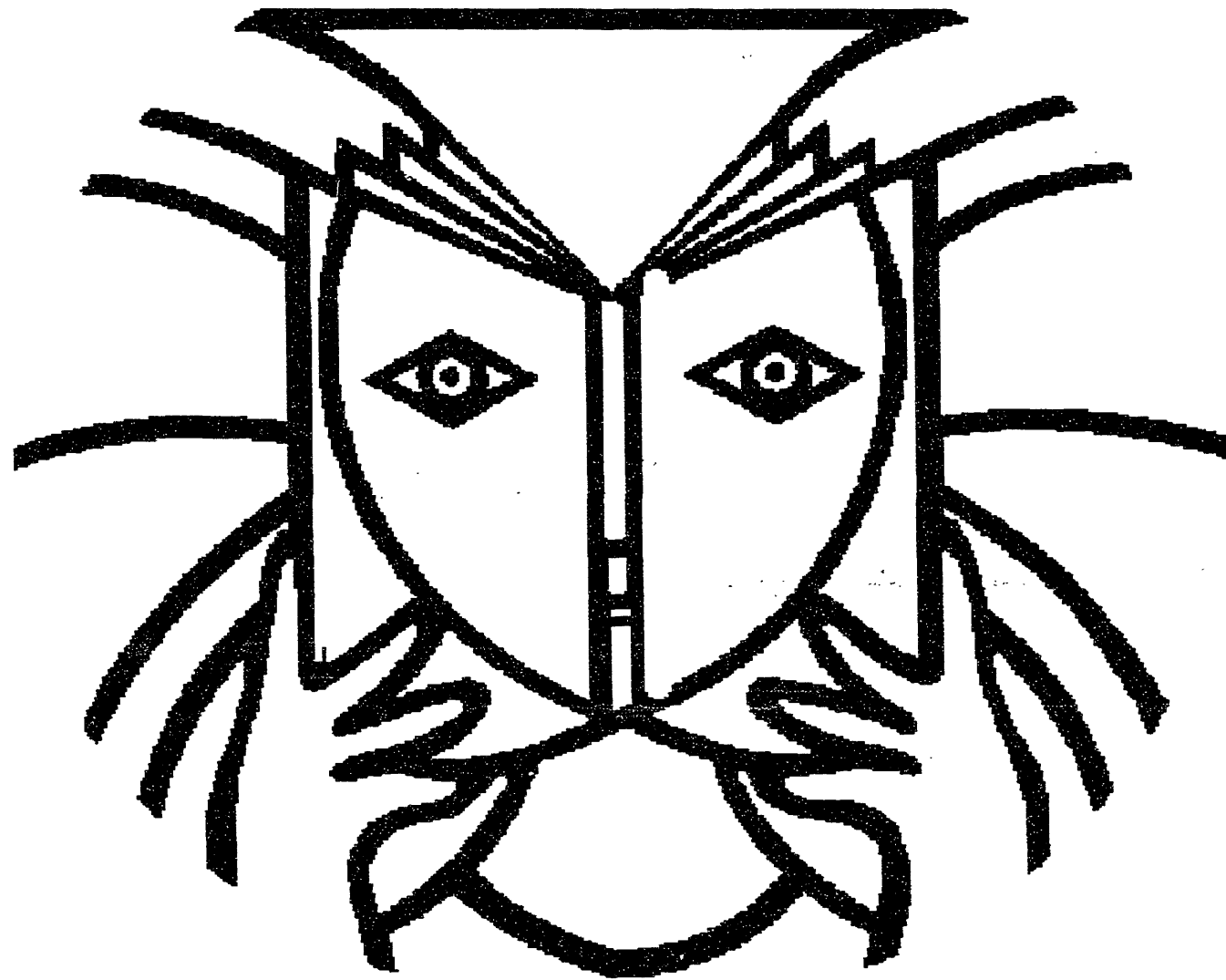




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

Rare Books Collection

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

***Microfilmed by
the NATIONAL ARCHIVES
OF CANADA***

Microfilmé 2001

pour la

Collection des Livres rares

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

***Microfilmé par
les ARCHIVES NATIONALES
DU CANADA***

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 3.

TROISIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

SESSION 1860.



IMPRIMÉ PAR THOMPSON ET CIE., RUE STE. URSULE, QUEBEC.

No. 12.—RÉPONSE et RÉPONSE ultérieure à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 5 mars 1860 ; au sujet d'un état des octrois gratuits de terres depuis 1857.

[Par ordre,]

C. ALLEYN,
Secrétaire.

Secrétariat,
16 avril 1860.

No. 13.—RÉPONSE à une ADRESSE de l'Assemblée Législative, en date du 18 avril 1859 ; pour copies des documents relatifs à la démission de R. H. Russell, écuyer, de la commission de la paix :

[Par ordre,]

C. ALLEYN,
Secrétaire.

Secrétariat,
9 mars 1860.

No. 14.—RÉPONSE à une ADRESSE de l'Assemblée Législative, en date du 5 mars 1860 ; au sujet d'un état relatif aux stations de pêche dans le Bas-Canada.

[Par ordre,]

C. ALLEYN,
Secrétaire.

Secrétariat,
9 mars 1860.

No. 15.—LETTRE de l'Honorable Secrétaire Provincial, transmettant certains documents demandés par ordre du 5 mars courant, au sujet des statuts refondus du Canada et du Haut-Canada ; Aussi, ÉTAT de la distribution des statuts refondus, concernant uniquement le Haut-Canada, dans la langue anglaise, et des statuts concernant toute la province, dans les langues anglaise et française ; Aussi, ÉTAT de la distribution des statuts passés en la session 22 Victoria, 1859.

No. 16.—États Municipaux pour le Haut et le Bas-Canada.

[Conformément à la recommandation du comité des impressions, les documents ci-dessus ne doivent pas être imprimés.]

REPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative du 12 mars 1860 ; demandant un état des fonds avancés en vertu de l'acte du fonds d'emprunt municipal.

Par ordre,

C. ALLEYN,
Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, 21 mars 1860. }

ÉTAT de la somme empruntée par chaque municipalité, en vertu des actes du fonds d'emprunt municipal du Haut-Canada, l'intérêt à 8 p. cent sur ces emprunts, à compter de la date du prêt, le montant reçu à compte, et la balance due à venir au 1er mars 1860, le tout en conformité d'une adresse de l'assemblée législative en date du 12 mars 1860.

MUNICIPALITIES.	Emprunt.	Intérêt à 8 p. cent du jour qu'au 31 déc. 1859.		Intérêt à 8 p. cent, payé jusqu'au 31 d. '59, y compris le 8 p. cent pour 1859.		Balance due jusqu'au 31 déc. 1859.		Payé depuis le 31 déc. '59, jusqu'au 1er mars 1860.		Balance due le 1er mars 1860.		Intérêt additionnel à 8 pour cent, dû depuis le 31 déc. 1859, jusqu'au 1er mars '60 (2 mois.)		Balance totale due le 1er mars 1860.	
		\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.
Port Hope	860000 00	367064	83	82495	98	284568	85	900	00	283668	85	11466	66	295135	51
Hope	60000 00	32800	00	21509	43	11290	57			11290	57	800	00	12090	57
Niagara	280000 00	125465	21	42305	39	83159	82			83159	82	3733	33	86893	15
Cobourg	500000 00	241567	11	48226	24	193340	87	6761	30	186579	57	6666	66	193246	23
Chippawa	26000 00	12320	43	5588	21	5732	22			5057	22	346	66	5403	88
Grey	16000 00	8414	68	8414	68							213	33	213	33
Berthé	40000 00	21466	30	16214	82	5251	48			5251	48	533	33	5784	81
Brantford	50000 00	26332	87	25118	59	1644	28			1644	28	666	66	2310	94
Brantford	500000 00	225589	03	126889	60	98899	43			98899	43	6666	66	105566	09
Wainfleet	20000 00	10733	15	10733	15							166	66	266	66
Camboro	8000 00	4293	25	4293	25							166	66	166	66
Huron et Bruce	308000 00	161603	28	155109	97	6493	31	6493	31			4106	66	4106	66
Perth	288000 00	150235	04	70852	76	79832	28			79832	28	3840	00	83222	28
Moulton et Sherbrooke	20000 00	9965	15	9965	15							224	00	224	00
Paris	40000 00	21066	67	15916	97	5149	70	75	26	5074	44	533	33	5607	77
Oxford	20000 00	9902	44	9902	47							266	66	266	66
Ottawa	200000 00	99331	50	36076	09	63255	41			63255	41	2666	66	65922	07
Prescott	100000 00	49358	90	13487	28	35871	62			35871	62	1333	33	37204	95
Lincoln	48000 00	23339	55	21919	55	1920	00	1920	00			640	00	640	00
Lambton	16000 00	7743	12	7743	12							213	33	213	33
Middleton	5000 00	1959	45	1959	45							40	00	40	00
St. Catharines	190000 00	83070	67	34535	20	48335	47			48335	47	2533	33	51068	80
Woodstock	100000 00	47441	10	22241	91	25199	19			25199	19	1333	33	26532	52
Stanley	10000 00	4898	63	4760	95	137	68			137	68	133	33	271	01
Woodhouse	80000 00	38163	28	16888	18	21275	10			21275	10	1066	66	22341	76
Norwich	200000 00	95408	22	40370	22	55038	00			55038	00	2666	66	57704	66
Cornwall	12000 00	5606	13	4672	66	933	47			933	47	166	66	1100	13
Belleville	20000 00	9187	93	7587	93	1600	00	1600	00			266	66	266	66
Northumberland et Durham	460000 00	156065	20	106319	43	49745	77	9928	41	39817	36	6133	33	45950	69
Ops	80000 00	38689	32	15521	21	23168	11	500	00	22668	11	1066	66	23734	77
Elgin	80000 00	36260	82	36260	82							1066	66	1066	66
London	375400 00	144821	75	67712	47	77109	28			77109	28	5005	33	82214	61
Windham	100000 00	42808	22	15500	12	27108	10			27108	10	1333	33	28441	73
Simcoe	100000 00	42808	22	13870	72	28737	50			28737	50	1333	33	30070	83
Leamark et Renfrew	800000 00	259093	33	96933	69	162159	64			162159	64	1066	66	172826	30

Brockville	40000 00	129546	67	26091	01	103445	66	484	00	102971	66	5333	33	108304	99
Elizabethtown	154000 00	39253	33	14864	50	24388	83			24388	83	2053	33	26442	16
Stratford	100000 00	42980	81	8892	06	34147	85			34147	85	1333	33	35481	18
Goderich	100000 00	42980	82	24559	14	18421	68			18421	68	1333	33	19755	01
Hastings	157600 00	51946	95	45538	95	5408	00	5408	00			2101	33	2101	33
Essex	32000 00	11930	30	11930	30							426	66	426	66
Barrie	12000 00	4463	33	3180	85	1282	48			1282	48	166	66	1449	14
Chatham	100000 00	36328	77	17953	41	18375	36			18375	36	1333	33	19708	69
Dundas	52000 00	18970	75	8002	45	10908	30			10908	30	693	33	11601	63
Guelph	80000 00	27563	84	27563	84							1066	66	1066	66
Peterboro	100000 00	16789	03	1356	08	15432	95	3139	00	12293	95	1333	33	13627	28
MOINS—Montants rachetés par Moulton et Sherbrooke .. \$3200 Middleton..... 2000															
Total au 1er mars 1860	\$ 7,300,000 00	3,038,229 41		1,409,701 15		1,628,528 46		37,884 28		1,590,643 98		97,277 13		1,687,921 11	

*A cette somme il faut aussi ajouter \$156 37, payées d'avance.
 †A cette somme il faut aussi ajouter \$583 75, payées d'avance.
 ‡A cette somme il faut aussi ajouter \$395 73, payées d'avance.

DÉPARTEMENT DU RECEVEUR GÉNÉRAL,
 Québec, 20 mars 1860.

T. D. HARINGTON,
 S. R. G.

AT de la somme empruntée par chaque municipalité en vertu des actes du fonds d'emprunt municipal du Haut-Canada, l'intérêt à 8 p. cent sur ces emprunts, à compter de la date du prêt, le montant reçu à compte, et la balance due à venir au 1er mars 1860, le tout en conformité d'une adresse de l'assemblée législative en date du 12 mars 1860.

MUNICIPALITÉS.	Emprunt.	Intérêt à 8 p. cent du jour qu'au 31 déc. 1859.		Intérêt à 8 p. cent payé jusqu'au 31 d. 59 [y compris le 8 p. cent pour 1859.]		Balance due jusqu'au 31 déc. 1859.		Payé depuis le 31 déc. 59, jusqu'au 1er mars 1860.		Balance due le 1er mars 1860.		Intérêt additionnel à p. cent du depuis le 31 déc. 59, jusqu'au 1er mars 1860.		Balance totale due le 1er mars 1860.	
		\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.	\$	Cts.
Stanstead	61000 00	5319 32	346 52	4972 80	813 33	4972 80	813 33	4972 80	813 33	5786 13	5786 13	813 33	5786 13	25919 75	25919 75
Shefford	215000 00	22746 30	1230 68	21515 62	4404 13	21515 62	4404 13	35720 00	1253 33	36973 33	36973 33	1253 33	36973 33	51793 48	51793 48
Terrebonne	94000 00	35720 00	50038 82	50038 82	1754 66	50038 82	1754 66	2092 80	77 86	54666 66	54666 66	77 86	54666 66	6963 70	6963 70
Ottawa—(Division No. 2)	5840 00	2092 80	182695 90	44000 00	2092 80	44000 00	2092 80	6643 70	320 00	4097 86	4097 86	320 00	4097 86	7659 90	7659 90
Mégantic—(" 1)	800000 00	6643 70	1235 47	3884 53	2044 08	3884 53	2044 08	6593 24	1066 66	7659 90	7659 90	1066 66	7659 90	107 47	107 47
Montréal	16000 00	5120 00	16778 45	8637 32	80 81	8637 32	80 81	1960 00	93 33	2053 33	2053 33	93 33	2053 33	8395 58	8395 58
Acton	80000 00	26415 77	468 87	1960 00	1960 00	1960 00	1960 00	7995 58	400 00	2778 81	2778 81	400 00	2778 81	5066 66	5066 66
St. Hyacinthe	2000 00	549 68	.....	7995 58	.....	7995 58	.....	2645 48	.....	73 73	73 73	.....	73 73	4001 46	4001 46
Sherbrooke	7000 00	1960 00	.....	4800 00	.....	4800 00	.....	20 40	.....	800 30	800 30	.....	800 30	5804 93	5804 93
Varennes	30000 00	7995 58	.....	3734 80	.....	3734 80	.....	746 97	.....	11126 11	11126 11	.....	11126 11	17663 16	17663 16
Huntingdon	7000 00	2645 48	.....	5404 93	.....	5404 93	.....	10359 45	.....	3481 54	3481 54	.....	3481 54	5403 83	5403 83
Roxton	10000 00	5549 58	.....	3214 88	.....	3214 88	.....	2403 01	.....	2669 67	2669 67	.....	2669 67	1441 01	1441 01
Lingwick	20000 00	853 47	833 07	2403 01	.....	2403 01	.....	1334 35	.....	1329 68	1329 68	.....	1329 68	2452 43	2452 43
St. John	4000 00	3734 80	.....	1223 02	.....	1223 02	.....	2239 10	.....	7192 66	7192 66	.....	7192 66	3123 70	3123 70
Lepraire	20000 00	746 97	.....	2239 10	.....	2239 10	.....	6526 00	.....	1417 20	1417 20	.....	1417 20	1240 04	1240 04
Tring	4000 00	5404 93	.....	6526 00	.....	6526 00	.....	2803 70	.....	666 66	666 66	.....	666 66	666 66	666 66
St. Marie de Manoir	30000 00	17351 18	.....	1100 04	.....	1100 04	.....	1257 20	.....	146 77	146 77	.....	146 77	751 71	751 71
St. Romuald de Farnham	57500 00	3603 28	388 40	4668 48	.....	4668 48	.....	120 11	.....	1172 45	1172 45	.....	1172 45	732 76	732 76
Shefford	220000 00	5003 83	.....	932 87	.....	932 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières	20000 00	3335 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Romuald d'Etchemin	30000 00	1334 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Granby	20000 00	1223 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
William Henry	8000 00	2239 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ascot et Westbury	16000 00	6526 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Jean Isle d'Orléans	50000 00	2803 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Somerset (North)	24000 00	1257 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Germain de Rimouski	12000 00	1100 04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Michel de Bellechasse	10500 00	4668 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Longueuil	50000 00	120 11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chambly Basin	2000 00	543 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quebec	13000 00	959 12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Eusèbe de Stanfold	16000 00	599 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bolton	10000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stukely (Nord) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stukely (Sud) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Fermont	32000 00	1406 20	502 08	904 12	426 66	1330 78
Terrebonne	2400 00	64 17	64 17	320 87	32 00	32 00
Magog	12000 00	320 87	.....	241 97	160 00	480 87
Princeville	12000 00	241 97	.....	.....	160 00	401 97
Ste. Hélène de Kamouraska	1200 00	.....	.....	.....	26 77	26 77
Ste. Cécile de Beauharnois	10000 00	.....	.....	.....	267 02	267 02
St. Eusèbe de Stanfold	9000 00	.....	.....	.....	120 00	120 00
Grantham, Wendover, et Simpson	18000 00	.....	.....	.....	240 00	240 00
Inverness .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	2,218,040 00	474,294 12	213,515 89	260,778 23	2,044 08	290,024 53

T. D. HARINGTON,
S. R. G.

DÉPARTEMENT DU RECEVEUR GÉNÉRAL,
Québec, 20 mars 1860.

REPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, du 19 mars 1860, demandant un état des débetures émises en vertu de l'Acte du fonds d'emprunt municipal dans le Bas-Canada.

Par Ordre.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 22 mars 1860. }

C. ALLEYN,
Secrétaire.

ÉTAT indiquant le montant des débetures émises en vertu des Acts du fonds d'emprunt municipal consolidé du Bas-Canada depuis la passation de l'Acte 22 Vict., chap. 15, (4 mai 1859,) *ex* \$400,000, montant pour lequel une émission additionnelle est autorisée par le dernier Acte; indiquant aussi en faveur de qui elles ont été émises, la date des règlements en vertu des quels elles l'ont été, l'objet de l'emprunt, et la date de la sanction des dits règlements.

	Date du règlement.	OBJET DE L'EMPRUNT.	Date de la sanction.	Montant émis.
	1858.		1859.	\$ Cts.
Village de Princeville	13 Sep.	Pour améliorer des rues et ponts.....	16 Juillet	12,000 00
Paroisse de Ste. Hélène de Kamouraska.....	25 Nov...	Pour diverses améliorations à des chemins publics.....	23 Nov...	1,200 00
Township d'Inverness.....	10 Déc...	Pour ouvrir et réparer des rues, construire un hôtel de ville, construire des ponts, etc	" Déc...	18,000 00
Township de Grantham, Wendoover, Simpson.....	1859. 18 Avr...	Pour construire un pont sur la rivière St. François et d'autres ponts et chemins ...	" "	9,000 00
Paroisse de Ste. Cécile de Beauharnois.....	20 Avr...	Pour chemins macadamisés entre le côté nord de la Rivière St. Louis et le côté sud du fleuve St. Laurent.....	" Nov...	10,000 00
Village de Fermont.....	6 Juin..	Chemin planchéié depuis le village jusqu'au fleuve St. Laurent.....	13 Juin..	32,000 00
Paroisse de Ste. Anne de la Pérade.....	20 Août..	Pour construire un pont sur la rivière Ste. Anne.....	1860. 10 Janv..	20,000 00
Comté de Shefford.....	30 Août..	1,150 actions de la compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.	1859. 5 Nov...	115,000 00
			Total.....	217,200 00

BUREAU DU RECEÉNERAL,
Québec, sr Gra22mVEU1860. }

T. D. HARINGTON,
D. R. G.

R A P P O R T S

DE COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

- No. 1.—CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN, POUR L'ANNÉ 1859.
- No. 2.—CHEMIN DE FER GRAND TRONC, DU 1^{er} JANVIER 1854, au 31 DÉCEMBRE 1859.
- No. 3.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA, POUR L'ANNÉE 1859.
- No. 4.—CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA, DE 1853 au 31 DÉCEMBRE 1859.
- No. 5.—GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DU CANADA, DE 1855 au 31 JANVIER 1860.

No. 1.

ETAT des recettes et dépenses du chemin de fer de Montréal et Champlain, avec indication de la quantité de marchandises et du nombre de voyageurs transportés sur ce chemin, pendant l'année 1859, transmis en conformité de la 49^e section de l'Acte 2 Guil. IV, ch. 58.

Recettes.	Dépenses.	Tonnage.	Voyageurs.
\$224429 94	\$118814 90	56087	134148

G. IRVING,
Comptable.

Montréal, 14 Mars 1860.

Je, George Irving, jure que l'état ci-dessus est en tout point exact, au meilleur de ma connaissance et croyance.

G. IRVING,
Comptable.

Assermenté devant moi, à Montréal,
ce 14^e jour de mars 1860.

T. BOUTHILLIER, *J. P.*

No. 2.

Etat des recettes et dépenses du chemin de fer Grand Tronc du Canada, sur les sections séparées et à compte des marchandises ; du 1er janvier 1854, au 31 décembre 1859. (Conformément à l'ordre de l'honorable Assemblée Législative.)

Pour l'année expirante.	DIVISION EST.					DIVISION CENTRALE.												
	Milles ouverts.	RECETTES.		DÉPENSES.		Milles ouverts.	RECETTES.		DÉPENSES.									
		Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.	Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.		Total pour la division.	Par mille ouvert.	Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.								
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.								
31 Déc. 1854....	143	370170	78	2588	60	320221	38	2239	31	.....	.....	.....	.....	
31 Déc. 1855....	239	497962	58	2083	52	525455	70	2198	56	125	*32358	18	258	82	*18466	32	147	73
31 Déc. 1856....	279	472187	64	1692	43	571149	51	2047	16	140	326153	92	2329	67	217436	32	1553	12
31 Déc. 1857....	279	577770	98	2070	86	637103	53	2283	52	333	1043449	04	3133	48	894835	47	2687	19
31 Déc. 1858....	279	494513	83	1772	45	584570	83	2095	25	333	983794	16	2954	34	819840	33	2461	98
31 Déc. 1859....	279	551943	64	1978	32	570961	13	2046	46	333	1029268	83	3090	89	782988	47	2351	32

Pour l'année expirante.	DIVISION OUEST.					DIVISION DE PORTLAND.												
	Milles ouverts.	RECETTES.		DÉPENSES.		Milles ouverts.	RECETTES		DÉPENSES.									
		Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.	Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.		Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.	Total po'r la divis'n.	Par mille ouvert.								
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.								
31 Déc. 1854....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31 Déc. 1855....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31 Déc. 1856....	88	†31025	20	352	56	8348	45	94	87	149	559778	02	3756	89	461312	52	3096	06
31 Déc. 1857....	88	231519	43	2630	90	218974	48	2488	35	149	571974	84	3838	76	495862	28	3327	93
31 Déc. 1858....	88	250357	12	2844	97	226108	09	2569	41	149	520811	73	3495	38	525591	90	3527	46
31 Déc. 1859....	120	263378	24	2194	81	287471	17	2395	59	149	605147	68	4061	39	465093	46	3121	43

* Ouverts pendant 37 jours.

† Ouverts pendant 39 jours.

W. H. A. DAVIES,

Secrétaire, *pro. tem.*

BUREAU DU CHEMIN DE FER

GRAND TRONC DU CANADA,

Montréal, 15 mars 1860.

No. 3.

ÉTAT des recettes et dépenses du chemin de fer du Nord, du 1er janvier au 31 décembre 1859, inclusivement.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Frêt	34397 71		
Voyageurs	4205 35		
		38603 06	
Frêt local	127558 97		
Voyageurs	65425 48		
		192979 45	
Transport de la malle	2820 00		
Emmagazinage	1366 19		
Quaiage.....	2145 51		
Autres revenus	2130 65		
		8462 35	
Total des rentes.....			240044 86
<i>Dépenses.</i>			
Réparation de la voie :—			
Matériel en main	1312 51		
Réparation de la voie.....	31711 76		
Do des bâtisses	3062 67		
Do des ponts	3826 05		
Do des clôtures et barrières	838 70		
Do des quais	219 59		
Do des fossés.....	260 53		
	41224 81		
Moins. Matériel en main.....	1167 86		
		40056 95	
Outillage et fonds roulant :—			
Matériel en main	7537 29		
Réparation des locomotives et tenders.....	14983 66		
Do chars des voyageurs et des bagages.....	4683 53		
Do chars du fret et autres.....	13489 61		
Do Outils et machines	316 56		
	41010 65		
Moins. Matériel en main.....	9698 24		
		31312 41	
Chemin en opération :—			
Matériel en main.....	745 00		
Dépenses de bureau	13520 50		
Maîtres de station et commis	8639 46		
Maniement du fret	4497 54		
Conducteurs, gardes-bagages et gardes	7005 17		
Mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	9646 19		
Aiguilleurs, cautoonnier et porte-faix.....	9148 88		
Huile et déchets	5909 58		
Eau	1192 43		
Domages	779 59		
Dépenses contingentes.....	1546 74		
Dépenses des stations	891 98		
Opérateurs du télégraphe.....	1921 92		
Papeterie	1765 59		
Enlever la neige	404 54		
Combustible brûlé.....	23664 34		
	91279 45		
Moins. Matériel en main.....	666 17		
		90613 28	
Divers :—			
Frais de justice	246 58		
Do de direction	1052 00		
Do de génie.....	1001 66		
Inspection (gouvernement).....	237 50		
Assurance.....	501 98		
Taxes foncières.....	2593 37		
Divers	1252 30		
Argent n'ayant point cours	413 00		
		7298 39	

ÉTAT du chemin de fer du Nord du Canada.—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Dépenses pour transport de marchandise :						
Salaires des agents et commis.....	9408	63				
Gages des journaliers.....	6933	53				
Loyer, papeterie et commissaires.....	2284	78				
Domages	1291	94				
Avances aux steamers	8000	00				
			27918	88		
Total des dépenses d'exploitation.....					197199	91
Excédant sur la dépense.....					\$42841	95

THOMAS HAMILTON,
Comptable.

TORONTO, } Je, THOMAS HAMILTON, premier comptable du chemin de fer du Nord du Canada, jure par les
SAVOIR: } présentes que l'état précédent sur cette page et les deux qui le précédent contiennent un
état correct des dépenses et recettes de la compagnie, pendant l'année mil huit cent
cinquante-neuf.

THOMAS HAMILTON.
Comptable.

Assermenté devant moi le 16 mars 1860.
WM. WAKEFIELD, J.P., Toronto.

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

Tonnage du fret (2000 lbs.) transporté en 1859.

PAR- COURS.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Fleur.	Blé.	Blé-d'inde	Bœuf et lard	Charges de chars divers.	Total. Tonneaux.
	Ton'x.lbs.	Ton'x.lbs.	Ton'x.lbs.	Ton'x. lbs.	Ton'x.lbs.	Ton'x.lbs.	Ton'x.lbs.	Ton'x. lbs.	Ton'x. lbs.
<i>Nord</i> —									
Local.....	1264 1886	3291 1309	2781 900	79 1840	292 1620	.....	.....	2397 406	10107 1961
Parcours complet.	.....	.....	3475 0853	.....	.....	.....	.....	.....	3475 853
<i>Sud</i> —									
Local.....	482 1875	370 1814	1740 1318	5236 1192	6833 920	.....	.....	38356 1305	53021 434
Parcours complet.	.....	.....	1941 1979	14915 1976	3529 520	2604 1848	1905 240	.....	24897 563

Montant total en tonneaux du fret local.....	Ton'x. lbs.	63129 395
do do fret. Parcours complet.....		28372 1416
Total.....		91501 1811

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Nombre des voyageurs avec billets payés aux stations.....	57549
Payant sur les chars.....	15608
Voyageurs à parcours complet.....	2618
Transportés gratuitement y compris les travailleurs.....	2297
Nombre total des voyageurs transportés.....	78072

TORONTO. } Je, Samuel Skelton, commis du surintendant du chemin de fer du Nord, jure que l'état ci-dessus
SAVOIR: } du fret et des passagers transportés par le dit chemin de fer, pendant l'année mil huit cent
cinquante-neuf, est fidèle, au meilleur de ma connaissance et croyance.

SAMUEL SKELTON.

Assermenté devant moi à Toronto,
le 19 mars 1860.

} RICE LEWIS, J. P.

ÉTAT des recettes et dépenses du chemin de fer du Nord du Canada, depuis l'inauguration du chemin en 1853 jusqu'au 31 décembre 1859 ; indiquant les profits annuels par mille et le coût annuel par mille pour faire marcher les trains, conformément à un ordre de l'Assemblée Législative du 12 mars de cette année.

Date.		Milles exploités	Recettes brutes.	Dépenses brutes.	Recettes par mille.	Dépenses par mille.	
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1 an	1853-54	42	118387 33	65625 05	2818 74	1562 50
½ "	1854	63	74644 07	57050 91	1184 82	905 57
1 "	1855	94	274758 57	251404 43	2922 96	2674 52
1 "	1856	94	518454 23	484840 71	5515 47	5157 88
1 "	1857	94	313291 83	249695 54	3332 89	2656 33
1 "	1858	94	261701 92	261717 82	2784 06	2784 23
1 "	1859	94	240044 86	197199 91	2553 66	2097 87
			1801282 81	1567534 37			

Certifié par

THOMAS HAMILTON,

Toronto, 19 mars 1860.

Comptable.

No. 5.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL DU CANADA.

ÉTAT des recettes, brutes et par mille, de chaque année, à partir de l'inauguration, 31 janvier 1860 ; de plus les dépenses d'exploitation.

R E C E T T E S .

Années expirées le 31 janvier.	Montant.	Moyenne des profits par mille.
	\$ cts.	\$ cts.
1855	1382566 00	5883 00
1856	2325822 00	9378 00
1857	2998526 00	10595 00
1858	2543156 00	8861 00
1859	2084825 00	6972 00
1860	1908110 00	5530 00

D É P E N S E S D' E X P L O I T A T I O N .

Années expirées le 31 janvier.	Montant.	Coût moyen par mille de chemin de fer.	No. des trains, milles parcourus produisant recettes.	Coût moyen par mille de train.
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
1855.....	666288 00	2835 00	607879	1 09
1856.....	1124072 00	4532 00	932613	1 20
1857.....	1536936 00	5430 00	1221605	1 25
1858.....	1371030 00	4777 00	1194759	1 14
1859.....	1165748 00	3818 00	1072200	1 08
1860.....	1142599 00	3257 00	1127416	1 01

H. STEPHENS,

Secrétaire.

Hamilton, C. O., 11 avril 1860.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 28 Mars 1860, pour obtenir des informations relativement au terminus projeté du chemin de fer Grand Tronc à Montréal.

Par ordre,

C. ALLEYN,
Secrétaire.

Secrétariat Provincial,
11 avril 1860.

	1859.	
44,237—No.	1—22 Novembre	—Les commissaires du havre de Montréal écrivent au secrétaire provincial.
44,237—No.	2—25 “	—La lettre No. 1 est renvoyée par le secrétaire provincial à un comité de l'Honorable Conseil Exécutif pour rapport.
44,237—No.	3—	—La lettre No. 1 est renvoyée par le conseil au commissaire des travaux publics.
44,317—No.	4—24 “	—Le directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc écrit au secrétaire provincial.
44,317—No.	5—6 Décembre	—La lettre du directeur-gérant est renvoyée au commissaire des travaux publics par le secrétaire provincial.
44,385—No.	6—5 “	—Mémorial des affréteurs de Montréal.
44,385—No.	7—9 “	—Le secrétaire provincial transmet le mémorial des affréteurs de Montréal au département des travaux publics.
44,500—No.	8—16 “	—Rapport par l'ingénieur en chef des travaux publics.
	1860.	
44,895—No.	9—16 janvier	—Mémorial par le commissaire des travaux publics à Messrs. Shanly et Trembicke.
44,895—No.	10—17 “	—Messrs. Shanly et Trembicke écrivent au commissaire en réponse au No. 9.
45,529—No.	11—14 “	—Les habitans de Port Hope, etc., pétitionnent.
45,044—No.	12—25 “	—Le commissaire des travaux publics au sous-commissaire et à l'ingénieur en chef.
45,044—No.	13—25 “	—Rapport des sous-commissaire et ingénieur en chef.
45,074—No.	14—28 “	—Le commissaire des travaux publics au sous-commissaire et à l'ingénieur en chef.
45,075—No.	15—31 “	—Rapport des sous-commissaire et ingénieur en chef en réponse au No. 14.
46,170—No.	16—26 mars	—Rapport au Conseil.
46,170—No.	17—28 “	—Ordre en Conseil.

(Copie.)

No. 44,237.

BUREAU DU HAVRE, MONTRÉAL, 22 Nov. 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un mémoire d'une convention conclue entre H. H. Whitney, écuyer, président des commissaires du havre de Montréal, et Thomas E. Blackwell, écuyer, représentant la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, le 19 courant, comprenant les termes et conditions auxquelles les lisses de cette dernière doivent être amenées dans la ville de Montréal et reliées au havre, et je suis chargé de vous prier de vouloir bien soumettre ce mémoire à Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, afin qu'il lui donne sa considération et sa sanction. Le document en question, que je vous inclus, est fait en duplicata, aussi qu'un plan des travaux projetés et mentionnés dans ce mémoire. Une copie du document et du plan appartient à M. Blackwell, comme représentant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et est en sa possession; l'autre copie appartient aux commissaires du havre.

L'honorable John Young, l'un des commissaires du havre, est maintenant à Québec, et aura l'honneur de communiquer avec vous, et de vous donner tous les renseignements relatifs au sujet qu'embrasse la convention, afin d'obtenir l'approbation de Son Excellence le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé)

ALEX. CLERK,

Secrétaire.

L'honorable
Secrétaire Provincial,
Québec.

Mémoire d'une convention conclue entre Thomas E. Blackwell, représentant la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et les commissaires du havre de Montréal, ce dix-neuvième jour de novembre 1859.

La nécessité de prolonger les lisses de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc jusque dans la ville de Montréal, et de les relier au havre, et aussi d'avoir une station de fret dans la rue McGill pour les affaires locales de la ville, et une station à passagers au même endroit, ainsi qu'un dépôt pour le trafic général du fret sur le côté sud du bassin du canal, étant devenue urgente pour répondre aux besoins du commerce croissant de cette ville, la convention suivante a été conclue, et dans laquelle la compagnie du Grand Tronc sera désignée comme la partie de première part, et les commissaires du havre comme la partie de seconde part :—

1°. Il est entendu et convenu qu'une station à passagers et à fret local sera construite au pied de la rue McGill, sur le côté nord du canal, par la partie de première part.

2°. La station ci-dessus sera reliée au Pont Victoria et aux lignes de chemins de fer de l'Ouest, et comme il est nécessaire, afin d'effectuer cette liaison, d'obtenir un espace en dehors de la rue du Moulin, dans les limites du havre, pour y poser les lisses du chemin de fer, la partie de seconde part accorde par le présent à la partie de première part, le privilège de poser des lisses sur le site en question ; pourvu que le terrain pris à cette fin n'exède pas soixante-et-quinze pieds en largeur sur le niveau du chemin de fer adjoignant à la rue du Moulin (dont dix pieds seront employés à l'élargissement permanent de la rue du Moulin), avec tel talus qui pourra être nécessaire, la compagnie n'ayant aucun droit à la possession du terrain occupé par le dit talus, mais les commissaires du havre s'engageant, dans le cas où il serait nécessaire d'en enlever une partie pour les besoins de quelques travaux, à construire un mur de soutènement convenable et suffisant.

3°. Comme il est projeté de revendiquer cette partie du St. Laurent, maintenant couverte par l'eau, qui s'étend de l'embouchure du canal Lachine à la Pointe du Moulin-à-Vent, tel qu'indiqué sur le plan signé par les parties contractantes, sur une étendue d'environ dix acres, il est convenu qu'afin d'atteindre à ce but, la partie de seconde part construira l'ouvrage en bois ou charpente d'un quai entre les points ci-dessus mentionnés, et aussi un mur d'appui ou de soutènement, à une distance de pas moins de soixante-et-quinze pieds du front du dit quai, qui sera construit au niveau des quais actuels, et le dit mur de soutènement au niveau de la rue des Commissaires, et que la partie de première part remplira, à ses propres frais, tout l'espace enclos par le dit mur de soutènement, et fera telles autres constructions et améliorations qui pourront être nécessaires pour porter le tout aussi au niveau de la rue des Commissaires, et livrera la moitié des matériaux pour remplir l'espace compris entre la charpente du quai et le mur de soutènement, la partie de seconde part supportant toutes les dépenses de nivellement et de terrassement de cet espace.

4°. Le terrain requis par la partie de première part de la partie de seconde part ci-dessus mentionnée, sera loué à la partie de première part à un loyer nominal, soit la somme de cinq chelins courant par année, pour un terme de 999 ans.

5°. Il est aussi entendu entre les parties que tout le quai en bas du dit mur de soutènement sera sous le contrôle exclusif et au profit spécial de la partie de seconde part ; mais la partie de première part, lorsque les travaux seront terminés, aura le privilège de commuer pour l'usage du dit quai à son propre profit et avantage, à tels taux et à telles conditions qu'il pourra être convenu entre les deux parties.

6°. Si la partie de seconde part peut se procurer aux carrières de la Pointe Claire la pierre nécessaire à la construction du dit mur de soutènement, la partie de première part la livrera à l'endroit des travaux sans rien charger pour le transport.

7°. La convention actuelle est conclue sujette à la sanction et ratification du gouvernement provincial.

(Signé,) THOMAS E. BLACKWELL, V. P.,
Directeur-Gérant Cie. C. F. G. T.

(Signé,) H. H. WHITNEY,
Président des Commissaires du Havre.

No. 44,237.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
25 novembre 1859.

Renvoyé à un comité de l'honorable conseil exécutif pour rapport.

Par ordre,

(Signé,) C. ALLEYN,
Secrétaire.

No. 44,237.

Renvoyé à l'honorable commissaire des travaux publics.

JOHN A. MACDONALD,
S. C. E.

No. 44,317.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Montréal, 24 novembre 1859.

MONSIEUR,—Vous savez sans doute que depuis longtemps déjà je suis engagé avec la corporation de la cité de Montréal, la chambre de commerce et les commissaires du havre, à trouver et choisir le meilleur site pour établir un terminus dans les limites de la partie commerciale de Montréal; et qu'après un examen pratique fait de concert avec les différents corps publics que je viens de nommer, des mérites respectifs des divers sites proposés pour ce terminus, nous avons enfin choisi la localité qui, sous tous les rapports, nous paraît la plus propre à cette fin.

Il est proposé d'établir des lignes de la Pointe St. Charles, en partant de ses extrémités est et ouest, à un point commun tel qu'indiqué sur le plan ci-joint, et ensuite de suivre une direction parallèle sur une levée le long de la rue du Moulin, (que l'on se propose d'élargir de dix pieds) et de là directement au terminus projeté pour le fret en général, situé sur le côté sud du canal, et qui devra être en partie repris sur le fleuve St. Laurent, comme l'indique aussi le plan en question.

Comme il a aussi été décidé d'établir un dépôt pour le fret local et les passagers, au côté ouest du pied de la rue McGill, il devient nécessaire de traverser le canal,—ce que je propose de faire au moyen de ponts tournants élevés de 7 à 8 pieds au-dessus de l'eau.

Afin d'accomplir ces nouveaux travaux pour la commodité de la ville de Montréal, l'on verra que les lignes d'embranchement qui partent de la voie principale à la Pointe St. Charles, traversent la propriété du gouvernement provincial, et qu'elles occupent aussi les terrains vacants près de la Pointe du Moulin-à-Vent, et comme je l'ai déjà dit, c'est la route la plus propice pour établir un embranchement dans la ville. Je vous prie de vouloir bien soumettre cette demande de ma part à l'honorable conseil exécutif, que les terrains dont je viens de parler soient mis à la disposition de cette compagnie pour les fins ci-dessus.

J'ai député M. Trembické pour se rendre auprès de vous avec cette communication et le plan ci-annexé, afin que dans le cas où le gouvernement désirerait obtenir de plus amples renseignements, il puisse, connaissant parfaitement l'affaire dans tous ses détails, vous les fournir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS E. BLACKWELL,
Vice-Président.

L'Honorable

C. ALLEYN,
Secrétaire Provincial,
Etc., etc., etc.

No. 44,317.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, 6 décembre 1859.

Renvoyé à l'honorable commissaire des travaux publics pour rapport, en même temps que le No. 2,285 de 1859, déjà devant lui.

Par ordre,

E. PARENT,
Sous-Secrétaire.

No. 44,385.

(Copie.)

A Son Excellence Sir EDMUND HEAD, Gouverneur-Général.

Le mémorial des soussignés, expéditeurs et propriétaires de bateaux à vapeur et autres, intéressés au service de transport par le canal de Lachine, expose respectueusement:

Que vos mémorialistes ont appris avec alarme que l'on discutait actuellement le projet de faire arriver le chemin de fer Grand Tronc jusque dans la ville de Montréal en traversant le canal Lachine à son entrée inférieure, projet plein de dangers pour la sécurité de la vie et de la propriété des habitants, contraire aux vrais intérêts de la compagnie du Grand Tronc en particulier et aux voyageurs en général.

Que vos mémorialistes et leurs prédécesseurs se sont livrés pendant plusieurs années à développer le commerce de la province en général, et particulièrement de la ville de Montréal, en ouvrant et en formant des communications avec l'ouest, et par là ayant grandement avancé la prospérité de tous.

Que chaque agrandissement successif des canaux et amélioration dans la navigation des eaux intérieures a amené un changement réciproque dans les vaisseaux employés au transport des marchandises et cela au grand dommage et détriment de ceux engagés dans l'entreprise; et que de cette nécessité et des grandes dépenses occasionnées, il est résulté le grand développement du commerce avec l'ouest, et qu'il doit s'agrandir annuellement avec l'avancement général de la province. Que sa prospérité actuelle est due à ceux qui se sont occupés de cette entreprise, et qui n'ont jamais reçu le moindre aide d'aucun fonds public quoiqu'ils aient eu à subir de fortes pertes, et de grandes difficultés à combattre.

Que vos mémorialistes protestent très respectueusement, mais instamment contre le projet de traverser le canal Lachine, en s'appuyant sur le dommage incalculable qui résulterait pour le commerce du pays de l'obstacle et du délai qu'auraient à subir les vaisseaux du canal, ce qui serait une obstruction continuelle et sérieuse à la navigation d'icelui, et plus particulièrement à sa jonction au fleuve St. Laurent, où une quantité énorme de vapeurs et de vaisseaux pour Québec et ailleurs passe si fréquemment qu'il y a maintenant même du délai à souffrir, et ce délai serait nécessairement augmenté par la construction d'un nouveau pont pour le chemin de fer, tandis que d'après la haute autorité de M. Shanly et de M. Keefer, il est suffisamment démontré que l'on peut adopter un plan beaucoup plus simple et plus sûr en faisant entrer le chemin de fer dans la ville en le faisant passer au nord du canal.

C'est pourquoi vos mémorialistes demandent qu'il ne soit pas permis au Grand Tronc de construire un autre pont tournant sur le canal Lachine sur le point dont il est question, et par là l'on évitera d'augmenter le manque de sécurité, et l'on préservera aussi de tout trouble inutile et perte grave les intérêts importants de vos mémorialistes. Et vos mémorialistes ne cesseront de prier.

(Signé,)

“

JAQUES TRACY ET CIE.,
HENDERSON, HOLCOMB ET CIE.,
ALEXANDER MILLOY,

Repr. les steamers royaux de la malle.

“

JONES, BLACK ET CIE.,

“

GLASSFORD ET CIE.,

“

J. J. JONES,

“

P. M. BOCKERS,

“

THOMAS S. MAXWELL,

“

M. K. DICKINSON,

“

JOHN MACPHERSON ET CIE.

MONTRÉAL, }

5 décembre 1859. }

No. 44,385.

Approuvé et transmis à l'honorable commissaire des travaux publics, en même temps que le No. 2,333.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, }
9 décembre 1859. }

No. 44,500.

(Copie,)

QUÉBEC, 16 décembre 1859.

L'Honorable Commissaire des travaux publics.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai examiné avec soin les documents ci-joints qui ont rapport à la station projetée à Montréal du chemin de fer du Grand Tronc, et je demande respectueusement de pouvoir en faire le rapport, comme suit:—

Que la chose projetée étant l'établissement d'une station pour le dépôt des passagers et des marchandises locales dans la ville de Montréal, sur le côté nord du canal, et une station pour les marchandises générales sur le côté sud du bassin du canal,—il est fort à regretter que la mise à exécution de ce projet d'une si haute importance soit arrêtée de la manière indiquée dans les arrangements conditionnels et soumis à l'approbation du gouvernement.

Car, si je ne me trompe, une station de chemin de fer doit être située de manière à ce que son approche ne soit assujetti à aucunes obstructions, autres que celles qui sont complètement sous le contrôle de la compagnie: ce qui ne sera évidemment pas le cas si ce chemin traverse le canal au lieu projeté,—et cela aussi longtemps que la conservation d'une communication non-interrompue de l'intérieur avec le St. Laurent et la mer sera d'une si grande importance pour la province en général et Montréal en particulier.

D'après cette manière de voir, il me semble que consentir à la proposition, en faisant passer tous les voyageurs de l'ouest pour et de Montréal sur deux ponts tournants, y causerait un plus grand dommage que ne justifie ni l'intérêt local ni celui du chemin de fer. De même il n'y a aucune raison plausible pour faire passer le trafic de Montréal par la pointe St. Charles, et si toutes les affaires de transport en général doivent avoir lieu sur le côté sud du canal, ce à quoi il n'y a pas la moindre objection, on peut demander avec justice, pourquoi les vaisseaux n'iraient pas aux chemins de fer au lieu de faire venir celui-ci aux vaisseaux.

Si ces objections ont quelque poids pour le moment, elles en auront encore bien davantage si nous réussissons à attirer de notre côté le commerce de l'ouest, dans toute l'étendue où nous avons déjà essayé de l'amener depuis plusieurs années, et si en même temps les affaires du chemin progressent comme nous nous y attendons.

Le fait d'entrer dans la ville n'est pas assez difficile pour croire qu'il y ait impossibilité d'y entrer autrement que par le chemin de détour par lequel on veut y entrer, mais comme aucune opinion sur les divers moyens à prendre pour y entrer n'est demandée, je continue de remarquer:—

Que par le plan qui m'a été soumis l'on voit que deux ponts tournants doivent se construire au-dessus de la dernière écluse, l'un plus haut que les portes d'en haut à être élevé au niveau de la rue des Commissaires, pour le trafic du chemin de fer, l'autre plus bas que les portes d'en bas pour l'usage des voyageurs à une hauteur pour convenir au quai projeté sur le côté sud.

Qu'entre la "cale" récemment formée sur le côté nord de l'écluse pour augmenter la commodité du havre, et le bassin plus haut, il y a à peine un espace de 160 pieds à l'exclusion des murs dont le tout serait occupé par le chemin de fer, ses embranchements et sa route allant du côté d'en bas, et dont la partie principale est élevée à au moins 7½ pieds au-dessus des murs de côté des écluses.

D'après un tel arrangement, je ne vois aucun moyen par lequel l'écluse puisse être assez accessible des deux côtés pour y faire les réparations qu'elles pourraient requérir ou pour y placer de nouvelles portes, tandis que les ponts et les maçonneries nécessaires sur lesquelles ils reposeraient, gêneraient beaucoup si toutefois ils n'arrêtaient pas entièrement l'opération de l'écluse; malgré toutes les mesures que l'on puisse prendre pour éviter un tel inconvénient.

Pendant la saison de navigation il y a de 15 à 25 éclusages par jour, et il y en eut même une fois jusqu'à 29. Le passage d'un steamer prend généralement 15 minutes; de petits vaisseaux à voiles 20 minutes, et de grands navires fortement chargés prennent 30 minutes et plus, les navires à voiles sont tirés à la main à travers les écluses, c'est ce qui cause cette différence; cependant un peu de négligence de la part de ceux qui conduisent le navire à voile cause souvent un plus long retard.

Le plus grand nombre des vaisseaux passent à travers les écluses pendant le jour, ou pendant un espace de 16 à 18 heures.

Si nous supposons le départ et l'arrivée de deux convois pour l'Ouest et l'Est, cela ferait huit traverses régulières pour passagers, ce qui avec autant de convois pour les marchandises, en même temps que le retour des locomotives à la Pointe St. Charles, ferait pour le moins 24 traversées sur le pont, dont la plupart auraient lieu pendant le même temps que les vaisseaux.

La première de ces observations étant correcte, et la seconde étant plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité, démontre clairement, si je ne me trompe, que même dans l'état actuel du commerce, il n'est ni de l'intérêt de la navigation, ni de celui du chemin de fer d'adopter le plan proposé, tandis qu'il peut à peine y avoir deux opinions sur la question de savoir lequel il est de l'intérêt de la province de protéger davantage.

En un mot, tout l'espace dans le voisinage de l'écluse est requis, et tout le temps est nécessaire pour diriger et exécuter l'ouvrage du canal. Tout autre emploi du terrain ou du temps requis pour le passage des vaisseaux serait, d'après moi, non seulement au détriment de la navigation actuelle, mais le serait encore pour l'avenir, augmentant à mesure que se développerait le commerce.

Il me paraît donc que, quelque intéressée que soit la province dans le succès du chemin de fer, il serait excessivement imprudent de permettre une chose quelconque, propre à diminuer l'efficacité du canal; et qu'au contraire tous les avantages que possède actuellement la navigation doivent être maintenus et même augmentés s'il est possible.

Dans le cas où la navigation augmenterait, ce que plusieurs personnes habituées à une observation attentive ôsent présumer, surtout de ce moment-ci où le gouvernement semble prendre des mesures pour creuser les canaux en demandant l'estimation des dépenses que cela pourrait amener; et de plus si jamais on met à exécution le plan de creuser des docks s'alimentant dans le canal, capables d'admettre des vaisseaux Atlantiques et pour lesquels le gouvernement a acheté le terrain depuis plusieurs années—le plan que l'on projette actuellement anéantirait ce projet.

Comme il a déjà été dit, il n'y a aucune objection d'établir une station pour le dépôt général des marchandises sur le côté sud du canal; au contraire, tant de bons arguments ont été faits en faveur de ce projet que je recommanderais au gouvernement d'accorder à la compagnie du chemin de fer le privilège de réclamer autant de terrain qu'il en faudra entre la pointe St. Charles et l'entrée inférieure du canal, eu égard aux limites du port de la ville—pourvu que :

Premièrement—Un espace suffisant soit conservé entre le côté nord du chemin de fer et le côté sud de l'écluse actuelle pour permettre l'agrandissement subséquent du canal. Cet espace ne devrait pas être moins de 175 pieds de large, s'étendant jusqu'au point de l'eau basse sur le bord sud du fleuve, de là en remontant jusqu'à la rue du Moulin tel que désignée sur le plan ci-joint.

Secondement—Que la sortie des deux déversoirs et l'eau venant des moulins situés au nord de la rue du Moulin soit construite d'une manière satisfaisante et durable passant sous le chemin de fer et le quai projeté, et que toutes ces routes soient faites de manière à ne pas empêcher la libre décharge de l'eau, et de plus que le droit des locataires soit dûment respecté par la compagnie.

Troisièmement—Qu'aucun empiétement n'ait lieu sur le terrain acquis par le gouvernement dans le but de construire des docks autre que le privilège qu'aura la compagnie de faire passer son chemin le long du côté sud, qui devra être protégé par un mur ou autrement tel que l'approuvera le gouvernement, dans le cas où ces docks se construiraient dans l'avenir.

Ceci étant mes vues sur le sujet soumis, je demande respectueusement la permission de les exposer, espérant que malgré l'opposition qu'elles rencontreront de la part de ceux qui sont intéressés localement ou autrement, elles seront pleinement approuvées par ceux dont l'unique objet est de maintenir une communication intacte entre la route du St. Laurent et les eaux sans rivales que la nature, aidée par le trésor provincial, nous a ouvertes dans les vastes régions de l'ouest.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant-serviteur,

(Signé,)

JOHN PAGE,
Ingénieur Civil des Travaux Publics.

(Copie.)

No. 44,895.

16 Janvier 1860.

Sur la communication de l'ingénieur en chef à l'égard de la demande du Grand Tronc de traverser le canal Lachine, l'honorable commissaire des travaux publics demande qu'on le favorise des observations de M. Shanley et M. Trembicke sur les points suivants, qui paraîtraient comprendre les objections mises en avant.

Premièrement. A l'égard de l'agrandissement permanent du canal et la construction d'écluses additionnelles :

1o. L'occupation du côté sud telle que projetée par la compagnie empêchera-t-elle ou gênera-t-elle cet agrandissement ?

2o. Quel plan proposeriez-vous pour exécuter l'agrandissement, et comment la ligne du chemin de fer traverserait-elle le canal ?

3o. Quelles seraient les dépenses de construction additionnelles, en tenant compte des biez des moulins, et l'obligation de pourvoir à leur décharge ?

Deuxièmement. A l'égard de la fonction du canal actuel et son impossibilité de fonctionner occasionnée par la traverse proposée :

1o. Les portes pourront-elles fonctionner avec les ponts construits tels que projetés ?

2o. Pourra-t-on obtenir accès pour placer de nouvelles portes ?

3o. Le terrain nécessaire au service du canal sera-t-il diminué de manière à causer un dommage permanent à la navigation, en tenant compte de la nécessité de descendre au niveau des quais du port.

4o. Quel sera le retard causé aux vaisseaux dans leur passage ?

Le commissaire demande également d'être favorisé des vues de M. Shanley et de M. Trembicke sur tout autre moyen d'obtenir un terminus dans la ville et un accès aux quais, et à quels frais ?

JOHN ROSE.

A Messieurs SHANLEY ET TREMBICKE.

(Copie.)

No. 44,895.

TERMINUS DE LA VILLE DE MONTRÉAL.

Réponses aux questions de l'Honorable Commissaire des Travaux Publics.

Premièrement. A l'égard de l'agrandissement définitif du canal, etc.

1o. La manière projetée de construire le dépôt sur le côté sud du canal, nuit au plan proposé par M. Page pour l'élargissement des écluses, tellement qu'il deviendrait impossible de placer les écluses d'après son plan, si le plan du dépôt était exécuté.

2o. Pour obvier à cette dernière difficulté, nous proposons de placer l'écluse agrandie au sud du dépôt, et de faire passer le canal élargi, tout à fait distinct du canal actuel, en dehors des chemins de fer jusqu'à un point vis-à-vis le bassin supérieur, pour y rejoindre le canal actuel.

Le chemin de fer aurait alors à traverser le nouveau canal une fois près de l'extrémité supérieure de la rue du Moulin, et aussi de traverser le canal actuel à l'écluse d'entrée, tel que projeté actuellement.

3o. Les dépenses additionnelles pour le gouvernement dans la construction du nouveau canal et de ses écluses, tout-à-fait au sud du chemin de fer, seraient surtout dans la nécessité de construire un tunnel pour conduire l'eau des moulins le long de la rue du Moulin.

Nous n'avons pas assez de données en mains pour pouvoir arriver à une estimation correcte de la dépense d'un tel tunnel, mais elle ne se monterait probablement pas à plus de \$60,000.

Nous déclarons qu'un tel mode de construire le canal donnerait beaucoup de facilité pour l'élargissement du bassin, en enveloppant un espace assez grand pour un tel projet du St. Laurent, au lieu de faire une excavation sur le rivage. Beaucoup de l'inconvénient de traverser le canal pour des objets ordinaires de trafic cesserait aussi, et il se réduirait à la traverse du canal actuel.

Deuxièmement. A l'égard de la fonction du canal actuel, etc.

1o. Nous ne voyons pas que le pont tournant pour le chemin de fer à la tête de l'écluse d'entrée du canal, n'amène beaucoup d'inconvénient à la navigation, si toutefois il en causait du tout. M. Page donne le temps pris par l'éclusage des vaisseaux de 15 minutes à une demi-heure, et le maximum des éclusages dans un jour de 29, l'éclusage se faisant pendant l'espace de 16 à 18 heures.

Prenant donc le minimum du temps de l'éclusage à 15 minutes, il doit y avoir sous les circonstances les moins favorables d'une succession de vaisseaux, deux périodes de 15 minutes pendant chacune des 18 heures que le canal est en plein usage, durant lesquelles les portes resteraient fermées ; et pendant ce temps le pont pourrait aisément rester fermé et un train de chars y passer.

Cela suffit pour le passage de 36 convois ou 36 locomotives pendant les 18 heures.

Il n'est pas à présumer que les affaires du chemin avec le terminus de la ville demandent plus de 20 passages par 24 heures.

Le pont du chemin de fer serait, règle générale, toujours ouvert excepté, à l'approche d'un train où il serait seulement fermé sur le signal du gardien du canal. Les deux autres ponts projetés seraient d'un plus grand inconvénient que celui qui est simplement réservé pour le passage des trains ; c'est-à-dire, d'un plus grand inconvénient au public. Nous ne voyons pas qu'ils aient à gêner la navigation en aucune manière, s'ils sont sujets dans leurs fonctions aux règlements établis par les autorités du canal.

Nous ne voyons pas non plus qu'aucun des ponts projetés puisse empêcher la fonction des portes d'écluses. Les deux ponts qui doivent être placés à l'écluse la plus élevée doivent nécessairement être d'une élévation tellement au-dessus des portes qu'un homme pourra y circuler debout, et les supports sur lesquels ils doivent être établis seront assez en arrière des murs de l'écluse pour y laisser tout l'espace qu'il y a maintenant pour le fonctionnement des portes.

Le pont sur l'écluse supérieure serait situé, relativement aux portes inférieures, presque dans la même position où se trouve le pont public actuel relativement aux portes supérieures, et ne nuirait pas plus que ce dernier à la navigation ou au fonctionnement des portes.

2me. La position désignée pour tous les ponts est assez éloignée des assises des écluses, pour laisser tout l'espace nécessaire au placement de nouvelles portes, sans créer beaucoup d'inconvénients aux ouvriers.

3me. L'étendue du "terrain de service" attaché au canal, sur le côté nord de l'écluse d'entrée, sera certainement diminuée par la construction de la voie ferrée projetée, conduisant aux quais ; mais en regagnant le terrain sur le côté sud pour les besoins d'une station, un large espace (200 pieds par 80) peut être facilement rendu utile pour les besoins de la navigation.

4me. L'embarras à la navigation par la construction des ponts sera léger, les autorités du canal possédant incontestablement le droit de régler le mode de leur fonctionnement, et les navires se servant du canal ayant, comme de raison, le pas sur les trains du chemin de fer aussi bien que sur les passagers à pied et les voitures. Nous admettons qu'il y a toujours des inconvénients, d'une manière ou d'une autre, dans les ponts tournants ; mais dans le cas actuel, les intérêts qui s'opposent à leur construction ont entre les mains le pouvoir de rejeter tout l'inconvénient sur la compagnie du chemin de fer, et sur le public en général.

Finalement, nous croyons qu'il n'y a aucun autre moyen de combiner le projet d'un terminus de chemin de fer dans les limites de la cité de Montréal, et d'une liaison commode avec les quais, qui puisse être déclaré praticable ; non pas à cause de quelque difficulté extraordinaire dans la construction d'une ligne *viâ* la station du chemin de fer de Lachine, par exemple, qui atteindrait le double but en vue, mais à cause de la nécessité où l'on serait placé, par toute autre ligne, de traverser de nombreuses rues très fréquentées, ou d'acheter des propriétés privées d'une valeur telle qu'elle rendrait le projet impraticable sous le rapport du coût.

[Signé,]

W. SHANLY,

A. L. TREMBICKE.

Québec, 17 janvier 1860.

A Son Excellence le Très Honorable SIR EDMUND W. HEAD, Baronnet, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., en Conseil.

Le mémoire des soussignés, citoyens de Port Hope, expose respectueusement :—

Que le St. Laurent étant le débouché naturel des grands lacs du nord-ouest de ce continent, pour le transport vers l'est des produits des fertiles régions qui les bordent, la Législature du Canada a sagement résolu de faire disparaître les obstacles qui interrompent, en certains endroits, la navigation de ce grand fleuve, en construisant une chaîne de canaux d'une grandeur sans égale, dont l'achèvement a fait de la route du St. Laurent la voie de transport la plus courte et la plus économique entre l'ouest et la mer.

Que, pour l'accomplissement de cette importante entreprise, la province a dépensé de grandes sommes d'argent, et a nécessairement encouru une forte dette et un accroissement de taxe; mais vos mémorialistes sont convaincus qu'avec une administration sage et judicieuse, le capital placé dans ces grands travaux publics, deviendra productif avant longtemps, et que les canaux du St. Laurent se supporteront par eux-mêmes et seront profitables pour la province.

Que, entretenant ces opinions, à présent que la compétition des chemins de fer avec les canaux acquiert chaque jour une plus grande activité, vos mémorialistes croient de leur devoir d'attirer l'attention du gouvernement et de la législature, sur la nécessité de maintenir intacts et en pleine vigueur les réglemens et arrangements qui ont pour but d'assurer la facilité et l'efficacité de la navigation des canaux, et sur l'importance de surveiller l'emplacement et le mode de construction de tous travaux de chemin de fer, dans le voisinage de nos canaux, de manière à ne pas nuire au libre passage des navires, ni à l'agrandissement ou au prolongement des écluses et bassins, surtout à Montréal, que nécessitera bientôt le rapide accroissement du trafic du St. Laurent et de l'Ottawa. C'est pourquoi vos mémorialistes prient humblement, qu'avant d'accorder un nouveau droit de traverser les canaux, ou de construire d'autres travaux de chemin de fer dans le voisinage des canaux, l'on examine toutes les conséquences qui peuvent en résulter, et que rien ne soit décidé qu'après ample discussion, et qu'après que des ingénieurs compétents et responsables auront étudié la question, et auront fait un rapport favorable sur le projet. Et vos mémorialistes ne cesseront de prier.

PORT HOPE, 14 février 1860.

Des pétitions semblables ont été reçues des habitants de :—

Gananoque,	Oshawa,
Toronto,	Sarnia,
Goderich,	Prescott,
Montréal,	Ryerse,
Ste. Catherine,	Kingston,
Wellington Square,	Ottawa.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

No. 45,044.

Québec, 25 janvier 1860.

SUR LA REQUETE de la compagnie du chemin de fer GRAND TRONC, demandant l'autorisation de construire un pont à travers le CANAL A MONTREAL,—

Le sous-commissaire et l'ingénieur en chef sont priés d'examiner et de faire rapport si, dans le cas où l'agrandissement de l'écluse qui communique du bassin au havre aurait lieu, il serait ou non possible de démolir et de reconstruire l'écluse actuelle entre le 1er novembre et le 1er mai, et dans ce cas, quel serait l'excédant probable du coût sur la construction d'une nouvelle écluse sur le terrain actuel, dont la construction prendrait le temps ordinaire.

(Signé,) JOHN ROSE,
Commissaire.

No. 45,044.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Québec, 23 janvier 1860.

MONSIEUR,—Sur la requête de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, demandant l'autorisation de construire un pont sur la première écluse du canal Lachine à Montréal :—

Nous avons, ainsi que vous le desiriez, examiné soigneusement la question du génie, savoir : “ S'il est possible de démolir et reconstruire cette écluse, dans un hiver, entre le 1er novembre et le 1er mai ; et dans ce cas, quel serait l'excédant probable du coût sur la construction d'une nouvelle écluse, en dehors, durant la saison d'été.”

Nous sommes d'avis que toute tentative de démolir et reconstruire l'écluse actuelle, *in situ*, en un seul hiver, entraînerait des difficultés insurmontables, et finirait par un insuccès complet, et cet insuccès arrêterait la navigation du canal pendant toute une saison.

Le lit de la rivière en cet endroit est couvert d'alluvion sur une grande profondeur, composé d'un mélange de sable, de glaise, de graviers et de cailloux. Les filons de sable sont chargés d'eau, et étant en communication avec le fleuve en dehors de tout batardeau que l'on pourrait construire, ils pourraient éclater en tout temps et arrêter les opérations.

Nous nous rappelons parfaitement la nature de cette fondation, et des difficultés, interruptions et délais occasionnés par ces filons lors de la première construction de cette écluse, qui a pris trois ans, et il faut remarquer que si l'on a éprouvé des obstacles aussi graves durant l'été, et sous les circonstances les plus favorables pour les travaux durant les eaux basses, ces obstacles doivent évidemment augmenter énormément durant l'hiver, lorsque l'eau est haute de 20 pieds, et lorsque la gelée empêche de faire des réparations efficaces aux digues.

Même pour le petit bassin récemment construit à grands frais le long de cette écluse, les entrepreneurs ont éprouvés de grandes difficultés et de longs délais à cause des fuites d'eau qui se formaient, et bien que leurs travaux se fissent en été et à l'eau basse, ils mirent près d'un an à les terminer.

Relativement, donc, à la proposition de reconstruire cette écluse dans sa position actuelle, en un hiver, nous n'hésitons pas à déclarer que cela est impraticable.

(Signé,)

SAMUEL KEEFER, I. C.,

Sous-Com. des Travaux Publics

“

JOHN PAGE,

I. C., Travaux Publics

Le Commissaire des Travaux Publics

No. 45,074

(Copie.)

Sur nouveau renvoi de la requête de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, demandant l'autorisation de traverser le Canal Lachine ;—

Le sous-commissaire et l'ingénieur en chef sont priés de faire un nouveau rapport sur la question de savoir si de nouvelles écluses plus grandes, reliant le havre aux bassins supérieurs, ne pourraient pas être construites sur le côté nord des écluses actuelles, en se servant, s'il était nécessaire, du bassin actuel des steamers,—et si le coût des écluses dans cette position excéderait celui d'écluses placées au sud de celles qui existent actuellement

(Signé,)

JOHN ROSE.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Québec, 28 janvier 1860.

No. 44,237.

(Copie.)

LE TERMINUS PROJETÉ DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DANS LA RUE MCGILL A MONTRÉAL.

No. 44,237.—Convention entre les commissaires du havre de Montréal et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, pour prolonger une lisse jusque dans la ville, en traversant le canal Lachine à la première écluse

No. 44,317.—Le vice-président du chemin de fer Grand Tronc soumet un plan du terminus de Montréal.

No. 44,385.—Les affréteurs de Montréal pétitionnent contre la construction d'un nouveau pont de chemin de fer sur le canal Lachine.

No. 45,500.—John Page, ingénieur en chef des travaux publics,—rapport sur la convention conclue entre les commissaires du havre et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le terminus de Montréal.

No. 44,895.—W. Shanly et A. L. Trembicke,—réponses aux questions posées par le commissaire relativement à leur plan de terminus de la cité.

No. 45,044.—Le sous-commissaire et l'ingénieur en chef font rapport sur l'impossibilité de reconstruire l'écluse No. 1, *in situ*.

Rapport imprimé fait par W. Shanly aux commissaires du havre sur le terminus de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à Montréal.

Mémoire officiel du commissaire sur la construction d'une plus grande écluse au nord de celle qui existe actuellement.

28 janvier 1860.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer Grand Tronc jouit maintenant du privilège d'une traverse du canal Lachine, à une distance d'un mille et demi de sa gare de la Pointe St. Charles. Elle cherche maintenant à en avoir une autre sur l'écluse d'entrée de ce canal. Les questions suivantes se présentent :—Est-il possible d'éviter un autre pont tournant ? Tous les convois qui viennent de l'ouest à Montréal doivent-ils nécessairement traverser le canal deux fois avant d'y arriver, et s'arrêter pas moins de quatre fois pour cela—deux fois au canal, une fois au chemin de fer de Lachine, et une fois à la gare de la Pointe St. Charles ? N'y a-t-il réellement aucun autre moyen de se rendre à un terminus de ville, sur le côté nord du canal, que celui proposé par la compagnie ?

Il n'y a aucun doute que c'est là la ligne la plus courte et la plus économique que puisse trouver la compagnie pour aller de la Pointe St. Charles à l'endroit projeté ; mais nous ne sommes pas prêts à admettre que c'est la meilleure pour tous les intéressés. M. Shanly, dans son rapport aux commissaires du havre, exprime la crainte que l'espace qui se trouve au pied de la rue McGill ne soit pas assez grand, et suggère d'y remédier en reprenant du terrain sur la rivière au côté sud du canal. Si les efforts faits par le gouvernement provincial pour assurer à la route du St. Laurent sa juste part du trafic de l'ouest, doivent être couronnés de succès, les affaires devront considérablement augmenter sur ce canal. Mais même la petite partie du trafic qui prend déjà cette voie, ainsi que celui des ports d'en bas, exige de 15 à 20 éclusages par jour, et il a été fait jusqu'à 29 éclusages par jour.

Envisageant donc l'accroissement du trafic que l'on peut raisonnablement attendre par eau et par chemin de fer, il faut user de la plus grande prudence dans l'examen de tout plan qui aura l'effet d'accumuler ce trafic sur un espace limité, où l'on prévoit l'impossibilité de pourvoir à son développement futur.

Nous sommes tellement convaincus que l'autorisation d'une nouvelle traverse du canal Lachine, en cet endroit, nuirait à la navigation en accumulant tout le trafic dans un petit espace, et en faisant une voie passante des deux écluses inférieures, que nous croyons de notre devoir de vous soumettre, d'une manière aussi claire et aussi concise que possible, les raisons qui ont fait naître en nous cette conviction, avec le ferme espoir qu'après une nouvelle considération l'on pourra adopter un autre mode pour répondre au besoin de la ville, sans faire un tort inutile à l'un des plus grands intérêts soumis au contrôle de ce département.

L'on peut poser en principe que le privilège de traverser le canal une seconde fois ne devrait être ni demandé ni accordé, si cette autorisation devait nuire, de quelque manière, à l'efficacité du canal actuel, ou placer des obstacles dans la voie de son agrandissement projeté. Et nous sommes d'opinion que cette autorisation aura ce double effet.

1. Les éclusages, comme nous l'avons déjà dit, varient durant la saison de navigation de 15 à 25 par jour, et dans une occasion ils ont été de 29 en un seul jour. Ces éclusages prennent, suivant l'espèce de navire qui peut passer, de 15 à 30 minutes chacun. Maintenant, la compagnie du chemin de fer, par l'entremise de MM. Shanly et Trembicke (No. 44,895), proposent de ne prendre que le temps *seulement* durant lequel les portes seront closes pour le passage des navires, pour faire passer ses convois. Elle ne demande pas que les navires

attendent après les convois, mais que les convois attendent après les navires. Alors, à mesure que les affaires du canal augmenteront, les écluses viendront à être employées constamment, et les convois devront attendre de temps à autre. Ils ne seront jamais certains de leur départ ou de leur arrivée. Le tableau des heures de départ ne pourra pas être observé. Leur croisement avec les autres convois sur la ligne sera dérangé, et il devra s'en suivre une certaine irrégularité, qui est la source la plus fréquente des accidents de chemins de fer. Après un certain temps, il s'élèvera une clameur publique contre l'administration du canal, et une demande générale que les règles du canal soient subordonnées à celles du chemin de fer, et cela sera raisonnable, car dans un cas la vie humaine sera en danger, tandis que dans l'autre ce ne sera qu'une question de quelques minutes de délai. Il s'en suit donc que si la compagnie est autorisée à traverser de nouveau le canal en cet endroit, l'intérêt du canal sera subordonné à sa commodité. La compagnie propose de faire deux autres ponts tournants pour la commodité du transit ordinaire, et si on les lui accorde, le canal deviendra une voie de passage pour le commerce du chemin de fer, et cela nuira grandement à son efficacité.

2. Sur la question d'agrandissement, M. Shanly et M. Trembicke admettent que l'exécution de leur plan nuira à la position proposée des écluses, tellement qu'il sera impossible de les placer à l'endroit indiqué sur le plan. Pour obvier à cette difficulté, ils proposent que l'écluse d'entrée soit placée au sud de l'emplacement de la gare, en dehors de la voie ferrée, et que la seconde soit reliée au bassin supérieur en la creusant à travers les lots et les propriétés des moulins. Nous ne croyons pas que cette suggestion soit réalisable, à moins d'un accroissement de dépense de £100,000 sur le plan que nous recommandons comme le meilleur. De fait, nous regardons cette proposition comme une admission virtuelle que si la compagnie obtient ce qu'elle désire, le gouvernement sera forcé de faire une dépense sur la batture de la Pointe St. Charles (lorsqu'il se décidera sur l'agrandissement futur du canal) qu'il est inutile et difficile d'évaluer.

Nous pensons que notre rapport (No. 45,044) prouve l'impossibilité de reconstruire l'écluse inférieure *in situ*, et écarte cette question.

Sur votre memorandum du 28 courant, nous devons dire que les écluses, si on les construisait sur le côté nord de celles qui existent actuellement, rendraient inutile le quai entre les écluses elles-mêmes, et au moins les deux-tiers de celui du bassin supérieur, et que l'écluse supérieure empiéterait sur la rue des Commissaires, et rendrait indispensable la construction d'un mur d'écluse sur au moins la moitié de sa longueur.

La principale différence dans les frais de construction des écluses actuelles, serait comme suit :

ECLUSES SUR LE CÔTÉ SUD.

Levée de 1,000 pieds de longueur	\$16,000
Charpente en dehors de cette levée	14,000
Protection du mur d'appui, au-dessus de	6,000
Mur d'écluse intérieur entre les écluses	20,000
	<hr/>
	\$56,000

ECLUSES SUR LE CÔTÉ NORD.

Reconstruction du mur d'écluse au-dessus de l'écluse No. 2	\$20,000
Achat de propriété pour l'élargissement de la rue des Commissaires	10,000
Somme qu'il faudrait payer aux commissaires du havre pour le quai des steamers, en sus de l'avantage qu'il serait aux travaux	26,000
Domage pour les 400 pieds de quaiage qu'il faudrait prendre dans le havre, pas moins de	80,000
	<hr/>
	\$136,000

Différence, 80,000

Ce qui montre qu'il faudrait dépenser \$80,000 de plus pour faire l'agrandissement sur le côté nord que sur le côté sud ; et de plus l'adoption de la ligne nord rendrait inutiles 1,300 pieds des quais actuels sur les premier et second bassins, lesquels, si on doit leurs

assigner une valeur quelconque, ne peuvent valoir moins de \$200 par pied linéaire, ou \$260,000 pour le tout,—tandis qu'au contraire, en plaçant les écluses sur le côté sud, on ajouterait 600 pieds de quaiage à ce qui existe actuellement.

Il n'est pas de notre ressort de suggérer un plan pour relier le Grand Tronc au port et au terminus de ville sur le côté nord du canal, comme le désirent la corporation et la chambre de commerce; mais nous croyons qu'il est juste que nous saisissons cette occasion pour exprimer notre opinion bien arrêtée, que pour atteindre ces objets dans lesquels la ville est si profondément intéressée, l'on peut trouver une ligne exempte de toutes les objections formulées contre celle dont il est ici question, et meilleure pour les intérêts de la ville, tant à présent que dans l'avenir; et bien que ce projet serait plus coûteux d'abord par l'achat des propriétés qu'il faudrait acquérir, il offrirait cet avantage,—qu'il peut être mis en opération dans le cours de *deux mois*, tandis que la réalisation de projet proposé prendra *deux ans*. La ville pourrait alors jouir de l'avantage d'être reliée au chemin de fer cet été, au lieu d'attendre pour cela jusqu'à la fin de l'année prochaine.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé,)

SAMUEL KEEFER,

Sous-Commissaire,

JOHN PAGE,

I. C. Travaux Publics.

(Copie.)

No. 46,170.

31 janvier 1860.

A Son Excellence le Très Honorable Sir EDMUND WALKER HEAD, Baronnet, Gouverneur Général de la province du Canada, etc., etc., etc.

Sur la requête de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, demandant permission de traverser l'écluse No. 1 du canal Lachine; et sur le renvoi touchant la convention conclue entre cette compagnie et les commissaires du havre de Montréal, le soussigné a l'honneur de faire rapport à Votre Excellence qu'il a mûrement considéré les importantes questions soulevées par cette requête et ce renvoi.

Il comprend parfaitement, d'un côté, toute l'importance de maintenir intactes les communications par eau de la province, surtout à ce point de jonction avec la navigation océanique, et de les préserver de tout embarras qui pourrait nuire au fonctionnement actuel du canal, ou créer des difficultés graves dans la voie de son agrandissement futur. Mais, d'un autre côté, il reconnaît également qu'il est très important pour le commerce général du pays (surtout en vue des efforts que l'on fait maintenant pour attirer le commerce de l'Ouest par la voie du Canada), qu'il soit établi une liaison entre le chemin de fer Grand Tronc et le havre de Montréal, afin d'éviter par là un item important dans les frais de transport.

En conséquence, il a fait renvoyer les différentes requêtes au sous-commissaire et à l'ingénieur en chef, et leur a donné instruction de faire rapport sur les diverses questions de génie qui pouvaient influencer sur la décision de Votre Excellence.

Les rapports qu'ils ont faits, ainsi que certaines suggestions du soussigné, que l'on croit embrasser les objections formulées dans le rapport de l'ingénieur en chef, furent ensuite soumis à MM. Walter Shanly et Trembicke, agissant pour la compagnie du chemin de fer Grand Tronc; et les ingénieurs furent priés de tems à autre de se consulter entre eux, afin de trouver, s'il était possible, un moyen d'établir un terminus pour desservir la ville sans nuire à la navigation du canal.

Ces différents rapports sont soumis pour l'information de Votre Excellence, et les objections à la requête peuvent être considérées comme étant de trois espèces.

1. Que le projet nuira ou empêchera l'agrandissement ultérieur de l'écluse qui relie les bassins du canal au havre, excepté par la construction d'une nouvelle entrée, qui coûtera très cher, par le fleuve St. Laurent, au-delà de la rue du Moulin, et qu'il nécessitera la construction d'un biez de décharge vouté pour les différents moulins situés sur le côté sud du canal.

2. Que les travaux projetés sur la Pointe St. Charles seront tellement rapprochés du canal, qu'ils empièteront et diminueront le terrain de service nécessaire aux opérations du canal à l'écluse.

3. Que le pont qui traversera l'écluse nuira tellement aux navires qui passeront par le canal, que le commerce actuel en souffrira des délais et dommages graves.

Avant d'examiner ces diverses objections, le soussigné dira d'abord qu'il croit que son devoir a été considérablement limité par l'action que la législature a déjà prise sur ce sujet, car il semblerait que le droit légal de traverser le canal a déjà été concédé par divers actes de la Législature, c'est-à-dire, la 18e Victoria, ch. 33, sec., 24, et la 16e Victoria, ch. 37, sec. 20, qui autorisent la compagnie à construire un chemin d'embranchement entre le Pont Victoria et un autre endroit du fleuve St. Laurent, au Pied du Courant ou plus bas, et cet embranchement peut être fait soit le long des quais, soit par la rue Craig.

Puisque ce droit a déjà été conféré par la législature, le devoir du soussigné n'est donc que de protéger, autant que possible, les intérêts publics, en imposant des conditions convenables à l'exercice de ce droit par la compagnie du chemin de fer, et en voyant à ce que les plans et la position des travaux projetés nuisent le moins possible à ceux qui existent actuellement.

Il est à regretter que la compagnie du chemin de fer n'ait pu trouver un plan pour entrer dans la ville et se relier avec le havre, qui n'eût pas présenté autant d'objections que celui qu'elle propose. Mais le soussigné ne peut ignorer le fait que ce plan est le résultat de négociations prolongées entre la compagnie du chemin de fer, les commissaires du havre et la ville de Montréal, et que les discussions publiques auxquelles il a donné lieu n'ont pu produire aucun autre plan sur lequel les parties intéressées pussent s'entendre, ou qu'elles fussent disposées à mettre à exécution.

Le soussigné doit donc s'occuper de la requête qui lui est soumise; et il n'a maintenant qu'à examiner si les objections publiques apportées contre cette requête, sont de nature à le forcer de faire un rapport défavorable sur le plan dans sa forme actuelle, ou s'il ne serait pas possible d'y faire des modifications, et d'imposer à la compagnie des conditions qui pussent suffisamment sauvegarder les intérêts publics pour permettre l'accomplissement de l'entreprise.

La première objection "que l'entreprise nuira à l'agrandissement du canal," en est une très grave, et si elle était insurmontable, le plan projeté devrait être rejeté. Quelles que soient les facilités qu'il pourrait procurer au commerce en général, à la ville, ou à la compagnie du chemin de fer, ces facilités ne doivent pas être achetées au prix d'un obstacle perpétuel aux améliorations futures des communications de la province par eau à cet endroit important. L'on peut cependant dire que l'écluse actuelle suffira encore pendant nombre d'années aux besoins du commerce. Ses dimensions actuelles suffisent à l'éclusage de navires de 700 à 800 tonneaux, puisqu'elle a 200 pieds de longueur par 45 de largeur, et 16 pieds d'eau sur le seuil.

Il n'est guère possible de projeter l'agrandissement de tous les canaux du St. Laurent de manière à leur donner plus de 16 pieds d'eau, puisque pour cela il faudrait d'abord creuser à la même profondeur les nappes d'eau intermédiaires et les ports des lacs.

L'agrandissement de l'écluse en question ne peut donc être nécessité que pour permettre aux navires océaniques d'un tirage de plus de 16 pieds, et qui ne peuvent remonter plus haut que Montréal ni venir d'aucun port à l'ouest de cette ville, de passer du havre actuel dans les bassins inférieurs du canal Lachine, car ils ne peuvent entrer dans le bassin supérieur avant qu'il n'ait été creusé à 16 pieds.

Les navires océaniques tirant 16 pieds d'eau ou plus, entrèrent rarement dans ces bassins, à moins qu'il y ait un manque d'espace pour eux dans le havre en bas et en dehors de l'écluse.

Je crois que les caboteurs des ports d'en bas sont entrés dans ce bassin afin d'économiser les droits de havre, et que lorsque les règlements maintenant sous considération seront en vigueur, le nombre des éclusages diminuera. Lorsque le commerce exigera l'agrandissement du havre, s'il n'existe pas en bas de facilités suffisantes à cet effet, et s'il devient nécessaire de les accroître au moyen de l'agrandissement des bassins du canal au-dessus de l'écluse, il s'agit de savoir si les travaux projetés empêcheront complètement cet agrandissement, ou offriront des obstacles tels qu'ils puissent induire votre Excellence à refuser la permission que demande la compagnie.

Il se présente trois plans pour la construction d'une écluse de plus grande dimension.

1°. Celui dont parle M. Shanly, au-delà de la rue du Moulin.

2°. La proposition de démolir l'écluse actuelle, et de la reconstruire sous une année sans interrompre la navigation.

3°. Construire une nouvelle écluse en prolongeant le bassin récemment construit par les commissaires du havre pour les steamers océaniques, sur le côté nord de l'écluse actuelle.

Il est inutile que Votre Excellence s'occupe de la convenance du premier plan, ou de la possibilité d'exécution du second, puisque le troisième ne paraît être accompagné d'aucune difficulté sous le rapport du génie, et qu'il n'entraînerait pas beaucoup plus de dépense que n'en nécessitera cette construction sous les circonstances actuelles.

Et bien qu'en ne faisant qu'un passage seulement de cette partie du bassin qui sert aujourd'hui à la réception et au chargement des navires, on diminue quelque peu le quaiage, cependant, la nécessité qui aurait forcé, plus tard, de construire une nouvelle ou une plus grande écluse, fera prolonger les quaiages du havre en aval, ou en faisant de nouveaux bassins en amont. Il ne paraît donc pas que les travaux projetés soient de nature à tellement nuire à l'agrandissement de l'écluse, soit pour l'augmentation des facilités de quaiage, soit pour faire suite à l'agrandissement général de toute la navigation ultérieure, que Votre Excellence doive en refuser l'autorisation, pourvu qu'elle soit accompagnée de la condition que la compagnie du chemin de fer s'engage à payer tous dommages ou toute dépense supplémentaire qui pourraient survenir en conséquence de l'adoption par la province du plan maintenant en question, ou de tout autre, au lieu de faire la nouvelle entrée sur le côté sud de l'écluse actuelle, comme cela aurait lieu si les travaux projetés par la compagnie du chemin de fer n'étaient pas faits.

Sur la seconde objection, savoir : " que cela diminuerait le terrain de service nécessaire," le soussigné doit dire que, bien que le terrain de service soit amoindri, surtout du côté nord, il paraît cependant que l'ingénieur du département pourra prendre des mesures, dans la localisation des travaux, par lesquelles ces derniers ne nuiront pas sérieusement aux besoins du canal ; et il recommanderait que l'on imposât à la compagnie, comme condition de l'autorisation, l'obligation de se procurer et de remplacer sur le côté sud le terrain qu'elle prendra sur le côté nord,—en laissant à l'ingénieur de ce département à décider quel nombre de pieds elle devra fournir, ainsi que le règlement de tous les détails

Sur la troisième objection, savoir, " le délai et l'embarras aux navires qui passent."

Le soussigné regarde comme une condition indispensable que les plans et la position des travaux projetés, et tous les détails qui s'y rattachent, ainsi que l'ouverture et la fermeture du pont lorsqu'il sera terminé, et tous les arrangements de passage qui en dépendront, soient absolument laissés à l'ordre et à la direction du département des travaux publics ; et à ces conditions, l'on pense que la traverse peut être arrangée de manière à ne pas nuire beaucoup, et à ne pas causer de délais considérables au trafic du canal, quels que soient les inconvénients ou l'irrégularité que pourra éprouver la compagnie du chemin de fer dans la marche de ses convois.

Les observations du sous-commissaire et de l'ingénieur en chef sur ce sujet ont un grand poids, et méritent la plus sérieuse considération de la part de la compagnie,—car le soussigné ne peut recommander à Votre Excellence que les règlements du canal soient, pour aucune considération, subordonnés à ceux du chemin de fer, et les conséquences qui peuvent résulter de retards et d'irrégularités devraient être mûrement pesées d'avance par la compagnie. La gravité des objections formulées peut cependant être quelque peu tempérée par la considération que le point d'intersection ne peut guère être considéré comme se trouvant sur la ligne principale de notre navigation intérieure ; et l'on croit qu'une petite proportion des navires seulement se serviront de l'écluse, et leurs mouvements, en passant d'un bassin dans l'autre, peuvent être réglés de manière à occasionner moins d'inconvénients ou de retards que n'en causerait un pont placé à un endroit où ces navires pourraient voguer à pleines voiles, et où il leur faudrait s'arrêter lorsque le pont serait fermé.

L'écluse se trouve au point où se termine la navigation océanique, et où commence la navigation intérieure, et peu de navires, comparativement, passent ce point pour continuer leur voyage.

Les conditions que le soussigné recommanderait d'imposer à la compagnie sont donc les suivantes :—

1o. Que la permission de construire une voie ferrée sur la propriété de la province, et d'y passer, depuis la Pointe St. Charles jusqu'à la rue du Moulin, et de là le long de cette

rue, ou sur le terrain compris entre cette rue et le fleuve, jusqu'au point d'intersection du canal, n'impliquera le transport d'aucun droit quelconque au terrain, et que la compagnie devra payer entièrement tous les travaux de construction convenables, se rattachant aux biez de décharge maintenant existants ou qui seront faits plus tard, ainsi que tous autres travaux quelconques, et qu'elle sera responsable de tous dommages de toute espèce.

2o. Que le plan et la localisation du pont projeté, ainsi que tous les travaux et mécanismes qui s'y rattacheront, seront sujets à l'approbation des ingénieurs de ce département, et que le fonctionnement futur de ce pont sera soumis aux règles et règlements qui pourront être approuvés, de temps à autre, par Son Excellence en conseil pour l'administration des canaux.

3o. Que l'espace de terrain que l'ingénieur de ce département considérera comme nécessaire pour le service du canal, ou pour d'autres fins, sera réservé et fourni par la compagnie du chemin de fer.

5o. Que si, à aucune époque ultérieure, le pont projeté nuit au fonctionnement du canal de manière à faire un tort grave aux travaux publics de la province, la compagnie sera tenue de l'enlever.

5o. Que, dans le cas où il serait construit une nouvelle écluse entre le havre et les bassins supérieurs, la compagnie du chemin de fer paiera et réparera tous dommages et frais additionnels que pourra encourir la province en conséquence de l'adoption ultérieure de quelque plan différent de celui qui pourrait être maintenant suivi, et qui pourrait devenir nécessaire à cause des travaux projetés par la compagnie du chemin de fer.

6o. Que tout l'ensemble des travaux ci-dessus sera exécuté comme ne formant qu'un seul plan; que le terrain et la gare nécessaires seront acquis et pourvus immédiatement; que les travaux seront poussés à la satisfaction du département des travaux publics, et que le tout sera terminé le ou avant le premier jour d'avril 1861, sujet à l'approbation de ce département.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,) JOHN ROSE,
Commissaire des Travaux Publics.

QUÉBEC, 26 mars 1860.

No. 46,170.

(Copie.)

COPIE d'un rapport d'un comité du Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général, le 28 mars 1860.

Le comité a pris en considération le rapport ci-annexé, daté du 26 mars 1860, de l'hon. Commissaire des Travaux Publics, sur la requête de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, demandant l'autorisation de traverser l'écluse No. 1 du canal de Lachine, et sur la convention conclue entre cette compagnie et les commissaires du havre de Montréal relativement à cette requête, et il soumet respectueusement son concours à ce rapport, et recommande que la permission demandée soit accordée aux termes et conditions qui y sont posés.

Certifié.

(Signé,) WM. H. LEE, G. C. E.

REPONSE

A une adresse de l'Honorable Assemblée Législative, datée du 12 mars 1860, pour le rapport annuel de l'agent principal de l'émigration à Québec, pour l'année dernière; ainsi que le rapport de l'agent Allemand ou Norvégien.

Par ordre,

C. ALLEYN,
Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, 15 Mars 1860. }

TABLE.

	PAGE.
Extrait No. 1.—Appendice—Emigration de la saison	2
“ “ 2.—Arrivées des divers pays ou ports	3
Navires sous l'acte,	4
“ “ 3.—Des divers états	4
“ “ 4.—Indigents	5
“ “ 5.—Emigration depuis 1829	5
Acte touchant les passagers	5
Dépenses	5
“ pour la Quarantaine	5
“ “ les agences de l'émigration	6
Taxe de l'émigration	7
Résumé des rapports des sous-agents	7
Emigration étrangère	8
Norvégiens	8
Allemands	9
Allemands indigents	9
Distribution de l'émigration	9
Décroissement de “	10
Suggestions	11
Ligne canadienne de steamers	11
Remarques générales	11
Arrivées à New-York	12
Dispositions des terres publiques	12

BUREAU DE L'AGENT PRINCIPAL DE SA MAJESTE POUR LA
SURINTENDENCE DE L'ÉMIGRATION EN CANADA.

Québec, 31 décembre 1859.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour le renseignement du gouvernement de Sa Majesté, mon rapport annuel sur l'émigration en cette province pendant l'année 1859, accompagné des tables de statistique ordinaire.

Le tableau No. 1 donne un exposé de l'émigration de la saison, où l'on voit le nombre de ceux qui se sont embarqués pour ce pays, ainsi que ceux qui sont nés ou morts en route ou pendant la quarantaine; le total de ceux qui sont arrivés, avec la distinction de sexe et des enfants;—le nombre de chaque pays; de même que le nombre de navires, le tonnage, leur équipage et la moyenne de leur passage. L'on verra par ce rapport que le nombre embarqué pour le port de Québec, pendant la saison, est comme suit :

	CHAMBRE.	ENTREPONT.
Hommes	965	3,082
Femmes	515	2,072
Enfants au-dessous de 12 ans	204	1,593
Petits enfants	36	314
	<u>1,720</u>	<u>7,061</u>
Total		8,781
Naissance pendant la traversée	- - - -	12
		<u>8,793</u>
Morts pendant la traversée,	- - - -	15
		<u>8,778</u>

Des navires employés au transport des émigrants de l'année, 85 sont des voiliers, et 35 sont des vapeurs. Le terme moyen de la traversée des premiers est de 44 jours, et ils transportèrent 4,471 passagers. Le terme moyen du passage des steamers est de 11 jours pour ceux partis de Liverpool, et de 16 jours pour ceux partis de Glasgow. En distinguant les passagers de chambre de ceux d'entrepont nous avons le résultat suivant :

	CHAMBRE.	ENTREPONT.
35 Steamers	1,583	2,724
85 Voiliers	137	4,334
	<u>1,720</u>	<u>7,058</u>

L'état sanitaire des émigrants a été très bon. La mort n'enleva que 15 passagers des voiliers. Deux seulement ont succombé venant des Iles Britanniques. Huit Allemands et 5 Norvégiens, faisant 13, sont morts, mais de ces derniers il y avait 11 enfants. Il n'est mort personne pendant la quarantaine de toute la saison, ce qui n'était pas encore arrivé depuis l'établissement de la station en 1832, c'est-à-dire, pendant une période de 27 ans.

L'on verra l'état sanitaire des émigrants en 1859, comparé à celui de ceux qui sont arrivés en 1858, en comparant les admissions à l'hôpital de Grosse-Ile.

En 1858, il y en eut 227; en 1859 il n'y en eut que 92, ce qui, relativement à la quantité des émigrants des deux années fait voir un décroissement de 40 pour 100.

Le tableau suivant est un l'état comparatif des arrivées d'Europe en 1858-59.

	1858.		1859.	
	Chambre.	Entrepont.	Chambre.	Entrepont.
Angleterre.....	1,436	5,005	1,493	3,353
Irlande	106	1,047	4	413
Ecosse	38	1,386	158	635
Allemagne .....	.....	922	8	963
Norvège .....	.....	2,656	57	1,694
	1,580	11,016	1,720	7,058
Total .....	.....	12,596	.....	8,778

Montrant un décroissement dans l'immigration de 1859 de 3818 sur le tout, et de 3,958 sur les passagers de l'entrepont,—égal à 35 par 100.

En divisant les immigrants d'après leur origine, nous avons pour la saison dernière, savoir :—

Anglais, - - - -	2,610
Irlandais, - - - -	1,248
Ecossais, - - - -	1,787
Allemands et Polonais, - -	1,100
Norvégiens, - - - -	1,751
Belges, - - - -	5
Canadiens, - - - -	277
	<hr/> 8778

Le tableau No. 2, est un état des passagers de chaque pays et de chaque port pendant les saisons de 1858 et 59.

Ceux d'Angleterre furent transportés par 28 steamers et par 37 voiliers ; et de tous ceux d'Angleterre il en vint 4,522 du seul port de Liverpool, 170 de Plymouth et les autres 154 vinrent de 14 autres ports différents. Le décroissement des passagers pendant cette dernière année a été de 1,595, égal à près de 25 pour 100.

De l'Irlande l'émigration ne s'est élevée qu'à 417 ; dont une grande partie était des femmes et des enfants. Ils arrivèrent tous dans 12 navires. Le plus grand nombre qui soit parti d'un seul port est de New Ross, et il s'élevait à 194. Le décroissement entre 1858 et 59, est de 733 passagers, ou de 64 pour 100.

D'Ecosse, il en arriva 793 dans 7 steamers et 12 voiliers. Du nombre total il en arriva 612 du port de Glasgow. Le décroissement de ce pays est de 631 âmes ou de 44 par cent.

L'émigration étrangère se monta à 2,722 de l'Allemagne, 966 en 7 vaisseaux, et 1,756 de la Norvège en 16 vaisseaux. Si l'on compare les Allemands avec ceux qui sont arrivés en 1858, l'on verra une augmentation de 41 âmes ; mais les Norvégiens montrent une diminution de 905 âmes, ou de 34 pour cent.

16 seulement des navires du Royaume-Uni sont venus sous les règlements de l'acte des passagers. Ils amenèrent 1,329 passagers. 45 navires avec 421 passagers furent exempts des règlements de cet acte. Le tableau suivant est un état du nombre d'émigrés du Royaume-Uni.

	SOUS L'ACTE.		EXEMPTS.	
	Navires.	Passagers.	Navires.	Passagers.
Angleterre	5	657	32	331
Irlande	6	382	6	35
Ecosse.....	5	299	7	55
Total.....	16	1329	45	421

Le tableau No. 3, est un état des émigrants mâles adultes (de l'entrepont) avec la distinction de leur état, profession et origine.

	Total.	Britannique.	Etrangers.
Cultivateurs	1051	550	501
Minceuvres.....	866	602	264
Artisans.....	388	328	60
Hommes de profession	13	11	2
Commis, agents et marchands	331	331	0
Domestiques	40	39	1
De divers états et non-énumérés	392	266	126
Total	3081	2127	954

La forme incomplète dans laquelle beaucoup des listes de navires à l'égard de la classification des divers états explique la grande quantité rangée sous le titre de divers états.

Le tableau No. 4 fait voir le nombre des personnes aidées dans leur émigration vers ce pays par divers individus, institutions charitables, ou qui ont émigré avec la sanction des commissaires de la loi des pauvres. Le nombre total de ceux qui ont été assistés est de 142—38 hommes, 76 femmes et 28 enfants ; et le montant qui leur a été payé à leur arrivée ici est de £108 sterling. Le nombre d'Angleterre se montant à 46, savoir : 25 de l'Union de Chatham, consistant en 8 hommes, 9 femmes et 8 enfants ; et 21 adolescents de 15 à 18 ans, des écoles pauvres de Londres.

Ces jeunes gens furent immédiatement placés, quelque-uns dans cette ville, mais la plupart dans les campagnes, où l'on avait fortement besoin de leur service, vu qu'ils sont ordinairement forts, actifs, de bonne volonté et désirent se rendre utiles.

Ceux de l'Union Chatham ne furent pas d'une classe aussi désirable, elle consistait en homme de moyen âge et de veuves avec enfants. Ces dernières ont beaucoup de peine à se placer, et la nécessité où elles sont de supporter leurs enfants, leur enlève les trois-quarts de ce qu'elles gagnent.

De l'Irlande, il y en vint 95, savoir : 8 hommes, 53 femmes et 14 veuves, accompagnées de 50 enfants. De ce nombre il y eut 13 veuves avec 18 enfants, expédiées par les gardiens de l'Union Gorey. Le reste consistait en femmes seules et en jeunes gens des unions de Wexford, Mullingar et Youghal ; tous trouvèrent immédiatement de l'emploi.

Dans mon rapport de l'année dernière à votre Excellence, j'eus occasion de vous faire remarquer combien les veuves accompagnées d'enfants dans la même situation que celles de cette année, étaient exposées aux maux et aux souffrances par la difficulté qu'il y avait à leur procurer de l'emploi. En ayant encore reçu un plus grand nombre cette année de la même société, je me suis vu obligé de faire des représentations plus fortes et plus directes aux gardiens, en leur faisant remarquer la cruauté qu'il y avait d'expédier cette classe de pauvres créatures sans protection vers un pays où il n'y a aucune mesure de prise pour les recevoir ; et dans la suite ayant reçu des rapports fort décourageants sur leur compte et sur leur avenir par les agents de ce département, d'où elles furent envoyées, je fis de semblables représentations aux commissaires de l'émigration à Londres, dans le but de mettre mieux le fait sous les yeux des commissaires de la loi des pauvres.

Le tableau No. 5 est un état comparatif des émigrants débarqués à ce port depuis 1829 jusqu'aujourd'hui, période de 31 ans, et dont le total est de 922,593 âmes.

Il n'y eut qu'une infraction à l'acte des passagers pendant cette dernière saison. Ce fut par les passagers du brick *William and Joseph*, de Limerick. Il n'en résulta cependant pas de poursuite, car les demandeurs refusèrent de rester pour le faire. Le cas peut-être plutôt une brouillerie entre le maître et ses passagers qu'une infraction directe de quelque-une des clauses de l'acte. Un exposé de la plainte a été envoyé au bureau de l'émigration à Limerick, afin de le mettre sous les yeux des propriétaires.

La loi provinciale amendée touchant les émigrants est en opération depuis le 1er de janvier dernier, elle protégera sans aucun doute les émigrants. La 6e clause enjoignant aux agents des chemins de fer et des bateaux à vapeur d'avoir une autorisation, a été remise en force, et a produit un bon effet. Des certificats ont été accordés à sept postulants, et ces personnes seules ont le droit de s'approcher des émigrants pour leur offrir le transport à l'intérieur.

Le total des dépenses du département de l'émigration, en incluant une partie des dépenses de l'établissement de la Quarantaine à la Grosse-Ile, pendant la saison de 1859, se monte à \$27,914.50.

Pour l'établissement de la Quarantaine	-	-	-	-	\$9,440 89
Emigration	-	-	-	\$5,526 43	
Salaires et frais d'agence	-	-	-	12,817 18	
					<u>\$18,473 61</u>
					\$27,914 50

Les diverses dépenses par rapport à l'établissement de la Quarantaine, furent comme suit:—

Dépenses pour ceux qui y passèrent l'hiver en 1858-59,	-	-	-	-	\$ 916 30
“ “ les officiers et le personnel,	-	-	-	-	7639 22
“ “ les approvisionnements de l'hôpital,	-	-	-	-	224 16
“ “ le lait,	-	-	-	-	36 02
“ “ la paille,	-	-	-	-	48 00
“ “ le lavage,	-	-	-	-	30 67
“ “ charriage,	-	-	-	-	184 00
“ “ médicaments, etc.,	-	-	-	-	58 65
“ “ planches,	-	-	-	-	33 50
“ “ faux frais,	-	-	-	-	172 00
“ “ impressions, papeteries, etc.,	-	-	-	-	150 61
					<u>\$94,93 14</u>

Av.

Reçu des maîtres de vaisseaux pour le transport de leurs passages jusqu'à Québec.	\$ 52 52
	<u>\$9,440 89</u>

Ceci fait voir une diminution lorsqu'on le compare avec les dépenses de 1858, de \$463,09, ce qui a été surtout effectué par les items des approvisionnements de l'hôpital et par le charriage.

Cet extrait, néanmoins, n'inclus par les frais du bateaux à vapeur à l'usage de l'établissement, qui ont été payés par le bureau des travaux publics, et qui se sont montés à \$1,677.50 pour la saison. La grande réduction de l'émigration a amené une épargne considérable sous ce rapport, si on la compare avec les dépenses de 1858, dans laquelle année un steamer était engagé pour l'usage exclusif de la station et qui a coûté \$5,000. Pendant cette saison on fit l'engagement pour une certaine somme par voyage régulier par semaine. L'économie fait à la Quarantaine comparativement aux dépenses de 1858, a été de \$3,785.59.

Les dépenses faites pour l'émigration aux diverses agences de la province, pour l'année finissant le 31 décembre, ont été comme suit :—

Québec.....	Transport.....	\$2,609 14	\$5,880 32
	Approvisionnement.....	116 21	
	Frais d'agence.....	1,175 00	
	Salaires.....	1,979 97	
Ottawa	Transport.....	328 14	\$2,139 19
	Approvisionnement.....	31 98	
	Frais d'agence.....	279 07	
	Salaires.....	1,500 00	
Montréal.....	Transport.....	472 00	\$1,884 12
	Approvisionnement.....	23 34	
	Frais d'agence.....	345 45	
	Salaires.....	1043 33	
Toronto et Kingston	Transport.....	660 50	\$5,179 29
	Approvisionnement.....	138 25	
	Frais d'agence.....	738 54	
	Salaires.....	3,642 00	
Hamilton.....	Transport.....	990 72	3,390 69
	Approvisionnement.....	286 15	
	Frais d'agence.....	313 82	
	Salaires.....	1,800 00	
			\$18,473 61

D'après ce tableau l'on verra que toute l'assistance directe qui a été donnée à des émigrants indigents par toute la province, a été :

Pour transport - - - - -	\$5,060 50
Frais d'agence - - - - -	595 85—\$5,656 43

Le total des dépenses comparé avec celles de 1858, est comme suit :—

	1858	1859
Transport et approvisionnement - - - - -	\$11,486 57	\$ 5,656 43
	\$24,617 18	\$18,473 61

La diminution des dépenses faites pour l'assistance directe des émigrants pendant l'année dernière fut de \$5,830.14, au-delà de 50 par cent. Les frais d'agence comparés à ceux de l'année dernière font voir une diminution de \$313.43.

Le nombre de personnes secourues à l'agence de Québec a été de 898, à une dépense moyenne de \$2.90 chacune. Elles furent envoyées vers :

L'est du Canada - - - - -	451
Dans le district d'Ottawa - - - - -	108
Vers le Canada ouest - - - - -	130
Etats-Unis - - - - -	208.—897 adultes.
De tous ceux-là il y eut :	
Anglais - - - - -	154
Irlandais - - - - -	340
Ecossais - - - - -	7
Allemands - - - - -	249
Norvégiens - - - - -	147.—897 adultes.

A Montréal ont vint au secours de 189 personnes, à une dépense moyenne de \$2.50 chacune. Elles furent expédiées :

Au Canada ouest et à l'Ottawa - - - - -	185
Aux Etats-Unis - - - - -	3
Aux townships de l'Est - - - - -	1.—189.

A Ottawa, on vint au secours de 202 âmes, égalant 153 personnes adultes, à une dépense moyenne de \$2.15. Elles furent surtout envoyées vers le Haut-Ottawa.

A Toronto, le nombre des personnes secourues a été de 812, à une dépense moyenne de 98 centins chacune. Elles furent en partie dirigées vers l'intérieur, dont la plupart allait rejoindre ses amis.

A Hamilton, l'on en secourut 949, à une dépense moyenne de \$1.35 chacune. 913 furent expédiées à l'ouest du Canada, 21 à Montréal, et 15 au Pont Suspendu à Niagara. Une grande partie de ces dépenses est rapportée par M. Dixon comme ayant été faites pour les immigrants qui sont venus en Canada par la voie des Etats-Unis, et qui se trouvent généralement fort dénués de ressources; ce qui est dû au long retard auquel les expose l'habitude de se renseigner sur la route.

Les droits prélevés sur les émigrants pendant le cours de la saison ont été comme suit:—

A Québec, 8,438 à \$1 chacun.....	\$8,438
A Montréal, 7 à \$1 chacun	7
Total.....	\$8,445

Je donne ici un résumé des rapports des sous-agents, sur le résultat de l'émigration de la saison aux diverses sections de la province sous leur surveillance plus immédiate, savoir:—M. McKay, l'agent à Toronto; M. Dixon, à Hamilton; M. Clemow, à Ottawa et M. Daly, à Montréal. Les rapports complets ont été transmis au secrétaire du bureau d'agriculture

M. McKay, l'agent de Toronto, rapporte que 4,131 émigrants sont arrivés à l'agence pendant la saison, par Québec, Rochester et Oswego; 2,276 de ces derniers continuèrent jusqu'aux états de l'ouest; et 1,855 demeurèrent au Canada. L'état des immigrants en général a été fort bon, et plusieurs d'entre eux avaient le moyen de s'établir confortablement et de devenir de bons colons, tandis que les autres s'en allèrent rejoindre des amis. Plusieurs familles se trouvèrent dans des cas d'indigence, spécialement ceux qui venaient pour rejoindre des parents ou des amis—mais surtout ceux qui arrivèrent au Canada par la voie des Etats-Unis. La demande pour de l'ouvrage fut continuellement limitée durant toute la saison, mais les espérances et la condition des cultivateurs s'améliorèrent, et tous ceux qui arrivèrent trouvèrent de l'emploi quoiqu'à des prix réduits.

M. Dixon, l'agent à Hamilton, dit que pendant l'année il en arriva 14,236, dont 1,696 arrivèrent par Québec, et 12,540 par les Etats-Unis et le Pont Suspendu; 10,095 se dirigèrent vers les états de l'ouest; et 3,141 s'établirent en Canada. On en assista 949 pour qu'ils pussent parvenir jusqu'à leurs amis dans diverses parties du pays: dont plus de la moitié arriva dans le pays par les Etats-Unis, et généralement dénués de toute ressource, vu le retard et les frais auxquels ils ont été exposés pendant leur route. Par rapport à l'emploi, M. Dixon dit qu'il est encore très rare, mais il espère que les choses iront mieux vers le printemps, et que les agriculteurs trouveront de l'emploi rémunérateur; mais pour les artisans et surtout pour ceux qui cherchent des emplois dans le commerce, il craint qu'ils ne soient sujets au désappointement et à la misère.

M. Clemow, l'agent à Ottawa, rapporte que 489 immigrants sont arrivés à son agence, tandis qu'en 1858 il en était arrivés 1,829. Ils arrivèrent par Québec, et quelques-uns par les Etats-Unis. Leur santé était remarquablement bonne et leur apparence respectable; mais ils étaient pour la plupart de la classe ouvrière, et ils venaient rejoindre des parents ou des amis. L'on en assista 202 à arriver à leur destination, spécialement en remontant l'Ottawa. De tous ceux qui sont arrivés, il y en avait 212 d'allemands et de polonais. Une quantité d'Allemands aussi avait quitté Berlin, Canada ouest, pour aller s'établir sur les terres du gouvernement, dans les townships d'Alice et Wilberforce. Ils réussissent bien et paraissent satisfaits dans leurs espérances, et, par leurs habitudes industrieuses ils deviendront une bonne acquisition pour ce district. L'ouvrage, vu la limite de l'immigration, a été assez constant, et tout individu ayant la capacité et la volonté de travailler, trouva immédiatement de l'emploi. Les laboureurs furent un peu désappointés de ne pas pouvoir trouver les ouvriers dont ils avaient besoin, surtout pendant la saison. Il n'arriva que 23 artisans à l'agence, pendant la saison;—ils obtinrent de l'emploi assez difficilement. Le district possède tous les artisans dont il peut avoir besoin. On y est venu des autres parties du pays, et l'espoir du succès n'est pas très fort, excepté pour ceux qui auraient le moyen de s'établir dans les petites villes et les villages qui promettent ordinairement un

bon avenir, et où ils peuvent mieux réussir que par l'espoir incertain d'un emploi dans une grande ville. Pour ceux qui désirent s'établir sur des terres, la vallée de l'Ottawa offre un grand avantage. La grande étendue de terres de la couronne, de même que de celles des particuliers—dont la plus grande partie est propre à la culture, donne une grande facilité pour s'établir—on obtient facilement des terres en partie défrichées ou tout à fait incultes à des prix fort minimes.

M. Daly, l'agent à Montréal, rapporte que 274 personnes indigentes, équivalant à 189½ adultes, furent secourues à son agence; 185 d'entre elles ont été expédiées vers le Canada ouest et l'Ottawa, 3½ aux Etats-Unis et 1 aux townships de l'Est.

Il donne un renseignement particulier sur l'imposition systématique que l'on exerce sur les émigrants qui viennent au Canada par la voie de New-York—disant qu'une vingtaine de familles, à sa propre connaissance, avaient été envoyées à ce port et de là au Canada. Une famille, par exemple, se rendant à Rawdon, près de Montréal, fut envoyée de Liverpool à New-York, lui disant que le port de Québec était fermé jusque vers la fin de juin; de New-York elle fut envoyée au Pont Suspendu qu'on lui dit n'être qu'à quelques milles du lieu de leur destination. Leur transport par terre leur coûta beaucoup plus que celui sur mer. Monsieur Daly nous parle de plus, du bon état de santé dans lequel se trouvent les immigrants qu'il vit à son agence, de leur bonne apparence et de leurs projets d'aller s'établir sur des terres qu'ils devaient acheter dans la partie ouest du Canada, tandis que d'autres se proposaient de demander des terres au gouvernement. Ceux qui cherchaient de l'emploi, l'obtinrent non sans quelques difficultés. Les garçons laboureurs et les servantes furent placés à des conditions raisonnables, mais l'espoir de succès pour les artisans, était loin d'être encourageant.

Les émigrants étrangers qui arrivèrent à ce port l'année dernière, s'élèvent comme nous l'avons dit plus haut, à 2,856 âmes, 1,756 norvégiens et 1,160 allemands. Les premiers arrivèrent directement sur des navires norvégiens; des derniers, 901 s'embarquèrent à Hambourg, 63 à Brême et 136 à Liverpool.

Il est arrivé 900 norvégiens de moins qu'en 1858. Leur santé fut généralement bonne. Ils continuèrent leur route jusqu'aux états de l'Ouest, à l'exception de 10 familles, 49 personnes en tout, qui se sont établies avec leurs compatriotes dans le township est de Bury, où ils paraissent tellement se plaire, que deux d'entre eux se proposèrent de retourner chez eux dans le but de faire connaître l'avantage qu'offrait le Canada, et d'induire par là d'autres de leur compatriotes à venir les rejoindre.

D'après le rapport de M. Christopher Closter, interprète norvégien, il paraît que la diminution dans l'immigration pendant cette saison est due à la difficulté qu'eurent ceux qui se proposaient d'émigrer de réaliser la valeur de leur propriété. Par les renseignements qu'il a reçus, il peut conclure que l'année 1860 nous amènera un accroissement dans l'émigration de la Norvège.

Il y a évidemment chez les norvégiens qui émigrent vers ce pays de grands préjugés contre ce pays, que M. Closter croit avoir été semés et entretenus par des parties intéressées et des agents en relation avec les états de l'Ouest. Le gouvernement et le peuple de ces états attachent une grande importance à l'immigration de la Norvège, qui, à part des moyens pécuniaires avec lesquels ils arrivent, se distinguent encore par leur ordre et leur industrie. L'on peut donc présumer que d'après le succès qu'eut l'établissement des norvégiens dans la section est de la province, l'on peut espérer qu'un plus grand bien encore résultera du plus grand défrichement de nos forêts. De hardis pêcheurs de la Norvège trouveront un grand encouragement dans les ressources inépuisables que présentent les pêcheries des côtes et de la Baie des Chaleurs, cela en même temps que la colonisation conduirait grandement à la prospérité générale du pays.

D'après le rapport de l'interprète allemand, M. Sinn, il y a un petit décroissement dans l'immigration venant de l'Allemagne lorsqu'on la compare à celle de 1858. Une partie considérable de l'immigration était de la classe la plus pauvre, et quelques-unes des familles indiquaient la plus grande indigence.

Le nombre de ceux qui s'établirent dans la province peut-être estimé à 3 ou 400 personnes, dont une grande partie se dirigea vers le pays de l'Ottawa. Ce district a aussi reçu un grand renfort de plusieurs familles qui ont quitté Berlin,—Canada Ouest—pour acheter des terres du gouvernement dans le township d'Alice. Ces établissements ont fait beau-

coup de progrès, et ils donnent maintenant un agrandissement rapide et utile, dont le succès devra en grande partie être attribué aux efforts de M. Sinn, qui, le premier, a dirigé ses compatriotes vers ce district.

Parmi l'émigration de l'Allemagne, pendant plusieurs années nous avons reçu un grand nombre de familles indigentes qui, il paraît, sont envoyées par cette route par les agents expéditeurs d'Europe, pour éviter la difficulté et le peu d'encouragement qu'ils ont à les expédier par les Etats-Unis. Pendant la saison dernière, il arriva par le navire "*Main*" de Hambourg, une quantité de familles de ce genre. (Voyez le rapport mensuel, page 16 de l'appendice.) Ils étaient prussiens de la Poméranie, consistant en 19 familles, 93 âmes,—23 hommes, 21 femmes et 49 enfants. D'après les renseignements obtenus d'eux il paraît qu'ils sont partis de chez eux dans l'intention de gagner le Brésil; mais voyant à leur arrivée à Hamburg, que leurs moyens ne leur permettaient pas de se rendre en ce pays, ils se déterminèrent à prendre leur passage pour Québec. Comme il ne s'offrit pour eux aucun emploi convenable dans les limites de la province, on prit le parti de les envoyer rejoindre les établissements allemands des états de l'Ouest.

Dans mon rapport annuel à Votre Excellence pour 1854, je me trouvais obligé de faire quelques remarques sur l'émigration des étrangers indigents vers ce pays, ce qui a paru demander quelques arrangements législatifs. Cette classe de notre émigration met annuellement un impôt sur les fonds des émigrants, pour lequel il n'a pas encore été pourvu spécialement par la loi. Dans l'état du Massachussetts, les commissaires de l'émigration ont le pouvoir d'exiger des propriétaires de navires portant des passagers reconnus comme indigents, à ce qu'ils prennent des mesures contre le cas. La stricte observation de ces règlements détourne les agents de diriger cette émigration vers les ports des Etats-Unis, et ils sont portés à faire passer par Québec ceux qui pourraient leur causer quelques dépenses à leur arrivée. Il pourrait être expédient, dans le cas d'une nouvelle législation, de prendre un moyen de préserver la province de la trop grande introduction de ces indigents étrangers. J'ai lieu de croire que les moyens adoptés pour les faire émigrer ont été les mêmes que ceux qui ont été pris à l'égard de beaucoup de pauvres du Royaume-Uni, qui ont été aidés par leurs paroisses, etc.

On leur a aidé à partir non parce qu'on les croyait capables de succès dans leur établissement en Amérique, mais parce qu'ils étaient à charge chez eux;—et il était évident qu'à leur arrivée ici, la même inhabileté qui les avaient rendus inutiles à leur pays, augmenterait pour eux dans celui-ci à un degré plus élevé.

Le tableau suivant est un état approximatif de la distribution des passagers de l'entre-pont arrivés l'année passée :

Arrivés à Québec	7,061
Par Portland jusqu'au 31 décembre.....	139
“ Toronto, des Etats-Unis.....	500
“ Hamilton, par la voie du Pont Suspendu	12,540
	20,240

DISTRIBUTION.

Qui se sont dirigés vers les états de l'Ouest de Hamilton, tel qu'on le voit par le rapport de M. Dixon.....	11,095
Dirigé aux mêmes états, de Toronto, tel qu'on le voit par le rapport de M. M'Kay	2,276
Dirigés vers Boston et New-York de Québec, comme on le voit par les rapports de chemin de fer	333
Estimation du nombre retourné en Europe par les steamers de la ligne océannique	236
	13,940
	6,300
Qui sont restés dans le Haut-Canada	5000
“ “ le District d'Ottawa	500
“ “ le Bas-Canada.....	800

Le plus grand décroissement dans la quantité des émigrants venus annuellement d'Irlande en ligne directe, est très remarquable, comparativement aux autres pays. Ce décroissement devint palpable pour la première fois en 1855, lorsque l'émigration directe diminua de 16,161 en 1854, à 4,106 l'année suivante.

En jetant un coup-d'œil sur l'émigration de ce pays qui arriva à ce port pendant les 5 années qui s'écoulèrent depuis 1855 jusqu'à 1859, et en les comparant avec les 5 années précédentes, je trouve que le nombre pendant le dernier espace n'était que 9,380, ou une moyenne de 1,876 passagers par année, tandis que pendant les 5 années finissant en 1854 le nombre en était de 86,918, formant une moyenne de 17,335 par année, près du double du nombre reçu pendant la période subséquente.

Quoique la comparaison pendant le même espace de temps dans l'émigration de l'Angleterre et de l'Ecosse, présente un décroissement considérable, il n'est cependant pas aussi fort que celui de l'Irlande.

Les chiffres suivants indiquent le nombre de personnes des pays respectifs durant ces périodes :—

	1850 à 1854.	1855 à 1859.
Angleterre - - - - -	56,600	40,865
Ecosse - - - - -	26,589	13,093
Irlande - - - - -	86,918	17,388

La même indigence prévalant toujours en Irlande pendant les années précédentes, poussa l'émigration à un point tel que l'on ne le vit peut être jamais avant dans aucun pays. Les commissaires de l'émigration, dans leur dix-neuvième rapport général, en faisant allusion à cette circonstance, remarquent avec justesse : " Qu'il est impossible de douter qu'un résultat continuant avec tant de régularité, pendant tant d'années consécutives, doit avoir une cause également régulière et constante. Cette cause se trouve dans la prospérité croissante des classes ouvrières de l'Irlande, et par conséquent dans l'absence du même besoin d'émigrer." Cette amélioration dans l'état des classes ouvrières s'étend aussi, quoiqu'à un moindre degré, aux autres parties du Royaume-Uni, cela et le besoin croissant que l'on a d'hommes pour le service militaire, affectent le travail dans le Royaume. Les rapports peu favorables que l'on a reçus sur ce pays et les Etats-Unis donnent aussi l'explication de ce décroissement dans notre émigration.

Il n'est pas à désirer que l'émigration du Royaume-Uni soit de nouveau stimulée par les mêmes causes que celle qui eurent lieu il y a quelques années. Nous pouvons, cependant, espérer que la condition améliorée de ce pays, par les abondantes moissons de l'année dernière, donnera à nos agriculteurs le moyen d'étendre leurs travaux sur une plus grande échelle, et par là fournir aux émigrés un moyen de gagner leur vie, en leur donnant un emploi constant avec la rémunération qu'un pays prospère peut toujours donner.

La grande masse de notre émigration, pendant plusieurs des années écoulées, consiste en personnes qui émigrent à la suggestion de leurs amis ou de membres de familles qui viennent rejoindre ceux qui les ont précédés, et qui le plus souvent ont pu par leur industrie faire assez pour payer le passage de leurs parents ou amis restés en arrière. Au reste, c'est un cas fort rare de voir un groupe qui, en arrivant, cherche à s'établir; il a un lieu en vue où il doit aller rejoindre des amis qui l'y ont précédé. Il a cependant bonne raison d'espérer que, vu l'amélioration dans l'état de la grande masse de la population de la mère-patrie, et l'encouragement à s'établir maintenant donné par le gouvernement, nous recevrons une émigration différente de celle que nous avons reçue jusqu'aujourd'hui. Je veux surtout parler de l'ouvrier agricole, ou du petit laboureur, qui pourrait posséder assez de capital pour lui permettre de se mettre immédiatement sur une petite terre dans le but d'acquérir un chez-soi pour sa famille. Il serait donc désirable de voir aux moyens capables d'encourager une telle émigration.

L'absence d'un agent responsable à la province dans le Royaume-Uni a été longtemps sentie. Tandis que les Etats-Unis ont de nombreux agents et dans le Royaume-Uni et sur le continent, dont le devoir est d'encourager et d'induire les émigrants à se diriger vers leurs propres ports, le Canada s'en trouve dépourvu; et un émigrant désireux d'obtenir quelques renseignements et abandonné aux agents expéditeurs ou autres dont l'unique intérêt est de les faire prendre un passage quelconque à travers l'Océan, sans consulter la meilleure direction à prendre ou sans s'assurer s'il possède les

qualités nécessaires à sa réussite. A cela l'on peut attribuer en grande partie le désappointement qu'a subi annuellement notre émigration, et la malheureuse influence de ceux qui retournent dans leur pays natal en faisant circuler des rapports défavorables au pays, et en attribuant leur désappointement à toute autre chose qu'à la cause réelle, qui a probablement plus dépendue d'eux-mêmes que du pays en manquant de pourvoir à leur établissement.

Je verrais donc avec grande satisfaction l'établissement d'un agent du gouvernement à Liverpool, dont le devoir serait de donner tous les renseignements possibles à ceux qui désireraient venir s'établir dans ce pays.

Le résultat de l'établissement d'une telle agence serait d'attirer l'attention publique et d'encourager les classes à demander les renseignements que ce pays est intéressé à donner.

Un état des terres du gouvernement, avec les termes et les conditions d'occupation, etc., de même que toutes les particularités concernant les propriétés privées à vendre, de même que tout les renseignements utiles à l'émigrant, que je voudrais voir contenir dans une feuille mensuelle d'une circulation générale et que l'on distribuerait à bord de tous les navires enmenant des passagers du Royaume-Uni, cet état ou cette feuille, dis-je, ne pourrait être autrement que d'un grand service aux émigrants, et cela exercerait une influence très utile sur l'avenir de ce pays en poussant les émigrants, qui maintenant se dirigent en si grand nombre vers les états de l'ouest, à voir si le Canada ne leur offrirait pas de plus grands avantages.

La ligne océanique canadienne de steamers commença ses voyages hebdomadaires de Liverpool pendant la saison dernière, et il est heureux de voir qu'elle continue à soutenir sa grande réputation pour la vitesse, pour la sûreté et pour le confort, établissant pleinement leur capacité à concourir avec toute autre ligne de steamers atlantiques, ce qui ne peut pas manquer d'être d'une valeur excessive pour la province, en l'amenant en communication constante avec l'ancien continent de même qu'avec la mère-patrie, et de devenir le moyen d'attirer les voyageurs par plaisir de même que ceux pour affaires par cette route.

Les six steamers dont se compose cette ligne firent 28 traversées, nous enmenèrent 3,85 passagers, et en ramenèrent 3,159—dont 1,254 de cabine et 1,905 d'entrepont. La moyenne de leur passage vers ce pays fut de 11 jours et 15 heures, et de 10 jours et 10 heures pour retourner. En addition à ces vaisseaux, nous avons ceux de la ligne dite : "Anchor Line Screw Steamships" de Glasgow, faisant régulièrement un voyage chaque mois.

Les vaisseaux dont se compose cette ligne et qui sont au nombre de deux, firent 7 passages pendant la saison, et nous enmenèrent 448 passagers, dont 123 de cabine et 325 d'entrepont, et à leur retour en ramenèrent 102 de cabine et 352 d'entrepont. La moyenne de leur passage vers ce pays fut de 16½ jours et de 14 jours pour retourner.

Il semblerait par là que ces deux lignes amenèrent bien près de la moitié de toute l'émigration de la saison, et si nous ne prenons que ceux du Royaume-Uni, elles ont transporté 1,749 âmes de toute l'émigration vers ce pays. Dans le retour, elles ont ramené 3,613 personnes, dont 2,257 étaient désignées comme passagers de l'entrepont en incluant environ 250 soldats.

Ces steamers offrent tous les avantages possibles à ceux qui se proposent d'émigrer, soit que le but soit dans la province même ou à une partie quelconque des Etats-Unis, car, par la grande facilité qu'offre le Grand Tronc depuis l'ouverture du pont Victoria, ils peuvent, en profitant des trains de "l'Express" qui partent à chaque arrivée de steamers, se diriger vers chacune des parties de l'ouest sans changer de chars. Ces facilités, ajoutées à la ligne journalière de première classe, connue depuis si longtemps et si favorablement sur le St. Laurent, qui va de ce port à chacun des ports sur le fleuve et sur les lacs du St. Laurent, avec la pleine assurance qu'ils rencontreront toute espèce de protection et avis des agents du gouvernement, ces facilités, dis-je, devraient assurer à cette voie une grande partie des voyageurs européens.

Le grand nombre de cas où l'on en a imposé aux émigrants d'après ma propre connaissance, et qui ont probablement été induits par une apparente économie à prendre leur passage par les Etats-Unis, de préférence à Québec, tel que rapporté par les agents de Hamilton et de Toronto, mais plus particulièrement par M. Daly, à Montréal, à la page 8, prouve pleinement que non-seulement une économie considérable d'argent serait effectuée, mais encore qu'une quantité de tracas, adversité et souffrance serait évitée en prenant la voie canadienne d'un bout à l'autre.

En prenant en considération toutes les circonstances de l'émigration de la saison passée, il me sera permis de remarquer que quoique la quantité en ait été petite comparativement à celle des années précédentes, cependant sous beaucoup d'autres rapports, elle a été des plus satisfaisantes, et que tous ceux qui sont restés dans le pays, s'y établiront permanentement et en deviendront des habitants utiles.

A la fin de 1858, on croyait que, vu le peu d'ouvrage qu'il y avait dans le pays, spécialement dans le Canada-Ouest, on éprouverait beaucoup de difficultés à fournir de l'emploi pour un nombre quelconque d'émigrants comptant sur cela et qui arriveraient en 1859.

Comme cette rareté de l'ouvrage a existé plus ou moins pendant toute la saison, il est heureux qu'un plus grand nombre d'émigrants ne soit pas arrivé.

Au moins les quatre-cinquièmes de ceux qui sont arrivés l'année passée se trouvaient dans une position ou de prendre des terres ou d'aller rejoindre leurs amis déjà établis dans le pays, et par conséquent leur position se trouvait de suite assurée. Ceux qui recherchaient de l'emploi, en trouvèrent généralement à la campagne, quoiqu'à un prix très réduit. Les vivres ont cependant diminué de prix et l'on peut facilement assurer que les classes ouvrières se trouvèrent tout aussi bien qu'avant que la réduction des prix n'ait eu lieu.

Dans l'appendice on verra un tableau No. 6, extrait des rapports de l'émigration du port de New-York, comprenant l'espace entre 1848 et 1854.

L'immigration de 1849 se monta à 74,598, étant un décroissement sur celle de 1858, de 3,991 âmes. L'immigration irlandaise a augmenté de 20 pour cent, tandis que celle d'Allemagne présente un décroissement presque dans la même proportion. Les Anglais et les Ecossais présente un décroissement d'à peu près 25 pour cent.

Toute l'émigration du Royaume-Uni présente une augmentation de 2,228, tandis que celle de l'étranger présente une diminution de 6,228 âmes.

L'augmentation se réduit aux Irlandais, et n'est remarquable que par rapport à l'émigration pour le Canada pendant la même année, qui au lieu d'une augmentation de 25 pour cent sur l'année précédente, fait voir une diminution de plus de 33 par cent.

Je ne puis clore ce rapport à Votre Excellence sans mentionner les grandes facilités qu'il y a maintenant dans le pays pour l'acquisition de terres incultes ou cultivées. Les propriétaires particuliers et les compagnies font des listes publiques de leurs terres, avec les termes de la vente, et le gouvernement prend tous les soins possibles de publier de temps en temps les cadastres des terres publiques à vendre dans toutes les parties de la province.

Un règlement du département des terres de la couronne, adopté depuis quelque temps, a été fait dans le but d'éviter que les terres publiques ne deviennent le monopole des spéculateurs, et de ne les laisser tomber qu'entre les mains de ceux qui veulent aller s'y établir immédiatement. En s'adressant directement au département des terres de la province, on peut acquérir des terres en township entier de 40,000 à 70,000 acres, à deux shellings sterling l'acre, pourvu seulement que ces terres se peuplent dans un certain espace de temps.

Ce règlement est plus spécialement adapté aux vues et aux besoins de ceux qui veulent émigrer ensemble, ou de propriétaires de terres dans le Royaume-Uni qui voudraient améliorer le sort de leurs fermiers en leur procurant le moyen d'aller s'établir sur des terres nouvelles. Ce but mérite bien cette considération.

En soumettant ce rapport à l'observation favorable de Votre Excellence,

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence

Le très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

A. C. BUCHANAN,
Agent Principal.

No. 1.—CANADA.

ÉTAT du nombre d'émigrants embarqués, avec le nombre de naissances et de décès qui ont eu lieu pendant le voyage et en quarantaine, le total de ceux qui sont débarqués à Québec, avec la distinction des sexes et des âges, avec le nombre des personnes de chaque pays; ainsi que le nombre des vaisseaux, leur tonnage et les marins employés, et la moyenne de la traversée, pendant la saison de 1859.

D'OU.	Nombre des Vaisseaux.	Moyenne de la durée du passage.	Tonnage	Nombre de marins.	NOMBRE EMBARQUÉ.						MORTS DANS LA TRAVERSÉE.								
					Passagers de Chambre		Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Entrepont Total		Naiss.	Total Vendu &		Adultes	Enfants de 1 à 14 ans.		Total.
					M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.		M.	F.		M.	F.	
Angleterre { Steamers.	28	11½	36944	2355	1402	589	177	160	71	2399	...	3859	...	...	...	...	...	...
Bâtiments à v	37	42½	27285	823	337	305	137	129	47	955	...	988	...	...	...	...	...	...
Irlande { Steamers.....	12	39	5118	182	127	182	51	34	19	413	...	417	...	...	...	...	...	...
Bâtiments à voile.	7	16½	7212	377	138	118	36	27	7	326	...	449	...	...	...	...	...	...
Ecosse { Steamers.....	12	42½	7019	530	124	99	42	38	7	310	...	345	...	...	...	...	...	...
Bâtiments à voile.	7	50	2731	114	324	273	175	124	66	962	...	972	...	...	...	...	...	...
Allemagne	16	47	6762	237	628	506	232	231	97	1694	...	1761	...	...	...	...	...	...
Norvège	1	46	350	13	2	.....	.....	.....	.....	2	...	2	...	...	...	...	...	...
Belgique .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nouveau Brunswick } .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nouvelle Ecosse etc } .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	120	.....	93421	4631	3082	2072	850	743	314	7061	8	8793	1	2	.....	1	11	15

D'OU.	MORTS A LA QUARANTAINE.						TOTAL DES ARRIVAGES DANS LA COLONIE.						Grand total des atérages dans la colonie.			
	Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Total.		Total des morts.	Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Total.		Enfants	Passagers de chambre	
	M.	F.	M.	F.	M.	F.		M.	F.	M.	F.	M.				F.
Angleterre { Steamers.	1402	589	177	160	1579	749	71	1460	3859
Bâtiments à v	1	337	304	137	129	474	433	47	33	987
Irlande { Steamers.....	127	182	51	34	178	216	19	4	417
Bâtiments à voile.	1	137	188	36	27	173	145	7	123	448
Ecosse { Steamers.....	124	99	42	38	166	137	7	35	345
Bâtiments à voile.	8	328	272	175	124	499	396	61	8	964
Allemagne	5	628	506	232	230	860	736	103	57	1756
Norvège	2	.....	.....	.....	2	.....	2	.....	2
Belgique
Nouveau Brunswick }
Nouvelle Ecosse, etc. }
Total	15	3081	2070	850	142	3931	2812	315	1720	8778

DÉPARTEMENT DE L'EMIGRATION, Québec, 31 Décembre 1859.

(Signé,) A. C. BUCHANAN, Agent Principal.

No. 2.

ÉTAT sommaire du nombre d'émigrants débarqués dans cette province, avec distinction des pays et ports d'où ils ont fait voile, durant les saisons de 1858 et 1859.

	1858.	1859.		1858.	1859.
ANGLETERRE.			ÉCOSSE.		
Bristol	173	7	Aberdeen	245	117
Cardiff	12	1	Dumfries	7	.....
Exeter	9	.....	Glasgow	976	612
Fowey	22	.....	Greenock .....	.....	2
Hull	142	56	Montrose	196	62
Liverpool	5233	4,522	Total	1424	793
London	214	35	ÉMIGRATION ÉTRANGÈRE.		
Maryport	4	5	ALLEMAGNE.		
Newcastle	5	.....	Bremen	170	63
Newport	14	7	Hambourg	755	901
Penzance .....	.....	6	Total	925	964
Plymouth	540	170	NORVÈGE ET SUÈDE.		
Poole .....	.....	14	Brême	772	356
Portsmouth	6	6	Christiana	358	448
Shields .....	.....	1	Drammen	431	168
Southampton .....	.....	2	Drontheim	198	110
Torquay	16	5	Gothenburg	267	41
Truro	51	6	Grimstadt	17	.....
Tynemouth .....	.....	3	Kragerøe .....	.....	58
Total	6441	4846	Postgründ	223	404
IRLANDE.			Stavanger	390	171
Belfast	148	13	Total	2656	1756
Cork	42	3	BELGIQUE.		
Dublin	57	.....	Anvers .....	.....	2
Dungarvan	8	.....		
Galway	280	.....		
Limerick	107	110			
Londonderry	142	63			
New Ross	312	194			
Sligo	3	.....		
Tralee .....	.....	8			
Waterford	44	.....		
Wexford .....	.....	22			
Youghal	7	4			
Total	1150	417			

Récapitulation.

Angleterre	6441	4846
Irlande	1150	417
Ecosse	1424	793
Allemagne	925	964
Norvège et Suède	2656	1756
Belgique .....	.....	2
Total	12,596	8778

(Signé,) A. C. BUCHANAN,
Agent en chef.

DÉPARTEMENT DE L'ÉMIGRATION,
Québec, 31 décembre 1859.

No. 3.

ETAT des métiers et vocations de l'immigration de 1859.

	Britan- nique.	Etran- gère.		Britan- nique.	Etran- gère.
Boulangers	11	3	Report.....	1668	785
Relieurs et imprimeurs	12	.....	Peintres et vitriers	9	.....
Maçons	14	3	Hommes de profession..	11	2
Briquetiers.....	1	1	Selliers et bourrelliers .....	.....	2
Bouchers	8	.....	Voiliers	1	.....
Meubliers	2	.....	Scieurs de long	5	.....
Charpentiers et menuisiers	104	9	Serviteurs	39	1
Commis, agents et commerçants.....	331	.....	Cordonniers	18	9
Tonneliers	3	2	Forgerons	37	12
Ingénieurs	11	.....	Tailleurs de pierre	1	2
Graveurs	1	.....	Tailleurs	55	6
Laboureurs et agriculteurs, géné- ralement	550	501	Ferblantiers, etc.....	4	2
Chapeliers	1	.....	Horlogers	2	.....
Journaliers	602	264	Chanvriers.....	4	.....
Meuniers et constructeurs de moulin	4	2	Charrons	3	4
Mineurs	10	.....	Tisserands.....	4	3
Mouleurs et fondeurs.....	3	.....	Divers et non énumérés	266	126
A reporter	1668	785	Grand total.....	2127	954

A. C. BUCHANAN,
Agent en Chef.

Département de l'Emigration,
Québec, 31 décembre 1859

No. 4

Etat du nombre des personnes qui ont reçu de l'assistance pour émigrer du Royaume-Uni, avec le montant à eux payé, durant la saison de 1859.

Date.	Bâtimens.	Do.	Nombre de pauvres.	CLASSE.			Montant payé			PAR QUI ENVOYÉ.---REMARQUES.
				H.	F.	Enf.	L.	S.	D.	
2 Mai	North Briton	Liverpool	3	...	1	2	La veuve d'un soldat—munie d'un billet de passage. Gorey Union—ils ont reçu 20s. en débarquant. Wexford Union—passage gratuit et habillement. Grotto Passage Ragged School, Marylebone. Mullingar Union—passage gratuit seulement. Youghal Union—ils ont reçu 20s. en débarquant. Ragged School à Londres. Chatham Union—adultes, 20s.; enfants, 10s. London Reformatory—10s. chacun. Ware Union, £5, payés par le maître du navire. Reformatory à Londres—passage gratuit.
20 "	Dunbrody	New Ross	35	...	17	18	35	...	...
27 "	Menapia	Wexford	13	...	13	...	...	...	...
27 "	John Bull	Londres	6	6	...	...	6	...	...
11 Juin	North Briton	Liverpool	8	8	...	...	...	...	...
14 "	Culloden	"	45	...	36	...	36	...	...
"	"	"	...	9	...	...	7	...	...
"	Ocean Bride	"	18	7	7	4	16	...	...
11 Juil.	Czar	"	6	6	...	...	3	...	...
20 Sept.	Agnes	Londres	7	1	2	4	5	...	...
7 Nov.	North Briton	Liverpool	1	1	...	...	...	...	...
		Total.....	142	38	76	28	£108	...	...
		D'Angleterre	47	30	9	8	37	...	...
		D'Irlande	95	8	67	20	71	...	...
		Total.....	142	38	76	28	£108	...	...

(Signé,)

A. C. BUCHANAN,
Agent en Chef.

DÉPARTEMENT DE L'ÉMIGRATION,
Québec, 31 décembre 1859

No. 5

Etat comparatif du nombre d'émigrants arrivés au port de Québec, depuis l'année 1829, inclusivement.

	1829 à 1833.	1834 à 1838.	1839 à 1843.	1844 à 1848.	1849 à 1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Angleterre.....	43,386	28,561	30,791	60,453	47,405	18,175	6,754	10,353	15,471	6,441	4,846
Irlande.....	10,2666	54,904	74,981	112,192	93,883	16,165	4,106	1,688	2,016	1,153	417
Ecosse.....	20,143	11,061	16,311	12,767	25,127	6,446	4,859	2,794	3,218	1,424	793
Continent d'Europe.....	15	485	.....	9,728	16,867	11,537	4,864	7,343	11,368	3,578	2,722
Provinces d'en bas.....	1,889	1,346	1,777	1,219	4,455	857	691	261	24	214	.....
Grand Total.....	167,699	96,357	123,860	196,359	187,737	53,183	21,274	22,439	32,097	12,810	8,787
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	922,593

DÉPARTEMENT DE L'EMIGRATION,
Québec, 31 décembre 1859.

(Signé,) A. C. BUCHANAN

Agent en Chef.

No. 6.

Etat du nombre et naissances des passagers étrangers arrivés au port de New-York, depuis l'année 1848, jusqu'en 1859, inclusivement.

Pays.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	Au 1er Nov. 1859.
Angleterre.....	23,062	28,321	28,163	28,553	31,515	27,126	30,578	22,938	23,787	28,622	12,324	10,270
Irlande.....	98,061	112,591	117,038	163,256	118,131	113,164	82,302	43,043	44,216	57,119	25,075	29,999
Ecosse.....	6,415	8,840	6,772	7,302	7,694	6,456	4,909	4,240	7,231	5,170	2,718	2,175
Galles.....	1,054	1,782	1,520	2,189	2,531	1,182	1,288	1,118	1,376	887	566	467
Total du Royaume-Uni.....	128,592	151,534	153,493	201,300	159,907	147,928	119,077	71,339	74,162	91,798	40,683	42,911
Allemagne.....	51,973	55,705	45,535	69,883	118,611	119,644	176,986	52,892	56,113	89,974	31,874	26,696
France.....	2,734	2,683	3,462	6,014	8,868	7,470	7,986	4,174	2,984	3,069	1,786	1,439
Suisse.....	1,622	1,405	2,380	4,499	6,471	4,604	8,833	3,273	2,559	2,454	1,315	824
Norvège.....	1,207	3,300	3,150	2,112	1,889	377	81	203	438	62	3	36
Suède.....	165	1,007	1,110	872	2,008	1,630	1,859	304	918	619	237	305
Hollande.....	1,560	2,447	1,174	1,798	1,223	1,085	1,466	822	1,666	1,734	348	255
Autres pays.....	1,322	2,522	2,492	3,073	2,015	2,207	2,885	3,226	3,502	3,063	2,343	2,108
Total.....	189,175	220,603	212,796	289,601	300,992	284,945	319,223	136,223	142,342	183,773	78,589	74,598

DÉPARTEMENT DE L'EMIGRATION,
Québec, décembre 1859

(Signé,) A. C. BUCHANAN,

Agent en chef.

No. 7. Extrait des notes annexées aux rapports périodiques des arrivées des navires amenant des passagers aux ports de Québec et de Montréal, pendant la saison de 1859.

No. 1. Du 28 Avril au 31 Mai.

NOTE.—2,065 émigrants sont arrivés à ce port depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 31 mai. Il arriva par les steamers océaniques, en incluant le *United Kingdom* de Glasgow, 259 passagers de cabine et 436 d'entrepont, ce qui, comparé avec le reste de l'émigration, nous fait voir une appréciation satisfaisante de la ligne hebdomadaire de steamers, qui a commencé cette année entre l'Europe et le Canada.

Le décroissement total, tel que comparé avec l'émigration de la saison dernière, se monte à 353. Ce décroissement est moins à regretter, vu qu'actuellement il y a une absence universelle d'ouvrage par toute la province; aussi n'y a-t-il pas eu heureusement de très grandes demandes de la part d'émigrants arrivés jusqu'ici, la plupart d'entr'eux étant venus pour rejoindre leurs amis, et un grand nombre d'entr'eux s'étaient procurés des billets bons pour tout le voyage, ce qui fit qu'ils se rendirent immédiatement à leur destination.

A bord du *Dunbrody*, de New Ross, il y avait 35 indigents expédiés par la *Sorey Union*, consistant en 13 veuves, accompagnées de 18 enfants, dont 4 seulement se trouvaient en état de faire quelque chose pour leur subsistance, et 4 filles seules. Chacune d'elles reçut à son arrivée £1 sterling. Les filles eurent immédiatement de l'emploi; mais quant aux veuves, dans les circonstances où se trouve la province, elle ne peuvent être exposées qu'à de très sévères privations. L'on a cru nécessaire l'année dernière de faire remarquer les peines et les misères qu'avaient eues à endurer des personnes dans la même position et envoyées par la même union. L'on eut beaucoup de difficultés à leur procurer un emploi convenable, car il n'y a que très peu de gens qui veuillent se charger d'une femme avec des enfants. L'on a fait remarquer aux gardiens l'injustice qu'ils faisaient non-seulement aux personnes elles-mêmes, mais encore à ce pays par ce mode de disposer de leurs pauvres inutiles.

Six jeunes gens, de 16 à 19 ans, furent envoyés du "Groth Passage Ragged School, Marylebone." On leur distribua à chacun £1 à leur arrivée. Deux furent employés dans cette ville, à £1 par mois, et les quatre autres eurent de l'emploi dans les environs de Montréal.

L'émigration étrangère consistait en 554 Norvégiens et de 181 Allemands. Ils gagnèrent pour la plupart les Etats de l'Ouest, et 11 Norvégiens allèrent rejoindre leurs amis dans les townships de l'Est.

Parmi les Allemands arrivés par le navire "Main," de Hambourg, il y avait 19 familles formées de 23 hommes, 31 femmes et 49 enfants, de la Poméranie. Ces gens avaient quitté avec l'intention d'aller au Brésil. A leur arrivée à Hambourg, ils trouvèrent que leur bourse ne suffisait pas pour payer leur passage pour ce pays, et ils se décidèrent à venir à ce port, où ils arrivèrent le 27 mai. Sur recherche on découvrit que 4 familles seulement possédaient encore quelque argent au montant de \$61, les autres n'avaient seulement pas le moyen de se procurer pour un jour de vivres. Comme la quantité des familles et des enfants excédait beaucoup celle des hommes, et qu'il n'y avait aucun moyen de leur donner de l'emploi dans la province, on a cru ne pouvoir mieux faire que de les envoyer rejoindre les colonies allemandes des Etats de l'Ouest, c'était le moyen le plus économique et le plus efficace d'en disposer. Ceci a nécessairement absorbé une grande partie des ressources fort limitées venant de la taxe des émigrants.

L'Union Wexford expédia par le navire "Menapia," 10 femmes et 3 enfants. Le maître du vaisseau dit qu'elles avaient reçu chacune une certaine somme en quittant pour se vêtir et payer leur traversée. Elles montèrent à Montréal le jour même de leur arrivée.

Je joins ici un rapport de M. Sinn, l'interprète allemand de ce bureau, à l'égard des passagers du "Main."

30 mai 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport sur l'arrivée du navire Hambourgeois le "Main," Capt. Haack, de Hambourg, le 27 courant, ayant à bord 179 âmes.

Mes informations à bord de ce vaisseau m'ont fait découvrir que quelques jours avant

son départ, environ 300 personnes quittèrent la Poméranie, Prusse, pour se diriger vers Hambourg, dans l'espoir d'y trouver un passage pour le Brésil, y ayant été induites par des rapports favorables sur ce pays. Mais, voyant à leur arrivée à ce port qu'il leur était impossible de partir pour ce pays, ceux à qui il restait assez d'argent pour payer leur passage se déterminèrent à le prendre pour ce port-ci, et il en résulta que parmi ces passagers, quatre familles de 22 personnes ne possédaient plus que \$61; et 15 autres familles de 89 personnes se trouvaient même dans l'impossibilité de s'acheter un pain.

Quoique les chefs de ces familles soient des hommes robustes et très forts, ils auront peine à pouvoir gagner assez pour pouvoir procurer à leurs familles les besoins les plus pressants, vu le prix auquel est réduit le travail dans cette province, et je crains qu'elles ne soient exposées à de grandes souffrances par leur ignorance de la langue.

Pendant les sept dernières années, j'ai observé que de certains agents expéditeurs de Brême et de Hambourg ont pris avantage de la facilité qui leur est donnée d'introduire dans cette province un grand nombre de familles pauvres et indigentes, sans envoyer un nombre équivalent de familles à l'aise et plus capables, qu'ils envoient par New-York, etc., et quoique la population allemande du Canada se monte à plus de 40,000, cependant il n'y a aucun moyen maintenant d'introduire les passagers du "Main" parmi eux, dans l'espoir qu'ils y trouveront de l'emploi. Ainsi, quoiqu'il en résultera plus de frais pour la province, je suggérerai de les envoyer vers les riches établissements allemands du lac Michigan, où ils se trouveront absorbés sans incommoder ceux qui les recevront.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,)

W. SINN

Les dépenses encourues par ce bureau à l'égard des passagers du "Main," furent comme suit:—

Pour le transport de 91 âmes, égales à 63½ grandes personnes :

Adultes au lac Michigan	-	-	-	-	-	-	\$401	52½
Vivres	-	-	-	-	-	-	26	25
								<hr/>
							\$427	77½

No. 2. Depuis le 31 mai jusqu'au 30 juin.

NOTE.—2,480 émigrants sont arrivés à ce port pendant le mois de juin.

Ils étaient tous bien portants et généralement respectables. Ils allèrent rejoindre leurs amis dans le Haut-Canada et les Etats de l'Ouest.

Ce rapport de l'émigration de la saison actuelle ne laisse aucune difficulté, considérant l'état du pays, à trouver de l'emploi pour ceux qui y sont venus dans ce but.

No. 3. Depuis le 30 juin au 31 juillet.

NOTE.—Le total des passagers arrivés pendant la période de ce rapport est de 1,310, présentant un décroissement comparativement à la dernière saison de 3,171. La plupart des passagers sont venus pour rejoindre leurs amis dans diverses parties du Canada et des Etats.

Plusieurs familles du Brodrene, après une inspection spéciale, par deux d'entr'eux, des établissements norvégiens, dans les townships de l'Est, ont choisi des localités dans ce district en achetant un bloc de plus de 1,000 acres de la compagnie anglo-américaine des terres. Ces familles ayant de grands moyens seront une grande acquisition pour la province, et comme elles viennent d'une partie de la Norvège d'où nous sont encore venus que peu d'émigrants, l'on peut présumer que sur le rapport de ces colons, d'autres du même pays seront induits à les suivre.

Il n'y a que peu d'émigrants du mois dernier qui ont cherché de l'emploi. Les derniers rapport sur le district d'Ottawa font voir que les ouvriers agricoles et les domestiques sont très recherchés, et que tous ceux qui se dirigeront de ce côté y trouveront immédiatement de l'emploi.

No. 5. Du 31 août au 30 septembre.

NOTE.—Les émigrants arrivés à ce port pendant le mois de septembre se montent à 1,173 âmes : savoir, 906 par les steamers, 267 par des voiliers. Ils étaient tous bien portants, malgré la longue traversée des derniers navires dont la moyenne était au-delà de 63 jours.

Ils paraissent en général venir rejoindre des amis. Parmi ceux qui sont arrivés par les steamers il y a un grand nombre de Canadiens qui revenaient de l'Europe. Les vaisseaux de la compagnie de vapeurs océaniques, amènent à chaque passage une quantité de personnes pour New-York, Boston et autres lieux des Etats de l'Est, dont la plupart sont des artisans cherchant de l'emploi.

Par un arrangement de la compagnie avec le Grand Tronc, qui fut mis en opération en juillet dernier, ces émigrants sont obligés de prendre le chemin de fer de cette compagnie pour se rendre à leur destination, à un prix aussi peu élevé que s'ils étaient partis directement de Liverpool.

L'ouvrage de toute espèce devient rare ; très peu d'hommes se sont adressés à ce département pour de l'emploi, mais beaucoup de femmes l'ont fait.

La moisson a été des plus belles par tout le pays, et l'on peut présumer sans crainte que la prospérité du pays permettra à nos cultivateurs de créer plus d'emploi pour la saison prochaine.

No. 6. Du 30 septembre au 7 novembre.

NOTE.—Le total des émigrants arrivés depuis le 30 septembre est de 794, où finit la saison actuelle. Le décroissement de ceux qui se sont embarqués cette année sur ceux de l'année dernière est de 4,053.

Le caractère de l'émigration dont il est question dans ce rapport est très bon. Les passagers qui sont généralement arrivés par les steamers, et qui en partie ont été désignés comme domiciliés étaient pour la plupart des personnes qui venaient rejoindre leurs amis.

Le tableau suivant fait voir un état comparatif des embarquements pour ce port qui ont eu lieu pendant la saison navigable de 1858 et 1859.

DE	1858.		1859.	
	Cabine	Entrepont	Cabine.	Entrepont
Angleterre.....	1436	5012	1493	3354
Irlande.....	106	1046	4	413
Ecosse	38	1397	158	636
Allemagne.....	.....	923	8	962
Norvège etc.....	.....	2662	57	1694
Belgique.....	.....	.....	.....	2
Provinces Inférieures.....	116	98	.....	.....
	1696	11138	1720	7061
Ajoutez—Cabine.....	.....	1696	.....	1720
Total .....	.....	12834	.....	8781

BUREAU PROVINCIAL DE L'EMIGRATION,
Québec, le 31 décembre 1859.

A. A. C. BUCHANAN, Ecuyer,
Agent principal de Sa Majesté pour l'Emigration,
Québec. }

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur l'émigration venue de l'Allemagne au port de Québec, depuis le commencement de 1845.

TABLEAU démontrant le nombre des émigrants Allemands arrivés à Québec, chaque saison depuis 1845, et d'où ils sont venus :—

Partis de	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	Total.
Anvers.....		10								394	447	935	794			2580
Brême.....		119	5830	564				1468	335	785	1584	441	3	170	63	11362
Hambourg.....		765	1602	831	316	596	645	3522	2084	4569	1585	4204	4221	752	901	26593
Weimar.....					120											120
Liverpool.....								767		4736	460	88	127	310	136	6624
Hull.....										295						295
Dublin.....										255						255
		894	7432	1395	436	596	645	4990	3186	11034	4076	5668	5142	1232	1100	47829

A. C. BUCHANAN,

Agent en Chef de l'Emigration.

Ce tableau fait voir que 47,829 émigrants allemands sont débarqués à Québec pendant les 15 dernières années.

A peu d'exceptions près, ceux qui arrivèrent de 1845 à 1850, passaient tous jusqu'aux Etats-Unis ; mais depuis beaucoup se sont décidés à demeurer en Canada. Ils furent ou expédiés vers les établissements allemands dans le comté de Waterloo, ou bien on leur procura de l'emploi le long du St. Laurent ou du lac Ontario.

Le nombre ainsi retenu dans cette province peut être estimé à plus de 15,000, dont peut être le quart est devenu propriétaire de terres dans le Haut-Canada.

A peu près les deux tiers de notre immigration allemande peuvent être considérés comme pauvres, car peu d'entr'eux ne possèdent guère plus que ce qui leur est nécessaire pour se rendre à l'intérieur, et même ceux qui ont quelques moyens, possèdent rarement plus de 200 à 1000 piastres. Depuis 1852, il n'est arrivé à ce port, à l'exception d'environ 200 personnes de la Bavière, qui ont émigré volontairement, aucune autre émigration que des pauvres du Wurtemberg, de la Saxe Meiningin et de la Saxe Altenburg, se montant à près de 200 personnes.

Parmi ceux de Meiningen et d'Altenburg, il y en eut une quantité d'un mauvais caractère, des filles avec des enfants et souvent des gens d'intelligence fort moyenne.

Parmi à peu près 600 personnes de Bade, il y eut un grand nombre d'hommes chargés de beaucoup de famille, qui n'étaient guère disposés à travailler et qui aimaient mieux courir le pays pour mendier leur pain.

Ceux du Wurtemberg et de la Bavière, étaient généralement plus robustes et plus désireux de travailler, et quelques mois après leur arrivée, l'on pouvait voir chez plusieurs une amélioration dans leur contenance et dans leur extérieur.

Le secours que le département de l'émigration a donné à ces indigents et à ceux qui émigrèrent par le moyen de leurs petites épargnes de plusieurs années, ou de la vente d'une petite propriété dont le prix a à peine suffi pour payer leur traversée et qui sont arrivés ici tout aussi indigents, ce secours, dis-je, a chaque année absorbé la taxe prélevée sur les émigrants allemands à ce port ; et si l'on ne met pas de restrictions à une telle émigration, cette taxe ne suffira plus désormais. Il a déjà été nécessaire, dans un cas l'été dernier, pour éviter le fardeau qui aurait résulté d'un plus long séjour, d'envoyer une quantité de famille pauvres, arrivées par le *Main*, vers les riches établissements allemands sur le lac Michigan.

Pendant la construction de nos chemins de fer, on eut peu de peine à leur procurer de l'emploi, mais ces moyens étant maintenant finis, et le pays possédant toute la main d'œuvre nécessaire, l'immigration d'une grande quantité de familles pauvres, qui ignorent la langue et le genre d'ouvrage adopté dans le pays, sans avoir pour équivalent quelques uns de ceux qui viennent eux mêmes bientôt à en employer d'autres, ne peut être qu'à charge au pays et n'apporter que peine et misère chez l'individu qui y émigre.

Jusqu'en 1857, ceux avec quelques moyens qui cherchaient des terres, étaient dirigés vers le comté de Waterloo et les bords du lac Huron, mais on s'est plaint souvent que l'on y demandait un prix si élevé pour les terres, qu'ils ne pouvaient s'en procurer assez pour y en retirer leur subsistance, et ils se dirigèrent conséquemment vers les Etats de l'ouest.

Il y eut aussi un grand nombre de famille dispersées partout le Canada, qui ayant épargné 2 ou 300 piastres pendant les temps de prospérité, désireuses de s'assurer d'une petite propriété, mais ne pouvant se la procurer sans s'exposer à de grandes dépenses en voyageant pour pouvoir trouver cette propriété, et se trouvant sans aucun renseignement sur les lieux où la découvrir, ils se déterminèrent à partir pour les Etats de l'ouest.

Le départ du Canada d'un peuple aussi utile, étant une trop grande perte pour la voir continuer sans chercher à y remédier, et quoique l'établissement des terres ne soit pas du ressort du département de l'émigration, cependant je commençai à me mettre à l'œuvre sans autorisation et sous ma propre responsabilité, et je partis pour les localités éloignées à la recherche d'un lieu propre à un nouvel établissement, et je choisis une étendue de terres de gouvernement près de Pembroke et d'Egansville, dans le comté de Renfrew, district d'Ottawa, que je trouvais avoir tous les avantages propres à assurer le succès d'hommes énergiques et persévérant, avec peu de moyens et désirant se créer pour eux-mêmes et pour leurs familles un chez-soi confortable.

Sur la recommandation de ces terres sur les journaux allemands du Haut-Canada, 122 demandes pour l'achat d'environ 13,000 acres, furent faites par des personnes pour la plupart demeurant dans le comté de Waterloo vers la fin de l'automne de 1858. Et, malgré les bruits défavorables que répandirent les spéculateurs sur ces terres, plusieurs familles se rendirent sur les lieux dans le cours de l'hiver et au commencement de mai, j'y allai moi-même avec une trentaine de familles de plus.

J'ai aussi réussi à augmenter ces établissements par l'émigration de cette saison, et la dernière fois que j'eus occasion de visiter ces lieux, je fus étonné du progrès qu'on avait fait dans le défrichement de ces terres. Les habitants y vivaient heureux dans de bonnes maisons de bois, entourées de patates et autres légumes, et l'on attendait les vaches avec la clochette au col qui pacageaient dans les forêts voisines—forêts qui si solitaires quelques mois auparavant, étaient devenues le refuge de plusieurs familles.

Ces établissements sont encore composés de personnes qui ont apporté avec elles peu de moyens, et plusieurs d'entre elles auront à endurer plusieurs années de privations, mais leur persévérante industrie, jointe à leur grande frugalité, les amènera bientôt à une honnête aisance et indépendance.

La totalité des Allemands (à quelques exceptions près, toutes du nord de la Prusse) expédiés vers le comté de Renfrew depuis le printemps de 1858, n'est pas loin de 800, dont la moitié à peu près occupe des terres.

Comme on le verra à la première page des données, notre immigration allemande est de beaucoup diminuée pendant ces deux dernières années, et à moins que le Canada ne s'occupe un peu plus de cette émigration aux ports de Hambourg et de Brême, maintenant que ces villes ont ajouté à leurs lignes de navires à voiles deux autres lignes de steamers pour New-York, il y a peu d'espoir que la voie du St. Laurent reçoive une juste part de l'émigration allemande.

La protection que l'on accorde aux émigrants à ce port, et le peu ou l'absence totale de la taxe sur leur transport à l'intérieur est fort bien connue dans le nord de la Prusse, d'où seul nous pouvons en temps nous attendre à une émigration considérable, et je suis convaincu que la plus grande partie de l'émigration de cette partie de la Prusse, est très désireuse de prendre la voie de Québec, si seulement on le leur permettait à Hambourg et à Brême.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

W. SINN

A. A. C. BUCHANAN, Ecr.,

Agent principal de Sa Majesté pour l'émigration,
Québec. }

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec les présentes mon second rapport sur l'émigration norvégienne, arrivée à ce port pendant la saison de 1859.

La totalité de ceux qui sont arrivés cette année était de 1,756 personnes, ce qui fait une diminution de 900 personnes sur ceux de l'année dernière. L'on estime cependant que le montant de l'argent apporté cette année excède celui de l'année dernière comparativement au nombre de personnes arrivées pendant les deux années. (L'état ci-annexé fera voir les détails de la saison.)

La cause principale du décroissement dans l'émigration de la Norvège, cette année aussi bien que l'année passée, paraît être due à l'extrême difficulté qu'on a à pouvoir se défaire de sa propriété pour de l'argent comptant.

Les émigrants m'ont assuré qu'il y avait tout lieu de croire que l'émigration de la Norvège allait continuer et que si ceux qui se proposent d'émigrer pouvaient disposer de leurs propriétés, le nombre de ceux qui arriveraient pendant la saison prochaine serait plus grand que celui des deux années passées.

Parmi ceux qui sont arrivés cette année, 15 familles avec un montant d'argent assez considérable sont allés vers les townships de l'Est, les autres sont allés vers les états de l'Ouest; ceux qui allèrent vers les townships y achetèrent des terres de la compagnie anglo-américaine, parmi lesquels il y avait trois personnes envoyées par leurs amis et leurs parents pour choisir un lieu pour un établissement futur; ces personnes m'informèrent, en allant avec eux dans les townships pour examiner les terres, que l'apparence générale du pays surpassait de beaucoup leurs espérances, qu'ils avaient appris en Norvège aussi bien qu'à leur arrivée que les terres canadiennes étaient les moins fertiles de l'Amérique du Nord.

D'après une lettre reçue dernièrement des townships, j'apprends que les trois personnes dont on vient de parler, ainsi que les autres qui allèrent du même côté cette année, sont très satisfaites de leur choix, et ils prétendent que cela ne peut manquer d'attirer l'attention de la Norvège, lorsque le peuple de ce pays sera une fois convaincu de la fausseté de tous les mauvais rapports que des gens payés par ceux qui s'intéressent au progrès des Etats de l'Ouest, dans le but de faire aller les émigrants du côté de l'Ouest, sans tenir compte de l'intérêt et du bonheur de ces gens qui viennent ici, ignorant le pays et la langue que l'on y parle.

Dans mon rapport de l'année dernière, je pris la liberté d'attirer votre attention en vous présentant un extrait des rapports officiels, faisant voir le nombre des émigrants norvégiens arrivés à ce port, pendant un espace de neuf années, et en y ajoutant les arrivées de cette année, l'on verra que pendant un espace de dix années, un total de 28,460 personnes, que l'on présume avoir apporté avec elles un capital d'à peu près un million de piastres, qui, à peu d'exceptions près, disons 400 environ, sont toutes parties pour les états de l'Ouest.

J'ai aussi fait voir par le même rapport qu'il existait de grands maux, et j'ai démontré pourquoi les cultivateurs de la Norvège n'avaient pas choisi ce pays avant pour venir s'y établir. Il ne sera donc pas nécessaire d'y revenir ici.

Si cela ne suffisait pas sous les circonstances actuelles, nous pourrions jeter un regard sur le caractère général de l'émigration norvégienne d'un côté, et sur les avantages qu'offre ce pays aux cultivateurs industriels de l'autre. De là nous pourrions examiner l'importance du cas, et voir si la marche suivie par ce pays à l'égard de l'émigration norvégienne ne pourrait pas être modifiée, et de chercher non seulement à ce que la grande masse de cette émigration passe par le pays, mais aussi à l'induire à s'y établir sous de telles conditions qui ne pourraient être que très avantageuses et aux émigrants eux-mêmes et au pays en général.

Nous ne pouvons pas ignorer que l'établissement du grand pays de l'ouest (E. U.) est dû à l'esprit entreprenant des américains, car un territoire n'est pas plus tôt organisé que l'on prend possession d'un autre et que l'on y prend des arrangements pour y recevoir des émigrants européens. Nous devons donc, de toute nécessité, chercher le moyen de retenir le courant de l'émigration de ce côté et paralyser les efforts puissants et énergiques que font et que feront les états de l'Ouest. Et les vingt ou trente mille norvégiens avec leurs

millions d'argent, qui sont débarqués à ce port et qui se sont dirigés vers l'ouest (à part le grand nombre de ceux qui sont débarqués à Boston et à New-York) suffiront pour les encourager dans leurs efforts à attirer de leur côté les Norvégiens pour leur faire coloniser l'ouest.

Je ne puis non plus ignorer que cette province ne recevra que peu d'émigrants des îles britanniques, (pendant au moins plusieurs années), ce dont vous êtes au courant. Nous devons donc, selon mon humble opinion, adopter les moyens propres à attirer l'attention des émigrants du continent européen.

Quoiqu'actuellement la province n'ait pas d'ouvrage public en marche, par lequel les émigrants pourraient être induits à rester dans ce pays, les Norvégiens, cependant, peuvent s'en dispenser, car la plupart d'entr'eux cherchent à obtenir des terres presque immédiatement, c'est ce qui les fait remarquer dans les états de l'ouest.

Après un mûr examen du sujet, je demande respectueusement la permission de vous exposer quelques suggestions à l'égard de l'encouragement à accorder à l'émigration norvégienne. Et vous voudrez bien en faire part au gouvernement dans le cas où vous les approuverez.

SUGGESTIONS.

“ 1° Le gouvernement devrait mettre de côté trois townships pour l'établissement exclusif des norvégiens, dans trois parties différentes du Canada, savoir : un sur les bords de la Baie des Chaleurs, un dans les townships de l'Est, un autre sur le bord du lac Huron.

“ 2° Le gouvernement devrait faire faire des chemins dans chacun de ces townships, et employer les colons pour les construire, ce qui serait le moyen d'encourager les nouveaux arrivés soit en le leur faisant faire par petits contrats soit autrement.

“ 3° Le gouvernement devrait engager trois personnes dont chacune résiderait dans un des trois townships ; et qui sachent l'anglais et le norvégien afin de pouvoir encourager et aviser les nouveaux colons.

“ 4° Le gouvernement devrait accorder 10 années pour l'entier établissement de ces townships par les norvégiens, et après ce laps de temps, le gouvernement disposerait des terres inoccupées comme bon lui semblerait.

“ 5° Le gouvernement devrait faire un don de cent acres à chaque chef de famille, qui voudrait aller s'y établir de suite, pour lequel don les colons auraient à se conformer aux droits que le gouvernement requiert pour les chemins dans les terres données gratuitement dans le Haut-Canada, (tel que sur les chemins d'Opéongo et de Hastings,) ou à tout autre droit que pourront faire naître ces terres pour les amener à l'état complet de culture, avant qu'ils ne puissent en obtenir du gouvernement un titre ou patente de la couronne.”

Mon but en proposant que trois townships doivent être mis immédiatement de côté et cela aux conditions plus haut mentionnées, est principalement pour donner aux colons le moyen de choisir une localité en rapport avec leurs occupations, soit l'agriculture, faire du bois, miner ou la pêche.

Mon attention a aussi été attirée vers les pêcheries de la Baie des Chaleurs, et les parties inférieures du St. Laurent et de ses affluents. Selon moi elles sont d'une importance propre à attirer l'attention de plusieurs des pêcheurs de la Norvège, s'ils venaient une fois à connaître les facilités naturelles que ce pays peut offrir aux pêcheurs industriels, et que si l'on y prenait toute la peine que l'en prend en Norvège, ce pays, je crois, fournirait une exportation qui surpasserait de suite toute autre exportation de production canadienne.

Pour conclure, vous me permettrez de vous exprimer ma pleine et entière conviction que si ces dernières suggestions ou quelques autres semblables étaient adoptées par le gouvernement, cela ne manquerait pas d'attirer l'attention de ceux qui se proposent d'émigrer de la Norvège, et je suis sûr que plusieurs fortes familles possédant un petit capital, prendraient avantage d'une telle offre, lorsqu'elles sauraient que leur amis et leurs parents auraient le même privilège en venant les rejoindre plus tard dans les mêmes townships.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

CHRISTOPHE O. CLOSTER.

RUE ST. PIERRE, }
Québec, décembre 1859. }

ÉTAT ANNUEL

Des honoraires et des traitements reçus par les juges de comté et les recorders, et payés à même le fonds des honoraires du Haut-Canada, pour l'année 1859.

COMTÉS.	Honoraires reçus pour le gouv't.	Honoraires nets.	Traitements des juges.	C. de comté et de rec'd., g'f. de York et Peel.	Déficit.	Surplus.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1. Brant	2723 89	2502 94	2800 00	.....	297 06	.....
2. Carleton	2166 16	1965 62	2200 00	1000 00	1234 38	.....
3. Elgin	1767 26	1676 94	2800 00	.....	1123 06	.....
4. Essex	745 44	710 29	2000 00	.....	1289 71	.....
5. Frontenac, Lennox et Add..	3912 49	3548 00	2800 00	1000 00	252 00	.....
6. Grey	2227 04	2101 04	2800 00	.....	698 96	.....
7. Haldimand	1604 34	1400 22	2000 00	.....	599 78	.....
8. Halton	1539 10	1365 18	2000 00	.....	634 82	.....
9. Hastings	2318 68	2227 14	2800 00	.....	572 86	.....
10. Huron et Bruce.....	3554 08	3414 09	2600 00	.....	.....	814 09
11. Kent.....	1159 34	970 98	2400 00	.....	1429 02	.....
12. Lambton	1415 16	1376 59	2000 00	.....	623 41	.....
13. Lanark et Renfrew	1433 81	1351 69	2200 00	.....	848 31	.....
14. Leeds et Grenville	2432 45	2101 14	2800 00	.....	698 86	.....
15. Lincoln	1745 27	1667 21	2800 00	.....	1132 79	.....
16. Middlesex	2343 10	2238 86	2800 00	.....	561 14	.....
17. Norfolk.....	1730 01	1647 87	2000 00	.....	352 13	.....
18. Northumberland et Durham..	6201 05	5946 47	{ 2800 00 2098 63	.....	.....	1047 84
19. Ontario	2767 52	2634 82	2800 00	.....	165 18	.....
20. Oxford.....	2855 80	2718 28	2800 00	.....	81 72	.....
21. Perth	2750 26	2606 76	2200 00	.....	.....	406 76
22. Peterboro' et Victoria.....	3075 20	2952 96	2400 00	.....	.....	552 96
23. Prescott et Russell.....	451 16	405 61	2000 00	.....	1594 39	.....
24. Prince Edouard	1225 14	1030 14	2000 00	.....	969 86	.....
25. Simcoe.....	3172 43	2877 55	2800 00	.....	.....	77 55
26. Stormont, Dundas et Glen- gary.....	2804 33	2691 62	2800 00	.....	108 38	.....
27. Waterloo	3268 16	2970 88	2800 00	.....	.....	170 88
28. Welland.....	1629 65	1552 82	2000 00	.....	447 18	.....
29. Wellington	4361 08	4017 99	2800 00	.....	.....	1217 99
30. Wentworth.....	5393 60	5194 26	2800 00	1083 33	.....	1310 93
31. York et Peel	13449 33	12626 51	{ 2800 00 JJ 1943 50 JDc 1200 00	{ 2133 33	.....	4549 68
Total	88222 33	82492 47	82842 13	5216 66	15715 00	10148 68

WILLIAM DICKINSON.

Bureau de l'Inspecteur-Général,
25 janvier 1860.

RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 12 courant, lui demandant qu'on soumette à l'Assemblée Législative "une copie des comptes de 1858, des dépenses faites par David Gibson, écuyer, surintendant des chemins de colonisation, pour les chemins et les ponts dans le Canada Ouest."

(Par ordre,)

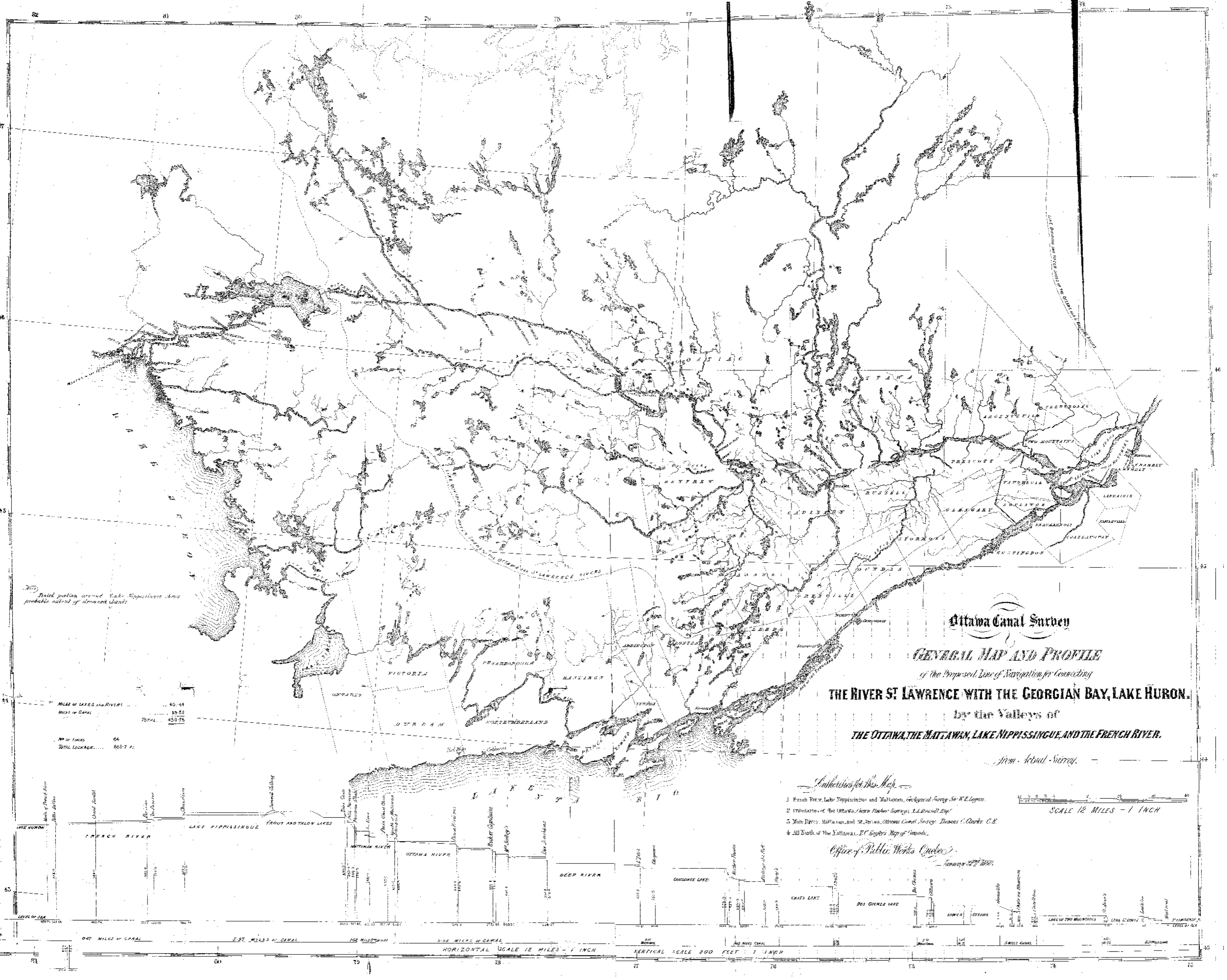
C. ALLEYN,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Québec, 19 mars 1860.

(Conformément à la recommandation du comité des impressions, l'abrégé suivant seule est imprimé.)

Abrégé de tous les comptes jusqu'au 31 décembre, 1858.

		Sommes reçues.	Sommes payées.	Sommes à l'avoir.	Sommes au passif.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Comté de Bruce.....	59929 94	65958 55	.....	6028 61
2	do Huron.....	32322 75	46417 61	.....	14094 86
3	do Wellington.....	20759 90	23184 63	.....	2424 73
4	do Grey.....	34980 37	23992 92	10987 45	.....
5	do Waterloo.....	1188 00	2003 26	.....	815 26
6	do Perth.....	7623 10	5973 07	1650 03	.....
7	do Peterborough.....	864 75	864 75	.....	.....
8	Chemins de colonisation.....	133316 00	122081 81	11234 19	.....
		290984 81	290476 60	23871 67	23363 46
		290476 60		23363 46	
		\$ 508 21		508 21	



Note Dotted portion around Lake Nipissing shows probable extent of drained lands.

MILES OF LAKES AND RIVERS	40.44
MILES OF CANAL	59.52
TOTAL	100.00
NO. OF LOCKS	64
TOTAL LOCKAGE	6657.71

Ottawa Canal Surveys
GENERAL MAP AND PROFILE
of the Proposed Line of Navigation for Connecting
THE RIVER ST. LAWRENCE WITH THE GEORGIAN BAY, LAKE HURON.
 by the Valleys of
THE OTTAWA, THE MATTAWAN, LAKE NIPISSINGUE, AND THE FRENCH RIVER.

from Aerial Survey.

Authorities for this Map.

1. French River, Lake Nipissingue and Mattawan, Geological Survey, Sir R.E. Lepage.
2. Tributaries of the Ottawa, from Fisher's Survey, J.J. Rossell, Esq.
3. Main River, Mattawan and St. Lawrence, Ottawa Canal Survey, Thomas C. Clarke, C.E.
4. All South of the Mattawan, E.C. Boyer's Map of "Canada."

Office of Public Works, Quebec.
 January 27th 1891.

SCALE 12 MILES - 1 INCH

HORIZONTAL SCALE 12 MILES - 1 INCH
 VERTICAL SCALE 300 FEET - 1 INCH

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, en date du 5 courant, le priant de faire mettre devant la Chambre le "Rapport de l'étude récemment faite par les Ingénieurs du Canal à navires d'Ottawa."

Par ordre,

C. ALLEYN,
Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Québec, 19 mars 1860.

RAPPORT

A L'HONORABLE JOHN ROSE,

Commissaire des Travaux Publics.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport sur la navigation de l'Ottawa, suivant les instructions que j'ai reçues du département des travaux publics, et que l'on trouvera ci-jointes.

Les questions sur lesquelles on voulait obtenir des informations, et qui ont déterminé l'exploration faite dans le cours de l'an dernier, sont les suivantes :

1o. Établir la possibilité d'une navigation pour les bâtiments de grandes dimensions entre Montréal et le lac Huron, par l'Ottawa et son tributaire la Matawan, le lac Nipissingue et la rivière des Français.

2o. Dire quelle échelle de travaux serait la plus convenable à la route.

3o. Donner une estimation exacte du coût de l'entreprise.

Je dirai d'abord que la distance entre Montréal et l'embouchure de la rivière des Français, sur le lac Huron, est (d'après les plans que m'a fournis le département), suivant la route de navigation adoptée, de 430.76 milles.

De ce chiffre, 351.81 milles forment déjà une navigation naturelle et avantageuse, et n'ont pas besoin d'améliorations. Il est d'ailleurs parfaitement possible d'améliorer les 78.95 milles qui restent de manière à les rendre navigables pour les bateaux à vapeur, et de réduire la longueur totale de la canalisation à 29.31 milles, ou, sans parler du canal Lachine, à 20.82 milles.

En second lieu, l'échelle de navigation à laquelle on peut arriver et que je recommanderai comme la plus en rapport avec cette route, est celle qui sera calculée pour des bâtiments de mille tonneaux de jaugeage; les écluses devront avoir 250 pieds de long par 45 de large et 12 pieds de profondeur sur les buses.

Enfin, des calculs soignés, basés sur une exploration attentive de tous les obstacles dont les détails se trouvent plus loin, me mettent en état de dire que le prix de cette entreprise, sans compter l'intérêt, les dépenses judiciaires et les dommages, que je n'ai aucun moyen de constater, n'excèdera pas la somme de \$12,057,680, répartie comme suit :

NAVIGATION DE L'OTTAWA ET DE LA RIVIERE DES FRANÇAIS.

	Distances.		Niveaux.		Coût.
	Rivières et lacs.	Canaux.	No. des éclus's	Niveau racheté. Pieds.	
Canal Lachine.....		8.50	5	43.75	Pas d'esti- mation.
Lac St. Louis	13.31				do do
Ste. Anne.....		1.19	1	1.00	469672
Lac des Deux-Montagnes.....	24.70				
Carillon à Grenville.....	7.33	5.00	7	58.50	1649909
Battures Vertes.....		0.10			136105
Rivière Ottawa.....	55.97				
Chaudière et des Chênes.....	3.75	2.61	6	63.00	816733
Lac des Chênes.....	26.69				
Chats.....	1.70	0.60	5	50.00	681932
Lac des Chats	19.28				
Snow aux chutes Noires.....	18.32	1.05	11	104.00	1256840
Rivière et lac Coulonge.....	24.93				262414
Chapeau et L'Islet.....	4.85	0.14	2	18.00	243507
Rivière Creuse	33.58				
Joachim et Matawan.....	51.74	2.26	14	148.20	1757653
Rivière Matawan	16.22	1.08	11	144.00	1162154
Sommet d'épanchement et tranchée.....	51.15	5.97			2160369
Rivière des Français.....	47.52	0.82	7	77.00	886117
En outre, le génie et la surveillance.....					574175
	401.44	29.32	64	665.70	12057680

A part le canal de Lachine, il y a 20,82 milles de canaux qui exigent une somme de \$12,057,680, ou \$571,934 par mille. Le coût de toute la navigation de Ste. Anne au lac Huron, c'est-à-dire 408.76 milles, ne sera guère plus de \$29,500 par mille.

Tels sont les résultats de l'exploration. La manière dont on s'y est pris pour les obtenir se trouve classée sous les chapitres suivants :

1. Traits physiques caractéristiques de l'Ottawa.
2. Mode d'amélioration.
3. Caractère de l'ouvrage et des matériaux pour les écluses, canaux, digues, etc.
4. Echelle de navigation.
5. Description spéciale.
6. Remarques générales.

I.—TRAITS PHYSIQUES CARACTÉRISTIQUES DE L'OTTAWA.

Avant d'entrer dans l'explication de la méthode adoptée pour l'amélioration projetée de cette chaîne de rivières et lacs, je vais donner un court aperçu de la géographie physique de la vallée de l'Ottawa, et quelques uns de ses traits géologiques les plus saillants. Et cette partie n'est pas étrangère au rapport que doit faire un ingénieur, car pour bien comprendre la nature des changements proposés, il faut d'abord avoir une idée exacte de l'état des choses.

Les rivières ont été définies avec raison, des canaux par lesquels les eaux qui s'évaporent de la mer et qui tombent sur la terre, sont rapportées à la mer; et le volume d'eau qui s'y décharge est l'excédant de la précipitation sur l'évaporation dans la vallée d'une rivière, variant en proportion de l'étendue du pays égoutté, du caractère de l'atmosphère comme productrice de la pluie, et de la nature du sol.

Leur position est déterminée par les lois de la gravité, et elles suivent toujours, de l'intérieur des continents à la mer, la pente la plus rapide, c'est-à-dire, le niveau le plus bas, qu'il soit formé par le soulèvement, la dénudation, ou les effets réunis de ces deux causes.

Le caractère des rivières est considérablement modifié par la nature des formations

géologiques à travers lesquelles elles passent, et par leurs différentes forces de résistance à l'action transportante et rongeuse des eaux.

Dans une région qui repose sur des roches sédimentaires pas assez dures pour résister à la force du courant, et qui ne se montrent généralement pas au-dessus de la surface, la formation des lits de rivière se fait par un procédé semblable à ce que nous voyons lorsqu'il tombe un orage sur un champ nouvellement cultivé. L'eau suit la pente la plus rapide; mais rencontrant des matières de différents degrés de dureté, elle serpente à droite et à gauche et prend une direction tortueuse, sa tendance constante étant d'allonger son lit et par conséquent d'en diminuer la pente. Ces détours sont tellement considérables dans certaines rivières qu'ils en doublent la longueur, comme c'est le cas pour le Mississippi entre l'Ohio et le golfe du Mexique. Lorsque la longueur du lit a été assez étendue pour diminuer la pente, et par conséquent la vitesse du courant de manière à ce qu'il ne ronge plus les rives, on dit que le régime est établi.

Mais dans une formation composée des roches cristallines les plus dures, qui émergent au-dessus de la surface, les rivières n'ont pas la même force pour se creuser un lit, et les traits caractéristiques des rivières d'une pareille région sont bien différents de ceux que je viens de décrire.

Les dépressions irrégulières et les cavités de la surface se remplissent d'eau et forment des lacs, dont le surplus se décharge en cascades et rapides par-dessus les barrières rocheuses qu'il ne peut détruire, jusqu'à ce qu'il se forme un chemin qui le porte à d'autres lacs, situés sur un niveau moins élevé, et de ceux-ci à d'autres, jusqu'à ce qu'enfin il soit reçu dans quelque bras de mer comme le golfe St. Laurent, ou la Baie d'Hudson.

Un coup-d'œil sur la carte de notre continent fera voir de suite les particularités distinctives des deux systèmes. Au nord, du St. Laurent, dans la région des roches cristallines, le pays est parsemé de lacs et les rivières qui les relient sont généralement peu longues; et dans ce qu'on peut appeler le système Mississippien, il n'y a que peu de lacs, et les rivières sont longues et remarquables par les sinuosités de leurs cours.

Grâce à la l'absence de roches dures, il n'y a que peu de cascades et rapides. Les courants sont forts, mais tous les tributaires du Mississippi offrent, pendant certaines saisons de l'année, une navigation naturelle pour les embarcations d'un léger tirant d'eau.

Sur ce que nous pouvons appeler le système des rivières du nord, la navigation se compose d'étendues d'eau profonde et calme, entre coupées de rapides et de chutes, le long desquels les légers canots des voyageurs sont transportés à bras.

Les obstacles à l'amélioration de ces deux systèmes sont d'une nature tout à fait différente. Le problème à résoudre dans le premier cas est de régler le cours naturel de l'eau de manière à maintenir une profondeur suffisante pour la navigation durant l'été, et de protéger le pays environnant des désastreuses inondations causées par les crues du printemps, qui s'élèvent souvent à une hauteur de cinquante à soixante pieds au-dessus du niveau d'été, et qui emporteraient probablement tous les ouvrages faits pour l'amélioration de la navigation. A mesure que le pays devient plus habité, et qu'une plus grande étendue de terrain boisé est défrichée, le mal s'accroît, car les marais diminuent l'évaporation, et font l'office de réservoirs naturels pour modérer la violence des torrents.

Notre système de rivières, heureusement pour nous, est pourvue d'une suite de réservoirs qui ne peuvent être détruits, dans les lacs eux-mêmes. Ces lacs reçoivent les eaux produites par la fonte des neiges aux printemps, et les tiennent en réserve contre les chaleurs de l'été. De là la magnifique uniformité du cours de nos rivières. Le St. Laurent, à moins qu'il ne soit obstrué par la glace, s'élève rarement de plus de quatre à cinq pieds, et le gonflement moyen de l'Ottawa, dans les parties libres, est d'environ douze pieds. Il y a encore d'autres magnifiques preuves de la bienveillante volonté du Créateur qui a voulu que la conformation physique de la terre fût adaptée aux besoins de ses habitants, car sans elle, à cause de la nature non rétentive du sol, la pluie s'écoulerait presque aussi rapidement qu'elle tomberait; et les rivières du nord seraient des torrents pendant une partie de l'année, et presque à sec le reste du temps, sans ces réservoirs naturels dans lesquels le surplus des eaux a été retenu parmi les collines.

L'amélioration d'un pareil système de rivières est une chose comparativement facile, car la plus grande partie en est déjà à notre portée, et nous n'avons qu'à trouver le moyen de communiquer d'un lac à l'autre, et notre tâche est accomplie.

Cette courte esquisse des principales particularités du système des rivières du nord de

de ce continent, nous permettra de comprendre facilement les traits physiques qui caractérisent l'Ottawa, le plus grand des tributaires du St. Laurent.

Sa longueur totale depuis sa source, près de celles des rivières Saguenay et St. Maurice, suivant sir William Logan, d'ou il décrit presque un demi-cercle dans son parcours, jusqu'à ce qu'il tombe dans le St. Laurent à la tête de l'Isle de Montréal, est de plus de 700 milles, et il égoutte une étendue de pays de pas moins de 80,000 milles carrés.

L'on verra par le tableau des rivières (appendice B) qu'il est à peu près de même grandeur que le Rhin, et la grande régularité de son cours, surtout si on le compare à celui de rivières comme l'Ohio et le Rhin, sera évidente.

Cela est principalement dû à ses nombreux lacs, comme je viens de le dire, mais aussi jusqu'à un certain point, au fait que, par la différence de latitude, la neige est fondue et écoulee dans ses tributaires sud avant que "l'eau du nord," comme on l'appelle, ne descende.

Les deux grandes divisions géologiques de ses roches sont laurentienne et silurienne. Les géologues pensent que les roches laurentiennes formaient autrefois la surface du continent et le lit de la mer sur lequel les roches sédimentaires siluriennes ont été déposées.

Les contours des côtes de cet ancien continent suivaient la rive nord du St. Laurent, et et de là remontaient l'Ottawa, en suivant sa rive nord à des distances variables. La vallée actuelle de l'Ottawa, jusqu'à la "Rivière Creuse," semble avoir été une baie ou un petit bras de mer silurienne, borné au nord et à l'ouest par le continent, et au sud par une péninsule qui s'avance dans le nord de l'état de New-York, et forme cette sauvage partie du pays dont les montagnes d'Adirondac forment la frontière orientale. Le fleuve St. Laurent s'est frayé un passage à travers l'isthme qui reliait cette péninsule à la terre ferme par un grand nombre de canaux, formant le célèbre groupe des Mille Iles.

La surface de cette formation laurentienne est extrêmement accidentée, et les roches sont tordues d'une manière qui indique l'action de quelque force extraordinaire. Il y a peu de terrain plat, et les creux entre les collines rocheuses sont remplis d'innombrables lacs, dont l'eau est claire et profonde. Toute la région porte les traces de l'action de l'eau, et a évidemment été considérablement modifiée par le frottement des glaces, comme on peut en juger par les cannelures des roches et des collines, et par les énormes amas de cailloux qui obstruent certaines parties du lit des rivières. Les roches se composent principalement de gneiss micacé et hornblendique, de micaschiste et de veines de calcaire cristallin.

Les roches siluriennes, d'autre côté, sont des grès et des calcaires, étagés en couches régulières, plates et uniformes, comme lorsqu'elles sont déposées au fond de l'océan.

La vérité de l'observation de Hugh Miller, que la physionomie du paysage dépend de sa géologie, n'est nulle part plus évidente que sur le Haut et le Bas Ottawa.

De Montréal à la Rivière Creuse, l'Ottawa passe dans une vallée silurienne, bien qu'à quelques endroits, comme au Rocher Fendu et aux Chats, les roches cristallines se montrent dans le lit de la rivière. La physionomie générale du paysage est celle d'un pays plat, comme celui de toutes les formations calcaires. Des barrières rocheuses ont refoulé les eaux et ont formé de longs lacs, comme ceux des Chênes et des Chats, dont les rives sont basses et plates, et généralement bordées de terres fertiles et cultivées jusqu'au bord de l'eau. Les forêts sont en bois francs, et on y trouve principalement le hêtre, l'érable, le frêne et l'orme. La largeur de ces nappes d'eau est d'un demi mille à deux milles. Le long de la rive nord, et à des distances variables, passe la chaîne non interrompue des laurentides, qui, comme je l'ai dit, étaient probablement autrefois des caps que battaient les vagues d'une mer silurienne.

Au-delà de la Rivière Creuse, le caractère du pays change d'aspect. Nous entrons maintenant dans la plus ancienne partie du continent, dont les masses déchirées et les contours accidentés racontent les convulsions terrestres des premiers âges. Les montagnes qui avaient une lisière de terrain plat entre leurs bases et la rivière, sont maintenant sur ses bords, et s'élèvent en précipices à la hauteur, parfois, de sept à huit cents pieds. Les bosquets de bois francs font place à ces vastes forêts de pins qui composent principalement la grande richesse de l'Ottawa, et les défrichements sont peu nombreux et insignifiants.

A mesure que l'on avance, le paysage devient plus sauvage et plus accidenté, et les pittoresques beautés des caps et des cascades de la Mattawan, et des silencieuses îles de la Rivière des Français, sont sans égales dans aucune partie du continent.

Le lac Nipissingue a une forme régulière, de 40 à 45 milles de longueur, et de 12 à

18 de largeur, et il reçoit les eaux de sept rivières, dont deux, la rivière aux Esturgeons et la Nanwanitigone, sont considérables. Les rives sud et ouest sont escarpées, et la profondeur de l'eau est grande. Les rives nord et est sont basses et unies, et l'eau diminue graduellement. L'extrémité occidentale du lac est couverte d'îles, et les rives sont coupées de petits bras de lac qui aboutissent à des marais.

Les rivières Mattawan et des Français se composent d'une suite de lacs longs et étroits, d'une grande profondeur et d'un cours tranquille, et l'eau se décharge de chacun de ces lacs dans celui qui est au-dessous sur des digues naturelles de roche. Et partout où ces digues de roche, par la nature plus molle de la stratification ou sa disposition défavorable sous le rapport de la résistance*, ont été percées, le courant est plus fort, et l'on peut voir par l'aspect arrondi et usé des rives rocheuses, que le lac avait autrefois une élévation plus grande que celle qu'il a maintenant.

Sur l'Ottawa, depuis la Mattawan jusqu'à la rivière Creuse, il y a de forts courants, et l'eau a plutôt l'aspect d'une rivière que celui d'un lac.

II.—MODE D'AMÉLIORATION.

D'après l'esquisse précédente, on peut tirer les conclusions suivantes :

Qu'il y a deux grandes divisions naturelles de la région de l'Ottawa, sur l'une des quelles les bords des rivières sont bas, et les roches généralement molles, tandis que sur l'autre les rives sont escarpées et les roches dures.

Que l'Ottawa est une rivière d'un cours très régulier, et exempte de gonflements subits ou de crues désastreuses.

Que les obstacles qui s'opposent à la navigation, et qu'il faudrait améliorer, ne sont qu'une légère proportion du tout, et que la plus grande partie est une chaîne de lacs intérieurs, qui forment une bonne voie de navigation naturelle.

La question à examiner est maintenant de savoir comment relier ces portions libres d'obstructions.

Lorsqu'une rivière est obstruée par des chutes et des rapides, il y a plusieurs moyens de la rendre navigable.

1o. On peut racheter les rapides par des canaux, et écluses en montant et descendant sans se servir de la rivière.

2o. L'on peut jeter une digue à travers le lit de la rivière, et convertir les rapides en une suite de lacs calmes, et écluser directement de l'un dans l'autre.

3o. L'on peut combiner ces deux méthodes en canalisant autour des rapides, et en se servant de digues basses pour donner la profondeur requise, et noyer les courants entre les canaux.

Quelquefois l'une de ces méthodes peut être appliquée avec plus d'avantage à une localité particulière, et quelquefois c'est une autre ; et l'ingénieur montre son jugement par le choix qu'il fait de celle qui convient le mieux aux circonstances.

Sur le bas Ottawa, où les lacs sont longs et profonds, et les côtes basses et très cultivées, il serait imprudent de chercher à changer les niveaux actuels, car il faudrait pour cela noyer une grande étendue de pays, ce qui détruirait des terres arables et rendrait probablement le reste insalubre. Quelque soit le plan proposé, il faut éviter soigneusement de changer les longs niveaux.

Mais, heureusement pour le projet, sur la plus grande partie de la rivière où il faudra élever l'eau, les rives sont escarpées, et l'élévation nécessaire n'immergerait que peu de terrain. Ici, nous n'avons qu'à élever les digues naturelles ou les récifs jusqu'à la hauteur voulue, par des ouvrages artificiels, en remplaçant par là, les choses dans l'état où elles étaient probablement avant que la marche incessante des eaux ou l'action de la glace n'ait réduit les barrières rocheuses à l'état où elles sont maintenant.

Partout où l'on aura recours à la canalisation, le canal suivra le rivage et sera construit plutôt au moyen du ramblayage qu'au moyen de l'excavation, à cause de la grande économie de dépenses que présente ce dernier moyen sur les tranchées dans le roc solide, des grandes dimensions, nécessaires pour cette navigation.

Toute la clé du système des améliorations projetées pour l'Ottawa se résume en deux propositions.

*Lorsque le plongement de la couche se trouve dans la direction du courant, l'eau n'a qu'une force d'érosion ; mais lorsqu'elle est opposée au courant, la couche est minée en dessous, tombe par son propre poids, et se brise en morceaux, et la crue suivante en emporte les débris.

1o. Suivre le lit des rivières et éviter l'excavation dans les rives rocheuses ;

2o. Obtenir la profondeur requise pour la navigation en élevant le niveau de l'eau plutôt qu'en faisant des excavations sous-marines dans le roc.

Nous pouvons poser comme principe général que, bien que sur la partie inférieure de la rivière, où les rives sont basses et reposent sur des roches sédimentaires, l'on pourrait se dispenser de digues ; cependant, dès que nous arrivons aux parties où la rivière s'est creusé son lit à travers les roches cristallines, (ce qui forme plus de la moitié de toute la distance entre Montréal et le lac Huron), le seul moyen d'obtenir une voie navigable est d'élever l'eau par des digues.

Il n'y a pas maintenant une assez grande profondeur d'eau ; les courants sont trop forts pour être surmontés ; et comme les rives s'élèvent presque perpendiculairement du bord de l'eau, il n'y a pas de place pour y construire des canaux. De plus, même s'il y avait de la place, la longueur de la canalisation nécessaire serait trop grande pour rendre le projet possible, et il ne peut y avoir aucun doute quant à la supériorité d'un profond lac tranquille, large de deux à trois cents verges, pour les besoins de la navigation, sur un canal de 150 pieds de large.

Heureusement, tout, dans l'état actuel des choses, concourt à favoriser ce mode d'amélioration.

Le lit de la rivière se compose de roches cristallines dures, usées par l'eau, et il est généralement exempt de cailloux ; et les rives de même caractère s'élèvent d'une manière abrupte des deux côtés, ce qui diminue la longueur des digues nécessaires.

L'on peut trouver des endroits où l'eau est basse et où il y a des îles rocheuses qui feraient l'office de culées naturelles pour ces travaux. Sous ces circonstances, il n'y a pas plus de danger qu'une digue plate, convenablement construite, soit dérangée, qu'il n'y en a pour les îles elles-mêmes.

Comme je l'ai déjà dit, l'Ottawa n'est pas une rivière sujette à des gonflements subits ou à des crues extraordinaires. Ses crues n'atteignent jamais la moyenne de plus de trois pouces par jour pendant un nombre de jours consécutifs ; son gonflement ordinaire est d'un pouce par jour. Son gonflement jusqu'à la marque de ces hautes eaux, la durée des hautes eaux, et la diminution subséquente, ont lieu chaque année presque aux mêmes dates, et se renouvellent avec la plus grande régularité. (Voir l'appendice du tableau C.)

Il y a peu de mouvement de glace dans l'Ottawa aux endroits où il faudrait construire des digues.

Le volume d'eau est tellement considérable, même dans les temps les plus secs, que malgré l'écoulement et l'effet du vent poussant les cours d'eau, les digues seraient toujours submergées, et il y aurait toujours d'un à deux pieds d'eau sur leurs faites.

Un effet très important des digues sur l'Ottawa, sera de diminuer la variation entre les hautes et les basses eaux. Cela est toujours le cas, car les eaux ont à couvrir un plus grand espace avant de s'élever, et la décharge par-dessus une digue est tellement libre que l'eau ne peut jamais s'élever au-dessus, autant qu'elle le fait dans le lit d'une rivière obstrué d'îles et de rochers submergés.

Pour établir un système de digues pour l'amélioration de l'Ottawa, il faudrait connaître le volume d'eau qui se décharge lorsque la rivière est à son niveau le plus bas, et lorsqu'elle est à son niveau le plus élevé. Cela exigerait une suite de jaugeages en différentes parties de la rivière, faits pendant un certain nombre d'années, jusqu'à ce que l'on soit parvenu à constater le plus grand et le moindre flux de la rivière.

Comme le temps consacré à cette étude a été limité à une seule saison, je ne puis prétendre être arrivé à une pareille certitude, et cela n'est pas, non plus, nécessaire pour faire une simple estimation du coût des améliorations. Il ne faut, pour cela, que ce que l'on admet comme le plus grand et le moindre volume d'eau, couvre les limites extrêmes des variations.

Les résultats de plusieurs jaugeages donnent pour le volume de la décharge d'été au portage de celui des hautes eaux 127,000 pieds cubes par seconde. D'après toutes les remarques enregistrées, il ne paraît pas probable que le moindre décharge soit jamais au-dessous de 25,000 pieds cubes par seconde, ou la plus grande au-dessus de 130,000 pieds. Ces quantités ont donc été adoptées comme le maximum et le minimum. (Voir appendice, tableau D.)

Lorsque les digues elles-mêmes serviront de déversoirs, l'on croit qu'il sera préférable d'élever la maçonnerie de l'écluse supérieure ou de garde, et laisser l'eau s'élever jusqu'à la hauteur à laquelle elle aurait atteint sur le faite des digues, plutôt que d'essayer à la contrôler au moyen de vannes dans le corps des digues, car ce serait introduire des matériaux et un mode de construction périssables dans le corps des ouvrages.

La hauteur à laquelle l'eau se maintiendra sur le faite des digues pour les différents volumes de décharge, a été calculée d'après la formule adoptée pour les réservoirs, due aux recherches de Du Buat.

Que Q soit le nombre de pieds cubes inscrit, et que L , la longueur de la chute d'eau de la digue, soit connue, et nous obtenons.

H ,—la hauteur à laquelle l'eau se maintiendra au-dessus du faite de la digue, par la simple équation suivante :

$$H = \frac{(Q)^{\frac{2}{3}}}{3.56 L}$$

Le tableau des digues (voir appendice D) a été calculée d'après cette formule, et elle a aussi servi à établir la hauteur du couronnement des écluses de garde.

L'on verra qu'il y aura de 1.3 à 3.51 d'eau sur ces digues à l'eau basse. Cependant, pour faire l'évaluation, l'on a calculé les faites comme étant à la hauteur du niveau de l'eau qui les recouvre, ce qui donne un surcroît de matériaux.

Il reste un autre point à mentionner.

L'on sait que par les digues on peut produire des courants, dans ces lacs mêmes, assez forts pour affecter la navigation. La rapidité de tout courant dépend directement de l'étendue du cours d'eau. Lorsqu'il est large comparativement à son volume, le courant est lent ; et à mesure que l'étendue diminue, la vélocité augmente, afin qu'un volume égal passe dans un tems égal. Le caractère de cette rapidité à un point quelconque, est strictement une matière de calcul, fondé sur des lois hydrauliques bien connues. Sans entrer dans les détails, il suffit de dire en termes généraux que l'étendue actuelle du cours de l'eau sera assez agrandi par la profondeur de l'eau lancée par les digues, que l'on ne peut guère avoir à craindre qu'il s'établisse un courant d'une plus grande vitesse que trois milles à l'heure, sur aucun point, même durant les six ou sept semaines de hautes eaux ; et durant le reste de la saison, les courants seront tout à fait imperceptibles*.

III.—CARACTÈRE DE L'OUVRAGE ET DES MATÉRIAUX POUR LES ÉCLUSES, CANAUX, DIGUES, ETC.

Conformément aux instructions reçues du département, la qualité des ouvrages doit être égale à celle des canaux du St. Laurent, et tout doit être fait le plus solidement possible. Je crois qu'il n'y aura rien de périssable, à part les portes d'écluses, sur toute la ligne.

Les digues, lorsqu'elles seront élevées au-dessus de l'eau, seront en maçonnerie brute, mais forte, en moëllons posés dans le ciment ; et là où l'eau les couvrira constamment, elles seront en billots plats, composées de grosses poutres posées en forme de caissons, sans cadres, reliées ensemble par des boulons de $\frac{3}{4}$ de pouce, et longs de 20 pouces ; à chaque croisement, des boulons à pierre d'un quart de pouce de diamètre ; elles seront remplies de cailloux, couvertes d'un bordage de 4 pouces, bien arrêtés, et étanchées avec du gravier ; en un mot elles seront semblables à celles qui ont été construites par le département, pour l'établissement des glissoires à billots.

*L'étude des lois qui gouvernent l'écoulement des eaux sur les déversoirs, est l'une des parties les plus importantes du génie hydraulique, et a attiré l'attention de beaucoup de savants éminents, parmi lesquels on peut citer particulièrement Du Buat, Castel, Poucelet, Lesbios, Dubuisson, en France ; Egleweir, Weisbach, en Allemagne ; Kennie, Sir John Leslie, et Thomas E. Blackwell, en Angleterre ; et James B. Francis de Lowell, aux États Unis.

Toutes les règles et formules tirées de leurs recherches sont fondées sur cette loi naturelle qui gouverne la vélocité des fluides, connue sous le nom de théorème de Tonicelli, modifiée par des co-efficients obtenus en comparant les résultats obtenus de ces calculs, avec ceux fournis par l'expérience. Comme ces expériences n'ont encore été faites que sur une échelle comparativement petite, nous ne pouvons appliquer les règles qui en découlent à des circonstances différant considérablement de celles sous lesquelles les expériences ont été faites, sans que les résultats n'offrent des différences plus ou moins grandes.

Dans le cas dont nous avons à nous occuper, nous procédons heureusement du plus grand au moindre, en sorte qu'une erreur, quelle qu'elle soit, est diminuée au lieu d'être accrue. Si nous calculons la quantité du pouvoir d'eau disponible de la hauteur du faite de notre digue, la moindre erreur soit dans l'observation, soit dans le co-efficient lui-même, donnerait des résultats très différents de la vérité ; mais là où nous avons déjà jaugé le cours de l'eau, et que nous ne calculons que la hauteur pour une longueur de digue donnée, nous savons que le résultat calculé doit être au moins aussi près de la vérité mathématique que l'est la quantité exprimant le nombre de pieds cubes d'eau passant sur une étendue donnée en une seconde, telle que nous l'obtenons par nos jaugeages.

Néanmoins, il serait très à désirer que l'on fit une suite d'expériences dans le but spécial de déterminer la véritable section longitudinale d'une grande rivière, barrée d'un bord à l'autre par une digue, durant différents volumes de décharge depuis l'eau haute jusqu'à l'eau basse. De telles expériences, faites convenablement, seraient non-seulement d'un précieux avantage pour la science de l'ingénieur, mais sont presque indispensables pour exécuter convenablement un projet aussi étendu que celui proposé dans ce rapport.

Dans la plupart des endroits, l'eau peut être détournée par un caisson grossier, et la digue permanente commencée sur le roc vif. Cette opération est considérablement facilitée par les nombreux canaux ou bras de la rivière, aux endroits choisis, formés par de grandes et petites îles. Les digues peuvent être faites d'une île à l'autre, en laissant des passages pour l'issue de l'eau, que l'on pourrait boucher plus tard.

Lorsque l'eau est profonde, il faut avoir recours au système de caler les caissons. Les digues devraient, autant que possible être posées sur des segments de cercle dont la courbe extérieure ferait face au courant,—mode de construction par lequel plus la pression est grande, plus la digue est étanche. Chaque second caisson devrait être enfoncé à sa place, et attaché au roc au moyen de gros boulons en fer. Les caissons intermédiaires devraient alors être portés à flot pour remplir les espaces vacants, et le tout bordé de planches du côté du courant.

Sur cette surface plane, la superstructure de la digue plate est faite de la manière ordinaire. Généralement les niveaux peuvent être arrangés de manière à recevoir le pieu de la digue en eau profonde; lorsque cela est impossible, un tablier de gros bois solide a été préparé pour protéger le roc au fond.

L'on trouve partout en abondance du bois et de la pierre propres à la construction de digues, et il n'y a aucune endroit où leur construction présente des plus grandes difficultés que celles qui ont été surmontées par les exploitateurs de bois sur les tributaires de l'Ottawa.

Les écluses devront être construites de pierre saine et durable, posée dans le ciment hydraulique, avec une face travaillée à la boucharde fine, coupée par des jointures d'un quart de pouce, l'appui en pierre rectangulaire, avec des lits parallèles posés par emboîtement d'un pouce, et bien assujettis aux ouvrages de front. Le roc est supposé être généralement sain; mais une étanche fondation en bois, posée dans le béton, est placée sous les renforcements.

Les portes devront être en charpente solide, comme celles dont on se sert maintenant sur les canaux du St. Laurent. Chaque porte aura deux pertuis de 10' 6" x 2' 6", et des siphons autour des poteaux tourillons pour servir en cas d'accidents aux pertuis, ou en même temps si c'est nécessaire. L'arrangement pour ouvrir et fermer les portes devrait être le meilleur possible; et je crois que le passage d'une écluse ne doit pas prendre plus de dix minutes, la moyenne du temps sur les écluses des canaux du St. Laurent, où l'on emploie les plus récentes améliorations dans le mécanisme et les portes.

En arrangeant les écluses, l'on n'a pas cru nécessaire d'en mettre plus de deux de suite, excepté à la Chute de Talon, où il y en aura trois, le contour du terrain empêchant tout autre arrangement.

Le coût de l'exécution de cet ouvrage dépendra, plus que tout le reste, de la nature du roc, de sa dureté et de ses propriétés comme matières à construction. Comme je l'ai déjà dit, les deux grandes divisions des roches de l'Ottawa sont Laurentienne et Silurienne. La première est très dure, difficile à travailler, et trop cassante pour l'employer à la surface des écluses; tandis que, de l'autre côté, le calcaire et les grès siluriens sont faciles à déblayer, et l'on peut se procurer du lit supérieur du calcaire, connu sous le nom de groupe de Trenton, des matériaux à construction excellents sous tous rapports, faciles à travailler, forts et durables. L'on peut aussi obtenir un bon ciment hydraulique des couches argileuses, comme on en fait maintenant à Hull, vis-à-vis la cité d'Ottawa.

Nous savons donc que depuis Montréal jusqu'à la Rivière Creuse, l'on trouve partout de la pierre à bâtir; mais depuis cet endroit jusqu'au Lac Huron, il était à craindre que la pierre du pays, bien qu'assez bonne pour appuyer les murs d'écluses, remplir les digues, et pour la maçonnerie brute en général, ne pourrait pas être employée aux ouvrages de surface. Heureusement, cependant, cela n'est pas le cas pour toute cette région. Un lit de calcaire jaune, résistant et fossilifère, qui se trouve sur la rive nord-est de cette rivière, un peu au-dessus du rapide des Deux-Rivières, fournira de la bonne pierre à construction pour cette section et la basse Mattawawan.

A la chute de Talon, il y a une énorme masse de calcaire cristallin, dont la description se trouve dans le rapport géologique, lequel est une pierre à grain fin et assez compacte pour servir aux ouvrages de surface. L'on a calculé que les écluses en cet endroit seraient construites avec cette pierre.

La pierre des ouvrages de surface du reste des écluses de la basse Mattawan sera tirée d'une carrière de granit gris (probablement une dyke intrusive) que l'on trouve sur le côté nord, à environ un demi-mille de la rivière en bas de la chute des Paresseux.

Pour les travaux à faire sur la Rivière des Français, la pierre de surface devra être tirée des lits de calcaire de Niagara, sur les Iles Manitoulin du Lac Huron. Cela augmentera beaucoup le coût de cette partie des travaux, et rendra leur construction nécessairement graduelle.

IV.—ECHELLE DE NAVIGATION.

La première chose à considérer est celle-ci : veut-on établir une navigation locale ou une navigation non-interrompue ? Cette question devra être décidée par la profondeur générale des rivières et cours d'eau, les difficultés à surmonter les sommets, l'alimentation et autres points se rattachant de plus ou moins près à ce qui précède.

J'ai d'abord dirigé mon attention sur ces différents points, et après une étude personnelle et soignée de toute la route, aidé du rapport graphique de M. Shanly, et des résultats des études et relèvements faits jusque là, j'ai pu décider définitivement que, quelle que soit l'échelle adoptée, elle devrait être établie en vue de compléter plus tard une voie de navigation non interrompue.

Il faut se rappeler que ce n'est exclusivement qu'une navigation à la vapeur ; les voiles, bien qu'elles soient des auxiliaires très utiles, ne pourraient jamais suffire, seule, à faire parcourir cette route à un navire, avec économie de temps sur la route du canal Welland. *

La seconde question est ensuite de savoir si nous devons construire des écluses propres à recevoir les grands navires ; ou si, conservant les dimensions qui conviennent à une navigation intérieure et locale, nous devons faire opérer un transbordement à l'embouchure de la rivière des Français, qui se trouve à environ à mi-chemin entre Chicago et Montréal par cette route.

Cette question est déterminée par la longueur de la canalisation (ou ce qui équivaut en délai à une tranchée artificielle) sur la route où une grande partie de la distance est canalisée. Je recommanderais donc le transbordement, car je crois que la difficulté de manœuvrer des grands navires à cause de l'effet du vent dans leurs gréments supérieurs,—le risque de dommages au navire ou aux ouvrages dans l'étroit espace d'un canal, et les délais provenant de ces causes, feraient plus que compenser les frais et le trouble d'un transbordement dans des embarcations à vapeur mieux adaptées à la navigation d'un canal. †

Aussitôt que je me fus assuré que la longueur de la canalisation sur toute la route, y compris le canal Lachine, n'excéderait pas 29.32 milles, et que les autres 401.44 milles pouvaient être convertis en une route navigable aussi prompte que par les grands lacs eux-mêmes,—et même plus, en ce qu'elle serait moins sujette aux vents contraires et aux tempêtes,—je crus que je pouvais recommander la plus grande échelle et une voie de navigation continue.

Il ne restait plus qu'à décider quelle serait cette grandeur. Lorsque les récoltes sont bonnes, et que le fret est abondant, l'on peut dire que plus le navire est grand, moins le transport est coûteux. C'est une de ces heureuses particularités de cette route que les navires peuvent toujours compter sur un chargement complet de bois scié, provenant des inépuisables forêts de l'Ottawa, préparé à chaque digue de la rivière.

*Lorsque la question de l'agrandissement du canal Erié s'est présentée il y a quelques années, cette question a été discutée à fond, et l'opinion des affréteurs était que, si le canal Erié était assez grand pour admettre des navires de 1000 tonneaux, ils préféreraient encore transborder à Buffalo.

† Sous ce rapport j'ai le concours de l'opinion de M. Shanly qui a si bien expliqué le caractère de cette route dans son rapport, que je ne m'excuserais pas de le citer ici :

“ C'est pour la navigation à la vapeur, et surtout pour cette classe de bateaux à vapeur connus comme “ propulseurs ” que je crois la route de l'Ottawa et de la rivière des Français destinée à tenir la première place comme voie de commerce. La nature des eaux et des régions qui les bordent, sont particulièrement propres à la navigation des navires de cette classe. Encaissée sur la plus grande partie de son parcours, la route ne sera pas aussi avantageuse, sous ce rapport, pour les navires à voile que celle des grands lacs, mais les approvisionnements inépuisables de bois sur tous les points de son étendue, et les facilités offertes pour prendre du combustible à différents intervalles, rendront toujours les frais pour la navigation par bateau à vapeur moindres sur cette route que sur aucune longueur égale de navigation sur le continent. Le propulseur peut aussi conserver sa marche uniforme sans crainte des tempêtes qui bouleversent les lacs tous les ans, durant l'automne, et causent de si grandes pertes de monde et de biens.”

Il n'est donc pas nécessaire, je crois, d'argumenter longuement pour prouver que nous ne pouvons nous tromper en établissant une route capable de faire descendre à Montréal les plus grands propulseurs, maintenant retenus sur les lacs supérieurs par les dimensions bornées du canal Welland.

D'après ces données, et après avoir consulté plusieurs personnes familières avec le commerce des lacs, je me suis décidé en faveur des dimensions suivantes, savoir :

La longueur proposée par M. Shanley, et suggérée dans les instructions du département,—250 pieds—est suffisante pour les navires du tonnage désiré. Cependant, il ne me semble pas désirable d'excéder la largeur des canaux du St. Laurent, 45 pieds, parce qu'elle est suffisante en elle-même et parce qu'elle rend possible l'agrandissement du canal Lachine, sans abattre les murs d'écluse actuels.

La profondeur a été fixée à 12 pieds, ce qui est absolument nécessaire si nous voulons admettre des navires de plus de 600 tonneaux, comme on le verra par le tableau des grands propulseurs (donné dans l'appendice E,) que je dois à l'obligeance du capt. D. P. Dobbins, secrétaire du bureau des assureurs sur les lacs, Buffalo, N. Y.

Bien que, dans les grandes tranchées, et lorsque la distance est courte, j'aie suivi la largeur recommandée par le département, 10 pieds au fond, je n'ai pas hésité à porter le prisme du canal généralement à 146 au fond, parce que je crois que ce n'est pas plus qu'il ne faut pour permettre aux navires de passer promptement et sûrement. La profondeur a été fixée à un pied de plus que dans les écluses,—soit 13 pieds,—et dans les lacs et rivières elle sera de 15 pieds, et généralement de 20 pieds.

V.—DESCRIPTION SPÉCIALE.

En partant de la ville de Montréal, nous avons le canal Lachine qui est commun aux deux routes du St. Laurent et de l'Ottawa. Il a 8. 5 milles de long, cinq écluses de 200 x 45 x 9, et une élévation totale par les écluses, de 44. 75 pieds. Le prisme du canal a 80 pieds au fond, 120 pieds à la surface de l'eau, et une profondeur moyenne de 10 pieds. Il faudrait l'approfondir et accroître la longueur des écluses de manière à admettre les navires qui passeraient dans les canaux projetés de l'Ottawa.

Comme je n'ai eu ni le temps ni les moyens de faire l'étude de ces travaux, je ne les ai pas inclus dans mon estimation. L'agrandissement ne peut offrir aucun obstacle sérieux, et sera probablement fait plus tard, que la navigation de l'Ottawa soit ouverte ou non.

Une carte du lac St. Louis faite pour les commissaires des améliorations du St. Laurent, en 1842, par A. LaRue, A. P., indique une profondeur de pas moins de 15 pieds dans un chenal quelque peu tournant, depuis Lachine jusqu'à l'Île Perrot. Pour les raisons données plus haut, je n'ai pas fait de relèvement en cet endroit, mais je suis informé par des pilotes qu'il y a 16 pieds et plus le long de la rive nord de l'Île Perrot, jusqu'au pied de l'écluse Ste. Anne. J'ai moi-même fait des sondages sur un demi-mille en bas de l'écluse, et sur cette distance je puis corroborer la vérité de ce qui m'a été dit; mais il est très à désirer qu'il soit fait un nouveau relèvement, et des sondages soigneux depuis l'écluse de St. Anne jusqu'à Lachine.

SAINTE-ANNE.

Longueur du canal, 1.19 milles.

1 écluse d'un pied d'élévation, E. B. 3.5, E. H.

Jetée de défense en bas, 1000 pieds de longueur.

Canal au-dessus, 125 pieds de largeur par 5000 pieds de longueur.

Coût évalué à \$469,672.

Je proposerais d'agrandir l'écluse actuelle aux dimensions requises, car elle est placée au meilleur endroit qui puisse être choisi. Pour cela, il faudra y mettre un batardeau et l'assécher par le pompage, abattre le mur est, et faire creuser le sol à la profondeur voulue, aussi à bonne heure, au printemps, que le temps permettra de poser la pierre. Alors, en travaillant nuit et jour, il serait possible de terminer la nouvelle écluse sans retarder l'ouverture de la navigation de plus de trois ou quatre semaines.

Il sera nécessaire de construire une jetée de défense de 1000 pieds de long, en bas de l'écluse, sur le côté du rapide, afin d'amortir le courant qui, dans les hautes eaux, est assez fort pour incommoder considérablement les navires. Ce sera une jetée en charpente ordinaire remplie de pierre.

En amont de l'écluse, le lit de la rivière est composé d'un grès de Potsdam, en couches de 5 à 18 pouces d'épaisseur, inclinées les uns sur les autres, et couvertes de cailloux de

formation Laurentienne. La profondeur moyenne depuis la tête de l'écluse, jusqu'à un endroit où la rivière se creuse subitement à 18 pieds de profondeur, est de huit pieds, et la distance de 5000 pieds.

Je propose de faire un double rang de jetées en bois, de 15 pieds de large et éloignées de 125 pieds, l'une de l'autre, sur toute cette distance. La moitié de la largeur de chaque jetée serait remplie de terre et bordée de planches de remplissage, et l'étendue renfermée serait divisée en sections au moyen de cloisons de coltis à l'épreuve de l'eau. Le roc est veineux et laisserait couler l'eau en abondance; mais en y mettant de fortes pompes à vapeur, et en diminuant la longueur des divisions en proportion des fuites d'eau, il serait parfaitement possible de maintenir l'eau assez basse jusqu'à ce que l'excavation soit faite à la profondeur requise de cinq pieds. La pierre serait employée à remplir les compartiments extérieurs des piliers, et l'excédant déposé en dehors. Les cloisons de coltis seraient enlevées, et le tout formerait un canal artificiel de 125 pieds de largeur, et 13 pieds de profondeur, dans le lit de la rivière, tandis que les jetées serviraient de conducteurs pour empêcher les navires de s'éloigner du chenal. J'ai décrit ces ouvrages avec quelques détails, parce que j'en proposerai de semblables aux endroits où il faudra faire des excavations sous-marines.

J'ai calculé que la surface et le soutènement des écluses seraient faits en pierre tirée de la formation calcaire chazy de la Pointe Claire, dont les piliers du Pont Victoria ont été construits, et que les caissons seraient remplis à même les déblais des excavations.

Cela est incontestablement le meilleur moyen de faire l'amélioration, car si le canal projeté était fait sur les côtes de l'île de Montréal, comme on l'a quelquefois proposé, la quantité d'excavation dans le roc sous l'eau qu'il faudrait faire pour atteindre à 15 pieds d'eau du rivage, tant en haut qu'en bas, excéderait réellement celle qu'il y aurait à faire sur la ligne que je propose, et nous aurions, de plus, une énorme quantité d'excavation dans la terre, et à construire un pont dispendieux pour le chemin de fer Grand Tronc.

LAC DES DEUX MONTAGNES.

La tête du canal Ste. Anne serait à 23 milles de Montréal. Du 23e au 24e mille, d'après les relèvements de W. E. Gallway, T. C., placés entre mes mains par le département, ce lac a une profondeur de 20 à 30 pieds. Du 24e au 26½ mille, la profondeur de l'eau basse ne dépasse pas 13 à 14 pieds, et il m'est impossible de dire si le fond est rocheux ou s'il est formé de matières qui pourraient, s'il était nécessaire, être creusées au moyen de cure-môle. Du 26½ mille au pied des rapides de Carillon, 47½ milles, le chenal a 30 pieds de profondeur, et la navigation est droite et sans obstacles.

CARILLON.

Longueur du canal, 15 milles.

2 écluses, 12 et 5 pieds d'élévation; bassin de passage, 2000 pieds de long.

Chaussée, 1700 pieds de chute d'eau; élévation de l'eau, 6.25 pieds.

Coût évalué à \$307,742.

A Carillon la rivière est obstruée, sur ½ de mille, par un récif de grès calcaire qui n'est recouvert que de 2 ou 3 pieds d'eau, excepté dans le chenal de la "Faucille," large d'environ 150 pieds, profond de 9 à 10 pieds, et, comme son nom l'indique, très recourbé. La chute, dans l'état où se trouvait l'eau lorsque nous l'avons nivelée, était de 8.75 pieds.

Cette chute a été rachetée par le canal militaire, construit par le gouvernement impérial, de 2.09 milles de longueur; il monte de 23 pieds par deux écluses de 128 x 32. 5 x 55, et redescend 13 à 15 pieds par une écluse de même grandeur: il reçoit son alimentation de la rivière du Nord. Le prisme du canal est très irrégulier, ayant de 18 à 40 pieds de largeur au fond, et de 50 à 80 à la surface, soit 5.5 de profondeur au milieu, en amoindrissant graduellement de chaque côté. Il passe de 5 à 16 pieds d'excavation à la surface de l'eau principalement dans le roc.

La pierre est très délabrée et ne peut rester encore beaucoup d'années dans l'état où elle se trouve à présent.

La forte quantité d'excavation dans le roc qu'il faudrait faire pour agrandir ce canal aux dimensions de la nouvelle échelle, ses douze ou quinze pieds d'élévation inutile dans les écluses, et la mauvaise position du bassin inférieur, nous empêche d'en essayer l'amélioration.

J'ai placé le nouveau canal sur la rive sud de la rivière. L'eau a de 25 à 30 pieds de profondeur jusqu'à l'écluse inférieure, qui se trouve au pied du courant, près de la maison

de feu le Juge Macdonald, à Pointe Fortune. Le bassin de passage est protégé contre la rivière par un mur en pierre posé dans le ciment, incliné de 2 " en 12," appuyé par une terrasse de rocaille tirée de l'excavation, inclinée de 1½ vers la rivière, et le tout pavé en pierre posée de champ. La chaussée se trouvera sur le roc plat, libre de cailloux, et, excepté dans le chenal, l'eau n'a pas plus de deux pieds de profondeur. Elle aura une glissoire pour le bois, et la hauteur de l'eau sur son faite variera de 2.57 à 8.11 pieds.

En enlevant environ 50,000 verges cubes de roc entre l'écluse supérieure et la tête du rapide, l'on pourrait se dispenser de cette chaussée à travers la rivière. En recourant à la carte, on verra que le canal proposé occupe la place de la jetée qui vient d'être construite, afin d'amasser assez d'eau pour faire passer les radeaux. Comme nous sommes obligés de détruire ce chenal, il faut en établir un nouveau, et il n'y a pas de moyen plus facile qu'en élevant l'eau par une chaussée qui aurait une large et courte glissoire conduisant en eau profonde en bas.

La pierre pour l'écluse sera tirée des carrières de la Pointe Claire ou de celles de l'Île Bizard. La rocaille pour remplir la chaussée sera tirée des excavations, et la pierre pour le mur, qui sera posée dans le ciment, pourra être tirée du lit de la rivière en moëllons de grandeur et forme qui permettront de la poser sans presque la travailler. Sous ce rapport, j'ai cru que \$3.25 par verge cube seraient un prix suffisant,—ce qui implique que la main-d'œuvre sera peu considérable.

CHUTE À BLONDEAU.

Longueur du canal, 0.07 mille.

Une écluse, 10 pieds d'élévation.

Chaussée, chute d'eau de 1,750 pieds; élévation, 1,550 pieds de longueur.

Coût évalué à \$144,315.

Une nappe de 5 milles d'eau calme, sur 30 pieds de profondeur, nous amène jusqu'à ce rapide, long d'environ 900 pieds, et de 4 pieds de chute. Le canal militaire a été formé en cet endroit en coupant une pointe de roche, et a une écluse de même grandeur que celle de Carillon. Le canal est large de 40 pieds, et creusé à travers le roc jusqu'à la même profondeur.

Nous plaçons la nouvelle écluse dans le chenal entre l'île et l'écluse actuelle, et nous suivons le rocher par une digue, la profondeur, excepté dans le chenal, ne dépassant pas deux ou trois pieds. Cette digue a une glissoire à bois semblable à celle de Carillon.

Le but de cette élévation de l'eau à 12 pieds est celui-ci: L'extrémité inférieure du canal de Grenville est pratiquée dans le roc; en élevant l'eau à la chute à Blondeau, nous pouvons suivre la rivière sur 1.1 mille plus haut que l'écluse inférieure actuelle du canal de Grenville, ce qui raccourcit le nouveau d'autant, et ce qui sauve une grande quantité d'excavation dans le roc.

J'ai calculé que la pierre de l'écluse serait tirée du même endroit que celle de Carillon. La pierre des digues peut-être prise sur les lieux.

GRENVILLE.

Longueur du canal, 4.43 milles.

Une paire d'écluses combinées, 12 pds. d'élévation chacune.

Bassin de passage, 400 pds. de longueur.

Une écluse de 5½ pds. d'élévation; prisme du canal, 150 pds. à la surface, 146 au fond, et 13 pds. de profondeur, à la tête, sur 2,000 pds. 100 pds. de largeur au fond.

Ecluse de garde, 1 à 15 pds. d'élévation.

Coût évalué à \$1,197,862.

Le lit de l'Ottawa, au pied du Long Sault, qui est un rapide presque continu sur une distance de cinq milles, avec une descente de 45 pieds, consiste en grès calcaire, couvert de cailloux cristallins de la formation Laurentienne. Ces cailloux sont usés et polis par l'eau; ils sont de toutes grandeurs et cachent en plusieurs endroits la roche en position.

*La chute à Blondeau est l'un des quelques endroits sur l'Ottawa où a lieu le phénomène du "refoulement" de la glace.

La glace flottante qui a descendu le Long Sault est arrêtée par la nappe d'eau calme au bas de ce rapide; elle s'amoncele en dessous et refoule jusqu'à ce qu'elle forme une digue qui fait gonfler la rivière de 25 à 30 pieds au-dessus de son niveau d'été.

L'effet de la digue projetée serait de créer un lac calme qui s'étendrait à environ trois milles plus haut, et sur lequel il se formerait une forte couche de glace, et le "refoulement," s'il avait lieu, la produirait à trois milles plus haut, au-dessus de l'endroit fixé pour l'entrée du canal de Grenville.

Cela fait une si méchante fondation pour des travaux artificiels que nous sommes forcés d'abandonner le lit de la rivière, et que nous ne pouvons rien faire autre chose que d'agrandir le canal de Grenville actuel, qui est généralement bien placé sur une lisière de terrain plat qui se trouve entre la côte et la marge de la rivière.

Comme je l'ai dit, nous laissons la rivière à 1.1 mille au-dessus de la Pointe Grucese, et éclusons immédiatement au niveau du canal de Grenville, afin d'élever le fond du canal au-dessus de l'excavation. La nouvelle ligne rejoint l'ancienne au bout d'un mille, la suit sur environ un mille et demi, et ensuite, pour éviter le déblai du roc, suit le bord de la rivière, dont la côte forme une levée tandis que l'autre est formée par un mur posé dans le ciment, appuyé par un talus en rocaille tirée des excavations, incliné de $1\frac{1}{2}$ à 1, vers la rivière, et pavé. Le nouveau canal suit l'ancienne ligne, coupant à travers la langue de terre sur laquelle est situé le village de Grenville. Ici, sur une longueur de 2,000 pieds, la largeur a été évaluée à 100 pieds, avec côtés presque verticaux. Les levées (à part le mur de la rivière) sont formées de murs secs en talus, soutenus de remplissage en terre.

Si, au lieu d'employer ces murs en pierre posés à sec sur terre, et en ciment dans l'eau, les levées étaient inclinées en talus de $1\frac{1}{2}$ à 1, et pavées, le coût de cette section pourrait être réduit d'environ \$300,000.

La pierre d'écluse peut être tirée d'en bas et apportée par le canal actuel; tout le reste peut être tiré du lit de la rivière, ou tout auprès, et, comme à Carillon, n'exigera que peu de travail pour le poser en bon mur. Toute la pierre de Carillon à Grenville est tendre, gît en couches minces, et peut être tirée facilement. J'ai calculé qu'une piastre par verge cube était suffisant, excepté à la chute à Blondeau, où la pierre est plus dure et en moindre quantité, et je l'ai portée \$1.25 la verge. La pierre d'écluse se travaille facilement et peut être transportée des carrières aux endroits où l'on en aura besoin, en chalands, la distance étant de 25 à 35 milles. J'ai pensé que \$12 par face, et \$6 par appui, formant une moyenne de \$4, serait un prix suffisant.

Il y a à la tête du Long Sault un grand banc de sable qui se trouve partiellement à sec à l'eau basse; mais en suivant de près la rive nord, nous avons de 24 à 30 pieds. De Grenville à Ottawa, la rivière coule dans une vallée unie, et les rives en sont basses et composées d'argiles tertiaires; une étendue considérable est submergée lors des hautes eaux, et couverte de sable qu'y dépose la rivière.

La largeur est d'un mille à deux mille pieds, et le chenal a 30 pieds de profondeur jusqu'à la "Batture Verte, à 8 ou 9 milles en aval de la cité d'Ottawa. Ici la rivière est traversée par un récif de grès calcarifière, qui abaisse la hauteur à huit pieds, à l'eau basse, sur une longueur de 500 pieds.

Il faudra faire la même chose ici que ce qui a été recommandé pour Ste. Anne, et enlever le rocher au moyen d'un caisson, dont les côtés devraient être laissés pour qu'ils servent de jetées conductives pour indiquer le chenal. Entre cette place et la cité d'Ottawa, il y a quelques battures de sable qu'il faudra draguer, mais il n'y a plus de roc.

Le coût de cette amélioration est porté à \$136,105.

Les plans de cette partie de la rivière, qui m'ont été fournis par le département des relèvements de M. Gallwey, n'étant pas terminés, j'ai obtenu la distance de Grenville à Ottawa de l'obligeance de Sir William Logan, qui la porte à 55.25 milles en droite ligne. En y ajoutant les détours de la rivière, je l'ai portée à 56.07.

RAPIDES DE LA CHAUDIÈRE ET DES CHENES.

Longueur des canaux: 2; des Chênes, 0.61; total, 2.61.

Chenal à glissoires; paire d'écluses combinées de $11\frac{1}{2}$ pieds d'élévation chacune, bassin de passage, 600 pieds de longueur; paire d'écluses combinées de $11\frac{1}{2}$ pieds d'élévation chacune; niveau de l'eau en amont élevé de 3.7 pieds par le prolongement de la digue actuelle depuis la tête du biez du moulin, à travers l'île, jusqu'à la pointe à Spark.

Pointe à Spark: 1 écluse, $8\frac{1}{2}$ pieds d'élévation; digue latérale, 1,700 pieds de longueur; chaussée à la tête de la petite Chaudière, 2,000 pieds de chute d'eau; élévation de l'eau, 4 pieds, en noyant les Remous.

Remous: caisson et excavation dans le roc.

Rapide des Chênes: 1 écluse, $8\frac{1}{2}$ pieds d'élévation; levées du canal, murs de pierre en talus faits au ciment, appuyés par un remplissage en pierre et pavés.

Coût évalué à \$806,733.

A la cité d'Ottawa, la rivière est obstruée de rapides et de chutes sur une distance de

6.36 milles, ayant une descente, entre le port d'Ottawa et le lac des Chênes, d'environ 60 pieds,* dont 36 pieds sont pris par la Chaudière,—magnifique chute qui offre les plus beaux pouvoirs d'eau du continent.

Plusieurs lignes avaient déjà été étudiées pour ce canal, mais j'ai préféré suivre la rivière, ce qui diminue la longueur de la canalisation et la quantité d'excavation dans le roc, et par conséquent les dépenses. Il y a peu de terrain inondé, et ce sont principalement des marais. Deux moulins seraient détruits (celui de Spark, et le moulin Britannia), mais les nouveaux avantages l'emporteraient de beaucoup sur ceux qui existent actuellement.

La pierre des digues peut être tirée des excavations, et l'on peut se procurer d'excellente pierre d'écluse du groupe calcaire de Trenton, qui se trouve tout près.

Le lac des Chênes, ou, comme on le désigne quelquefois le lac Chaudière à 26.69 milles de long, et varie en largeur d'un demi-mille à deux milles; et, d'après M. Gallwey, sa profondeur moyenne est de 20 à 30 pieds d'eau.

En bas de la rivière Quio, le chenal est tortueux sur une légère distance; la profondeur de 14 16 et 18 pieds, et il faudrait enlever quelques pointes. De là au pied du rapide des Chats, il y a de 25 à 30 pieds.

CHATS.

Longueur du canal, 0 6 mille.

Ile des chats, 1 paire d'écluses combinées de 12 pieds d'élévation chacune; bassin de passage de 400 pids de longueur; levée en argile pavée; une paire d'écluses combinées, 12 pieds et 6 pieds d'élévation, ehaussée de 3,700 pieds de chute d'eaux; digue étanche de 300 pieds; élévation de surface, 4 pieds.

Rapide des Chats: écluse de 8 pieds d'élévation; chaussée de 2,000 pieds de chute d'eau; digue étanche, de 1000 pieds de longueur; élévation de surface, 8 pieds, à l'égalité du niveau des basses eaux du lac des Chats.

Tête du rapide: caisson et excavation dans le roc.

Coûté évalué à \$681,932.

Ceci, comme on le remarquera, diffère complètement de l'ancienne route du canal des Chats. Une partie considérable de l'excavation nécessaire pour terminer ces travaux sur l'échelle primitivement projetée (60 pieds de largeur et 7 de profondeur) a été faite, mais elle ne forme qu'une proportion insignifiante de la quantité requise pour le nouveau projet. Le canal aboutit en aval dans la Grand Baie, nappe d'eau d'environ un mille de long, assez basse, et dont le lit est une roche gneissoïde.

La profondeur à l'eau basse par 700 pieds ne dépasse pas 5.5; par 1000 pieds, 8.5; et par 1,600 pieds, à l'entrée, elle ne dépasse pas 6 ou 7 pieds, bien que la plus grande partie de cette dernière distance est probablement en glaise, et pourrait être draguée.

Le seul moyen d'obtenir une profondeur suffisante, excepté par des dépenses énormes, serait de jeter une ligne à l'embouchure de la Grande Baie, et d'en élever la surface, et de placer une écluse sur ce qu'on appelle la Pointe Hudson.

Mon estimation pour l'achèvement du canal des Chats d'après ce plan, sur une échelle conforme au reste de la rivière, est de \$1,465,439. (Voir appendice J.)

Comme il est difficile de constater la quantité d'ouvrage fait, j'ai porté au crédit de l'ouvrage tout le montant dépensé, tel que par le dernier rapport du département des travaux publics, s'élevant à \$459,597,—ce qui laisse une balance de \$1,141,429.

Mon estimation pour le nouvel ouvrage a été de \$681,932, ce qui montre une économie pour la province de \$459,507, en abandonnant les travaux déjà faits sur l'ancienne route, et en adoptant la nouvelle.

La longueur du canal sur cette ancienne route est de trois milles, et elle est passablement tortueuse; sur la nouvelle route, nous n'avons qu'un sixième de mille, composé des écluses et du bassin de passage. Le reste sera une navigation aussi bonne que sur toute autre partie de la rivière. Je n'hésite aucunement à recommander l'adoption de la nouvelle route.

* A l'époque où nous avons pris nos niveaux, la descente entre le port d'Ottawa et le Lac des Chênes était de 59.5 pieds; mais la différence entre les niveaux notés de l'eau basse est de 63 pieds. Si cela est exact, ce dont je doute, c'est dû à la plus grande évaporation sur le plus long niveau en bas. J'ai jugé prudent de pourvoir à 63 pieds d'éclusage.

En bas, la rivière monte plus qu'en toute autre endroit, de 20 à 24 pieds. Cela est attribué au fait que la Gatineau, rivière très considérable, vient se jeter un peu plus bas à angle droit de l'Ottawa, et retire ses eaux.

Nous passons l'île des Chats au moyen de quatre écluses, comme je l'ai dit plus haut, et jetons une chaussée sur la ligne de récifs qui se trouvent à la tête de la grande chute, pour élever la surface de manière à noyer le courant en remontant jusqu'à notre écluse supérieure. L'eau n'a pas plus de trois pieds de profondeur sur la ligne de la chaussée, excepté dans les chenaux, et il y a tant d'îles d'où l'on peut travailler, que la difficulté de construire une digue en cet endroit n'est pas aussi grande qu'elle peut paraître de prime abord.

La profondeur de l'eau ne sera pas moindre de 20 à 25 pieds depuis cet endroit jusqu'à l'écluse supérieure et à la digue. Cela nous amène au niveau du lac des Chats, et nous avons de 18 à 30 pieds d'eau jusqu'au récif qui est à la tête du rapide. A l'endroit appelé le Chenal des Canots, il y a maintenant dix pieds, mais il est étroit et tortueux. Il y a 13 pieds d'eau en aval, sur environ 300 pieds de distance, et en bas l'on tombe tout à coup dans 18 pieds d'eau : après que la digue aura été construite en bas, et l'eau calmée, il faudra mettre un batardeau ici, et enlever quelques roches, qui sont principalement de calcaire cristallin, en laissant les côtés de la digues pour servir de conducteurs, comme à la Batture Verte.

La pierre d'écluse pour cet ouvrage devra être tirée des carrières de calcaire de la Rivière Noire, sur le lac des Chênes. La pierre pour la digue peut être tirée du voisinage. J'ai évalué la pierre de surface à \$12, et le soutènement à \$6. 50 par verge cube, ce qui forme une moyenne de \$8. 25.

Jusqu'à cet endroit, l'excavation du roc s'est toujours trouvée dans les grès et calcaires silurieux, dont la texture est molle. Mais cette barrière rocheuse, sur laquelle la rivière se brise en une trentaine de chutes différentes, appartient à la formation laurentienne et se compose de gneiss, hornbleude, micaschiste et calcaire cristallin. La stratification est considérablement inclinée, plonge dans la direction du courant, et le gisement est généralement à angle droit de la direction de la rivière, comme on peut le voir facilement par les chaînes de rochers.

Ces rochers sont tous difficiles à travailler. Le calcaire cristallin est de beaucoup le plus aisé, et j'ai mis \$1,50 par verge cube pour cette pierre. Le micaschiste, et surtout le gneiss hornblen d'une texture grasseuse, et de couleur rouge verdâtre, comme on les trouve à l'extrémité inférieure des excavations du canal, sont durs à percer, et exigent beaucoup coup de poudre pour les pétarder. Le prix que j'ai alloué, et qui est proportionné aux prix des excavations dans le roc sur le reste de la rivière, est de \$2. 50 par verge cube.

Le lac des Chats est une belle nappe d'eau de 18 milles de long, et large d'un demi mille à trois milles, avec une profondeur, dans le chenal, de 25 à 30 pieds.

De la tête de ce lac à la tête de l'île du Calumet,—une distance de 31.07 milles par le chenal du nord ou du Calumet, et 27.74 milles par le chenal du sud ou du Rocher Fendu,—la rivière a une descente totale de 102.48 pieds, et est très obstruée par des rapides et des battures. Dans le chenal du nord, plus de la moitié de la descente est concentrée sur un point, la chute du Grand Calumet, et il y a de plus longues nappes d'eau calme. Le chenal du sud est un rapide continu sur la plus grande partie de la distance.

En choisissant entre les deux voies, plusieurs choses état évidentes sans plus amples relèvement instrumental :

1o. Le Calumet est de 6.28 milles plus long que l'autre.

2o. De la tête de la chute du Calumet à La Pape, 17 milles, le lit de la rivière est creusé à travers un sol d'alluvion sablonneux, est très tortueux, et est rempli de barrières et battures de sable mouvantes, qu'il faudrait cruser non seulement une fois, pour ouvrir la navigation, mais continuellement pour la maintenir.

3o. Les glissoires à bois occupent maintenant le chenal du Calumet, et comme il n'y a pas de place pour les bois de construction et les navires, il faudrait construire de nouvelles glissoires dans le Rocher Fendu.

4o. La nature du terrain à la chute du Calumet, nécessiterait trois écluses combinées.

La très importante question du coût ne pouvait pas être décidée sans calculer la construction d'écluses et de digues sur les deux chenaux.

L'écluse des chenaux à Snow est communes aux deux routes ; l'élévation de l'écluse supérieure du Portage du Fort, et la hauteur de la digue, auraient besoin d'être augmentées de 6 pieds. Deux écluses et une digue, et 0.28 mille de canal à la chute de la Montagne, et cinq écluses et une digue au Grand Calumet, élèveraient l'eau au niveau de la rivière à la tête de l'île.

Ici, le seul endroit possible pour le canal est celui où se trouvent les glissoires actuelles. Un ravin à la gauche de la chute a été étudié en 1857; mais même en combinant les cinq écluses à l'extrémité inférieure, il y aurait à faire une tranchée de 50 pieds sur un mille de distance, laquelle, même pour un canal de 100 pieds de largeur, exigerait le déblai de près d'un million de verges de pierre. Comme de raison, cela est impraticable.

En comparant les deux routes, je trouve que l'éclusage est le même, et la différence des digues n'est pas assez grande pour influencer beaucoup sur l'estimation du coût. Mais la route du Calumet aurait un excédant de

167,500 verges cubes d'excavation dans le roc, à \$1.50	-	-	-	-	\$251,250
1,000,000 do do de curage, à 35 cents	-	-	-	-	350,000

Faisant une différence de - - - - - \$601,250

de plus que par celle du Rocher Fendu.

En prenant tout cela en considération, je n'hésite aucunement à recommander l'amélioration de la route du Rocher Fendu, et je vais dire comment on peut la faire :

CHENAUX À SNOW.

Longueur totale du canal, 0.2 milles.

1 écluse de 6 pieds d'élévation.

Digue de 1,267 pieds.

Coût évalué à \$133,356.

Les rapides de l'Ottawa sont causés par des bancs de roches.

Ce sont les débris, plus ou moins usés, des barrières rocheuses qui séparaient autrefois les différents lacs. Dans les formations calcaires, tout le banc a généralement été emporté, en laissant un récif entièrement submergé. Mais parmi les roches laurentiennes, la rivière se creuse des lits à travers les veines plus molles, laissant la roche plus dure s'élever aux dessus de l'eau en forme d'îles. Le "Snow" est un endroit où même les récifs entre les îles ont été emportés, en sorte qu'aujourd'hui ce n'est plus qu'un détour dans le chenal, formant ce que les écrivains sur les matières hydrauliques appellent un "réservoir discontinu."

En été le volume d'eau est suffisant pour se gonfler de six à huit pouces, * formant un léger bouillonnement; mais durant les crues, l'eau s'élève en aval de trois à quatre pieds, et forme un rapide trop fort pour que les bateaux à vapeur puissent le remonter.

Il a été suggéré trois modes d'amélioration :—D'élever le lac des Chats et noyer le rapide;—D'enlever les îles qui obstruent le chenal;—De mettre une écluse dans l'un des chenaux.

Quand le chenal d'une rivière est tortueux, l'eau se gonfle d'elle-même jusqu'à ce qu'elle ait atteint une hauteur suffisante pour lui imprimer assez de force pour passer à travers le passage étroit. Elever l'eau par en bas n'empêchera pas la chose d'avoir lieu, à moins qu'on ne l'élève assez pour lui donner une décharge d'une étendue égale à celle du chenal de la rivière. Pour y arriver il faudrait une élévation du lac des Chats tellement grande qu'il est inutile d'y penser.

Pour agrandir l'étendue de 8,400 à 20,000 pieds carrés, en enlevant les obstructions, il faudrait faire trop d'excavation dans le roc.

Nous en sommes donc réduit au troisième plan, tel que recommandé par P. E. Norman, I. C., dans son rapport au département l'année dernière, et nous devons mettre une

* La section transversale de cette pointe donne une étendue égale à celle d'un chenal de 420 pieds de largeur, par 20 pieds de profondeur. La rivière a une largeur moyenne, en aval de 1000 pieds, par 20 de profondeur. Par la formule employée pour les réservoirs discontinus, où

b = largeur du chenal..... = 420 pieds.
 d = profondeur..... = 20 pieds.
 h = hauteur à laquelle elle est élevée..... = 6-10 pieds.

q = quantité de décharge en pieds cubes par seconde, = $9b \sqrt[3]{gh} (2-3h \div d) = 32,254$ pieds cubes. la quantité est jaugée en même temps, et un mille plus haut elle était de 30,913.

A l'eau haute d devient..... 28
 h " 4
 q " 127,000,

ce qui correspond de très près à d'autres observations de la décharge d'eau haute.

écluse dans l'un des chenaux. Le chenal des canots a été choisi comme étant le meilleur, et le chenal des bateaux-à-vapeur sera laissé à la navigation de descente; mais tous les autres seront fermés par des digues basses. Cela élèvera l'eau de six pieds,* au-dessus de son niveau actuel. Au printemps, l'eau haute passera par-dessus ces digues.

Je suis entré dans de plus grands détails pour la description de cet endroit, que son importance ne semble le demander; mais c'est parce que, formant la voie actuelle de navigation pour bateaux-à-vapeur, on l'a beaucoup discutée, et plusieurs plans ont été suggérés pour son amélioration, tant par des ingénieurs de profession que par des amateurs.

La pierre de l'écluse devrait-êtré tirée des premières carrières de l'extrémité inférieure du Lac des Chats.

PORTAGE DU FORT.

Longueur du Canal, 0.24 milles.

1 écluse de 12 pieds d'élévation; bassin de passage de 400 pieds de longueur.

1 écluse de 8 pieds d'élévation.

Chaussée de 2,664 pieds de longueur.

Digue étanche, en maçonnerie, 1,360 pieds; élévation de surface, 10.5 pieds.

Coût évalué à \$287,396.

Ici nous avons une multitude d'îles et de Chenaux, mais les rochers qui les séparent ne sont pas usés, à plus de 2 ou 3 pieds de la surface de l'eau, excepté dans un étroit chenal appelé le " Coude du Diable," qui a plus de douze pieds de profondeur. Les écluses seront placées à la tête de l'île à laquelle aboutit la chaussée du moulin d'Usborne. De l'écluse à la rive nord, la digue est étanche, et a un coursier qui admet l'eau et les billots dans le moulin. Le reste est une chaussée qui laisse l'eau couler librement dans les temps de crues. Les glissoires à bois ne seront pas dérangées, excepté pour les allonger.

Les écluses peuvent être construites d'un calcaire cristallin, connu sous le nom de marbre du Portage du Fort, et les digues aussi.

ROCHER FENDU.

Longueur du canal, 0.61 mille.

8 écluses et 5 digues, comme suit:—

Canal de la chute du Rocher Fendu, 0,07 milles.

1 Ecluse de 10 pieds d'élévation; digue, 450 pieds de longueur

Elévation de surface, 13 pieds.

Canal du Rapide Long, 0.12 mille.

Paire d'écluses combinées, 14 et 6 pieds d'élévation: chaussée, 600 pieds
digue étanche, 500 pieds; élévation, 17 pieds.

Rapide de Lafontaine, longueur, 0.23 mille.

1 écluse 12 pieds d'élévation; bassin, 400 pieds de long; l'écluse 12 pieds
d'élévation; digue, 350 pieds; élévation, 17 pieds.

Rapide à Norman, longueur, 0.12 mille.

Paire d'écluses combinées, 12 pieds d'élévation chacune; digue 350 pieds
plats, 100 pieds étanches; élévation, 23 pieds.

Chute à Black, longueur, 0.7 mille.

Ecluse de garde, 2 à 4 pieds d'élévation; écluse étanche en pierre, 1100
pieds; élévation à l'eau basse, 2.4.

Coût évalué à \$836,088.

La digue du Portage du Fort noiera les petits rapides connus sous les noms de Rocher Fendu et des Tables, et donnera une profondeur d'eau suffisante jusqu'au Lac du Rocher-Fendu, lequel, d'après les études de P. E. Norman, écr., a de 30 à 40 pieds de profondeur. La distance du Portage du Fort à la tête de ce lac, où nous avons une écluse et une digue, est de 7.35 milles. Une distance de 1.61 mille nous conduit au Long Rapide, où

* Disons que $q = 32,254$ pieds cubes, par notes.

$d = 20$ pieds, largeur requise.

$h = 6$ pieds, hauteur requise.

et $b =$ largeur requise.

La formule

$$\frac{q}{b} = 9 \sqrt{\frac{q}{2g}} \sqrt{2gh} = 105 \frac{1}{2} \text{ pieds.}$$

ce qui est environ la largeur du chenal actuel des bateaux à vapeur, que l'on peut laisser telle qu'elle est. Et en fermant les autres, l'eau sera élevée de six pieds.

nous avons deux écluses et une digue. L'élévation de l'eau, 17 pieds, noie les rapides de la Barrière, du Rat Musqué et de la Souris, qui tous se sont frayé un passage à travers les récifs, en sorte qu'il ne sera pas nécessaire de faire aucune excavation sous marine, tandis que les rives sont escarpées et assez élevées pour qu'il ne soit pas submergé beaucoup de terrain. Nous sommes maintenant au pied de ce qu'on appelle l'Île Lafontaine, et la rivière se divise ici en trois branches. Je propose de suivre le bras sud, et en construisant une digue étanche en pierre en haut de la chute à Black, à la tête de l'Île, pour barrer le passage à l'eau des crues et l'envoyer dans les deux autres bras, n'en admettant que ce qui sera nécessaire à la navigation. Autrement, la quantité d'eau déchargée durant les crues est tellement considérable en proportion de la grandeur inégale du chenal, qu'il serait difficile d'y faire des travaux, ou de s'en servir après qu'ils seraient faits. En nous servant de ces deux autres bras pour écouler l'eau de surplus, nous pouvons faire nos travaux sans bâtardeaux, et régler la force du courant à notre convenance. Cinq écluses et trois digues nous amènent à la tête du Lac.

Quelques-uns des calcaires cristallins sont assez bons pour les écluses; une partie de la pierre pourra être tirée des carrières de l'Île des Allumettes, au-dessus, et peut-être une autre partie du Portage du Fort et du lac des Chats.

La roche sur cette partie de la rivière, bien que de la formation Laurentienne, n'est pas aussi dure qu'aux Chats, grâce à la grande quantité de calcaire cristallin qui s'y rencontre, et à la prépondérance du felspar dans le gneiss, sur lequel l'atmosphère agit facilement et fait craquer ce dernier. J'ai évalué l'excavation dans le roc à \$1.50 la verge cube. L'on peut trouver sur les lieux la pierre pour les digues.

Depuis la tête de l'Île du Calumet jusqu'au pied de l'Île de Allumettes, la rivière s'étend en ce qu'on appelle le Lac Coulonge. A sa base la rivière se divise en plusieurs chenaux formés par des îles. Le principal volume de l'eau passe à l'ouest, et n'a pas été sondé avant cette année. Les autres chenaux sont assez bas, mais celui-ci a 20 pieds et plus excepté à un endroit où, sur une longueur de 500 pieds, il n'y a pas plus de 10 pieds à l'eau basse.

Sur le reste du lac Coulonge, d'après des plans faits sous la direction de M. Shanly, et qui m'ont été fournis par le département, il y a de 25 à 30 pieds d'eau.

La rivière est de nouveau divisée en deux bras par l'Île des Allumettes,—et celui du nord, connu sous le nom de la Culbute, est de beaucoup le plus propice pour la navigation.

Ce chenal est étroit, et les rives en sont escarpées; et la descente de 18-26 pieds est concentrée en deux rapides à la tête, la Culbute et l'Islet. Pendant neuf milles depuis le pied de l'Île, jusqu'à un petit rapide de cinq ou six pouces de chute, connu sous le nom du Chapeau, et causé par un détour du chenal, il faut suivre le cours naturel de la rivière, qui est quelque peu tortueux, et exigera beaucoup de creusage, surtout à l'embouchure de la Rivière Noire, ruisseau fougueux qui apporte beaucoup de sable durant les crues du printemps.

Il est probable qu'il y aura quelques cailloux, et quelques pointes de roches sous l'eau, à enlever, pour l'amélioration de cette section, j'ai porté l'estimation à \$262,414.

CHAPEAU ET L'ISLET.

Longueur du canal, 0.14 mille.

Chapeau: 1 écluse, 12 pieds d'élévation; chaussée de 500 pieds de long; digue étanche, 240 pieds; élévation de surface, 11.5 pieds.

L'Islet: 1 écluse, 6 pieds d'élévation, E. B., 12 pieds E. H.; digue étanche, 700 pieds; élévation de surface, 9.5 pieds. Coût évalué à \$253,512.

L'élévation de 11.5 au chapeau donne une bonne navigation de 5.85 milles jusqu'au pied de l'Islet. Ici une digue étanche de maçonnerie au ciment, comme à la chute à Black, maintiendra l'eau des crues, et les dirigera dans le grand chenal Pembroke: l'écluse est placée dans le chenal entre l'île et la rive nord.

Par ce moyen, on élèvera la surface de l'eau en aval de l'Islet jusqu'au niveau de la rivière au Fort William, et on noiera la Culbute, qui se précipite dans une gorge étroite du roc, de pas plus de 80 pieds de largeur, et bordée de hauts rochers perpendiculaires des deux côtés. Il faudra enlever trois ou quatre pieds de la crête du roc sur une longueur d'environ 50 pieds. Cela peut se pratiquer en jetant une digue temporaire en haut lorsque l'eau aura été arrêtée par la digue d'en bas. Alors, en ouvrant les portes de la digue inférieure, le lit de la rivière

sera mis à sec sur ce point, et le roc peut être enlevé, après quoi il faudra aussi enlever le batardeau au-dessus.

La pierre d'écluse pour ces travaux sera tirée des carrières de l'île des Allumettes, à quatre ou cinq milles des travaux. La pierre pour les digues se trouve tout auprès.

Bien que cela n'entre pas précisément dans le cadre de ce rapport, je prendrai cependant la liberté d'attirer l'attention des commissaires sur le fait que la dépense de la somme ci-dessus nommée, de \$253,512, prolongerait la navigation actuelle des bateaux à vapeur depuis les deux Joachims jusqu'à la tête de la chute du Calumet, une distance de 75 milles. De là le chemin macadamisé qui vient d'être terminé par le département, éviterait les 8.41 milles de navigation obstruée, entre le débarcadère des vapeurs, au-dessus du Calumet et le Portage du Fort, la tête de la navigation actuelle sur le Lac des Chats, évitant aussi le dispendieux et ennuyeux détour du Lac au Rat Musqué. Une nouvelle dépense de \$80,000 suffirait pour construire l'écluse aux "Snows." La digue ne serait pas nécessaire à présent.

Je ne connais aucun endroit, au-dessus de la ville d'Ottawa, où si peu de dépense peut faire autant de bien pour le trafic local, qu'en ces endroits.

Depuis la tête de la Culbute jusqu'au Fort William, 5.3 milles, la rivière est partout obstruée d'îles rocheuses; mais d'après les sondages marqués sur les plans de M. Shanly, il existe un chenal profond, bien que tortueux.

Du Fort William au rapide des Joachims, nous avons la magnifique nappe d'eau connue sous le nom de Rivière Creuse: elle est très droite, large de mille à deux mille pieds, et longue de 27.6 milles. Elle est très profonde, et mesure jusqu'à 100 brasses en certains endroits, dit-on; les rives sont très escarpées, et l'aspect général des points de vue ressemble à celui du Saguenay sur une petite échelle.

DEUX JOACHIMS.

Longueur totale du canal, 0.57 milles.

Paire d'écluses combinées, 13 pieds d'élévation chacune. Bassin de passage, 2,000 pieds de long; appuyé par une levée faite de matériaux pris des déblais et des côtés de la rivière; talus pavé. Une seule écluse, 12 pieds d'élévation. Chaussée, 1,272 pieds de long; longueur de la chute d'eau, 1,148 pieds; élévation de surface, 17.8 pieds.

Coût évalué à \$327,774.

Ce rapide a 1.64 mille de longueur et une chute de 26.4 pieds. Il tombe presque à angle droit du cours général de la rivière qui, si elle était prolongée, passerait à travers une suite de lacs, et reprendrait son lit à environ trois milles plus haut. Une ligne de niveaux a été prise par M. G. H. Perry, pour voir si l'on ne pourrait pas suivre cette chaîne de lacs et creuser un canal dans la falaise, en les séparant de la rivière. Bien que la distance soit de moins d'un mille, l'excavation, même avec la digue projetée à la tête des Joachims, serait de 20 pieds en moyenne, ce qui nécessiterait le déblai de 400,000 verges cubes, principalement dans le roc. En conséquence, nous préférons suivre la rive nord de la rivière elle-même. L'écluse occupe la place des glissoires, qu'il faudra transporter au sud de l'île, où le site est très avantageux.

La pierre extérieure des écluses sera tirée des carrières de Pembroke. Tout le reste sera pris dans le voisinage.

MCSORLEY.

Longueur du canal, 0.13 mille; 1 écluse de 10 pieds d'élévation; longueur de la chute d'eau, 1,041 pieds; élévation de la surface, 16.5 pieds. Coût évalué à \$169,375.

De l'écluse supérieure des Joachims, une distance de 13.68 milles nous amène à une suite de petits rapides de trois pieds de descente, où nous plaçons une écluse sur le côté sud de la rivière, et une digue. Il faut élever l'eau de onze pieds au pied du Rocher Capitaine; et pour ne pas faire la digue des Joachims aussi haute, j'ai projeté de faire cette chaussée intermédiaire à McSorley. La pierre extérieure de l'écluse devra être tirée des carrières de Pembroke; celle de remplissage, etc., est sous la main.

ROCHER CAPITAINE.

Longueur du canal, 0.65 mille.

Ecluse simple, 13 pieds d'élévation; bassin de passage, 1000 pieds de long. Matériaux de remplissage, pris sur les lieux; talus pavé.

Ecluse simple, 6 pieds d'élévation à l'E. B., 12 pieds à l'E. H.; digue, 1,005 pieds de longueur; élévation de surface, 22.4 pieds; étang, 0.70 mille de long. Paire d'écluses

combinées, 13 et 6 pieds d'élévation ; chaussée, 1,702 pieds de long ; chute d'eau, 1400 pieds ; élévation de surface, 1.15 pieds.

Coût évalué à \$533,544.

Le Rocher Capitaine, que je propose de surmonter de la manière ci-dessus, est l'un des plus forts rapides de l'Ottawa, ayant une descente de 40.9 pieds sur une distance de 1.35 mille. Les écluses sont placées sur le côté nord de la rivière. La côte est composée d'une énorme masse de cailloux de toutes grosseurs, polis par l'eau. Elle couvre une étendue d'environ deux milles carrés, et s'élève à environ 60 pieds au-dessus de l'eau. Elle couvre une étendue d'environ 60 pieds au-dessus de l'eau. Heureusement, cependant, entre cette côte et la rivière il y a une lisière de roc solide en position, sur laquelle nous pouvons placer les écluses et le canal. Le fond de la rivière est une pierre unie ; la profondeur où sera placée la chaussée n'est pas grande, et excepté que la digue supérieure devra être longue, il n'y a aucune difficulté particulière à surmonter ce rapide.

J'ai calculé que la pierre extérieure des écluses serait tirée des carrières de Pembroke ; mais la dépense serait moindre si le canal, décrit ci-dessous aux Deux Rivières, était construit d'abord, car l'on pourrait alors tirer la pierre des carrières qui se trouvent plus haut, sans transbordement. Les autres matériaux peuvent être obtenus près des travaux.

DEUX RIVIÈRES.

Longueur du canal, 0.40.

Paires d'écluses combinées, 12 pieds d'élévation chacune ; bassin de passage, 500 pieds de long. Matériaux de la levée, prix de l'excavation, talus pavés. Ecluse simple, 12 pieds d'élévation ; bassin de passage, 500 pieds de long ; écluse simple, 6 pieds d'élévation ; écluses supérieures, sur fondations en charpente. Chaussée, longueur totale 1,292 pieds ; chute d'eau, 938 pieds ; élévation de surface, 33.9 pieds.

Coût évalué à \$419,942.

Ce rapide, connu sous le nom des Deux Rivières, du Trou et de la Veillée, occupe une longueur de 3.15 milles, et descend de 31.1 pieds. La descente de la rivière, depuis leur tête jusqu'aux rapides à Johnson, une distance de 17.85 milles, est de 9.7 pieds, dont la plus grande partie a lieu au rapide de la Ferme Rocheuse, qui occupe 4.75 milles. J'ai cru préférable de placer une haute digue aux Deux Rivières et de refouler les eaux jusqu'aux rapides à Johnson, parce que le terrain offrait plus de facilités pour ce mode de construction que pour placer une autre digue et une écluse entre les deux, et la quantité de terrain baigné est insignifiante.

Les écluses sont situées sur le côté sud de la rivière, sur un terrain plat, bien adapté à leur construction ; la pierre d'écluse sera tirée de lits de calcaire fossilifère jaunâtre ou brun, qui se rencontre sur le côté nord de la rivière, à environ trois milles plus haut, et promet de fournir une bonne pierre à bâtir. Le reste de la pierre peut être prise sur les lieux.

RAPIDES A JOHNSON.

Longueur du canal, 0.45 milles. Ecluse simple 12 pieds d'élévation ; bassin de passage 1,900 pieds de long ; levée de terre et pierre de l'excavation ; talus pavé ; écluse simple avec fondations en charpente, 8.2 pieds d'élévation à l'eau basse, 13 pieds à l'eau haute ; chaussée, 2,626 pieds de long ; chute d'eau, 2,000 pieds ; élévation de surface, 21 pieds.

Les écluses et le canal sont sur le côté nord de la rivière, sur une lisière de terrain plat. La digue est placée dans 5½ pieds d'eau à l'E. B.

La pierre d'écluse sera tirée des carrières d'en bas ; l'autre pierre sur les lieux.

Cette chaussée noie les rapides au-dessous de l'embouchure même de la Mattawan, ainsi que les courants de cette rivière, et jette 13 pieds d'eau sur le pied des rapides Plain Chant, à 3.40 milles plus haut.

RIVIÈRE MATTAWAN.

Au Fort Mattawan, à 308 milles de Montréal, on laisse l'Ottawa qui se dirige vers le nord et conserve une partie de sa grandeur. Le volume d'eau qui coule en été est presque aussi considérable que celui qui se précipite de la Chaudière, à Ottawa. On peut attribuer ce phénomène au fait qu'en descendant, la rivière se déploie en larges lacs et perd par l'évaporation presque tout ce qu'elle reçoit de ses tributaires.

De ce point jusqu'à la rivière des Français, je ne crois pouvoir mieux faire que de transcrire le rapport de mon principal assistant, M. E. R. Blackwell :—

“ En commençant, les explorations pour l'exécution de travaux du caractère et de la grandeur projetés pour l'amélioration de l'Ottawa et de la rivière des Français, la première chose qui se présentait comme indispensablement nécessaire, était d'obtenir un profil exact de la rivière des Français du lac Nipissingue et du sommet ou hauteur des terres, entre le lac Nipissingue et celui de la Truite. Les explorations ont été commencées à la principale embouchure du débouché du milieu de la rivière des Français le 20 novembre 1858.

“ Ce débouché de la rivière des Français se trouve borné de tous côtés par les terres. A l'ouest est situé un groupe considérable d'îles connues sous le nom “ d'îles aux Outardes,” qui mettent l'embouchure de la rivière complètement à l'abri des vents ouest et sud-ouest de la Baie Georgienne. La terre ferme l'abrite contre les vents de nord.

“ L'entrée de la rivière des Français est située à l'extrémité nord et tout près de ces îles. Il paraît y avoir plusieurs chenaux profonds et larges séparés par des récifs, et je suis convaincu qu'une entrée spacieuse pourrait être tracée, loin de ces dangereux brisants qui caractérisent toute la côte de la Baie Georgienne.*

“ Depuis l'embouchure de la rivière des Français, sur une distance de 3.74 milles, la rivière est droite, large et profonde; les rives sont escarpées et des rochers de gneiss, cristallin gris, s'élève perpendiculairement hors de l'eau, et lui donnant plutôt l'apparence des baies profondes du lac que de l'embouchure d'une rivière.

“ A cette distance de la baie, la rivière fait un détour à droite, presque en retour d'équerre et devient toute étroite; et ici les rapides des Petites Dalles interrompent la navigation; la chute en cet endroit est de 6 pieds. Les rapides ont près de 90 pieds de largeur, et il y a près de onze cent soixante pieds depuis les eaux profondes d'en bas jusqu'aux eaux profondes d'en haut. Le roc sur la rive nord s'élève presque perpendiculairement à la hauteur de quatre-vingt pieds, et sur la rive sud, il s'élève par une élévation graduelle, à la hauteur de vingt pieds, dans une distance de cent vingt pieds, et alors il devient escarpé et rocheux.

“ Des Petites Dalles, nous continuâmes notre route vers l'est sur une distance d'un mille un quart; ici nous trouvâmes deux larges chenaux dont l'un continuait en droite ligne sur le chemin que nous suivions, et l'autre tourne presque à angle droit vers le nord.

“ Nous poursuivîmes nos explorations en remontant ce dernier sur une distance de trois milles jusqu'au lac du Bœuf, qui est une nappe d'eau d'à-peu-près trois milles de long sur un mille de large et parsemé de nombreuses îles; ici nous prenons une direction orientale pour aller au lac Nipissing.

“ A une distance de 10.17 milles des “ Petites Dalles ” on rencontre un petit rapide de deux pieds de chute, d'environ deux cent pieds de large et d'une profondeur de six à huit pieds aux eaux basses.

“ A 3.82 milles plus loin on rencontra un autre petit rapide de sept dixièmes de pied de pente. A 1.08 mille plus loin on arrive au rapide du “ Grand Récollet,” qui a une chute de 6.80 pieds. La largeur de la rivière en cet endroit est de deux cent cinquante pieds. La côte de la rive nord s'élève presque perpendiculairement à la hauteur de cent cinquante pieds au-dessus de l'eau. Sur la rive nord, il y a à peine une surface suffisante en longueur et largeur pour l'écluse. Le reste de la côte s'élève perpendiculairement à 80 ou 90 pieds.

En partant du “ Grand Récollet,” on traverse une nappe d'eau de 17.02 milles jusqu'au rapide du Parisien, où la chute est de 1.20 pieds. Dans les 4,10 milles suivants, on passe les rapides de la Petite Faucille, où il y a une pente de 4.4 pieds; le rapide du Buisson 3.3 pieds de pente; le rapide de la Grande Faucille, pente de 5.6 pieds, et le rapide du Pin, pente de 2.6 pieds. En traçant la distance, notre route tourne de l'est au nord. A la tête du rapide du Pin, la rivière reprend la direction de l'est et se continue ainsi jusqu'au pied des rapides de la Chaudière, une distance de 7.57 milles.

“ La pente entre l'extrémité du lac Nipissing et les eaux tranquilles de la rivière des

* L'embouchure de la rivière des Français est une fente ou ouverture profonde dans le roc qui s'étend du bord du lac dans la profondeur des terres. La direction est presque nord-est ou sud-est, qui est celle de la stratification dans cet endroit, et conséquemment des falaises sur terre et des récifs sous l'eau. Ainsi, quoique la navigation soit dangereuse pour ceux qui côtoient ou qui passent sur les extrémités de ces récifs, on peut toujours se frayer un passage direct à travers, exempt de battures ou de brisants. J'ai moi-même fait le sondage depuis le pied des Petites Dalles jusqu'au milieu du lac et j'ai trouvé que la profondeur augmentait de 6, 7, 8, 9 et 10 brasses d'eau, où j'ai cessé de sonder, à environ un demi mille de l'endroit où l'on peut dire que se termine la rivière.—T. C. C.

Français au-dessous des rapides est divisée en belles cascades et rapides. La pente totale est de 26 pieds sur une distance de 1.61 milles. Les rives au bord des rapides sont en grande partie basses, s'élevant graduellement sur une distance de soixante à cent pieds en arrière, puis elles se changent en rochers escarpés.

“ De l'embouchure de la rivière des Français sur la baie Georgienne, à sa source au débouché du lac Nipissingue, il y a une distance de 47.52 milles ; l'élévation à l'eau basse est de 60.3 pieds, portant l'élévation du lac Nipissingue à 634.3 pieds au-dessus de la mer.

“ La distance d'un bout à l'autre du lac Nipissing est de 30.44 milles. Entre le lac Nipissing et celui de la Truite on a exploré soigneusement deux routes.

“ La première, par la vallée de la Rivière des Vases, a 6.69 milles de longueur.

“ La seconde, par Ojibwaysippi, à 4.19 milles de longueur, avec une élévation entre les lacs Nipissing et de la Truite de vingt quatre pieds et demi. Les sources de la Mattawan sont de 658.8 pieds au-dessus de la mer.

Les mérites relatifs de ces deux routes, sous le point de vue de leur coût, ne souffre point de comparaison. Par la route “ des Vases,” il faudrait une tranchée de quatre milles, dont chacun desquels coûterait plus que la ligne entière de la route Ojibwaysippi.

“ Ici on traverse le plateau d'épanchement entre les eaux de l'Ottawa et la Rivière des Français.

Après notre entrée dans le lac à la Truite nous dirigeâmes notre course au sud-est. La longueur de ce lac est de 8.43 milles, et sa largeur moyenne est d'un mille. Au pied on rencontre une lisière étroite de roche qui le sépare du lac à la Tortue. La pente est de neuf-dixièmes de pied. Le rapide a près de dix pieds de large et n'a pas plus de dix-huit pouces de profondeur. On traverse alors le lac à la Tortue, qui a 3.28 milles de longueur, presque dans une direction franc-est. Ce lac a une longueur moyenne d'un demi mille. En sortant de la décharge du lac à la Tortue, la route se dirige vers le nord pendant les deux premiers milles ; ensuite elle prend une direction orientale, et, à une distance de 3.74 milles, elle aboutit au lac Talon. La descente entre ces deux derniers lacs est de 29.9 pieds, qui porte l'élévation du lac Talon à 628 pieds au-dessus de la mer. La décharge du lac présente une suite de petits rapides séparés par des nappes d'eaux tranquilles et profondes.

La route à travers le lac Talon se dirige au sud-est, et a 7.63 milles de longueur, sur une largeur moyenne d'un mille. Le lac Talon se décharge dans une chute qui ressemble à une écluse, de 21 pieds de large formant trois belles cascades avant d'atteindre le niveau inférieur. La pente est de 42.7 pieds, et la chute est encaissée entre deux rochers de syénite escarpés et stériles.

“ Au pied de la chute Talon, les eaux changent leurs cours vers le nord jusqu'à ce qu'elles atteignent la chute des Paresseux, 2.88 milles ; dans cet espace il y a une série d'étangs, de bassins et de rapides qui se dirigent vers la tête de la chute des Paresseux, avec une déclivité de 21 pieds. Aux rapides et à la chute des Paresseux, il y a une pente de 338 pieds qui forme une belle cascade.

“ Après avoir passé la chute des Paresseux, la rivière poursuit son cours entre de gros rochers de syénite qui ont l'apparence de murs de maçonnerie brute et massive, s'élevant à près de cent cinquante pieds au-dessus du niveau de l'eau. La rivière est étroite et profonde entre ces barrières, n'ayant en quelques endroits que cent cinq pieds de large. Elle s'élargit tout-à-coup de 250 à 300 pieds.

“ Du lac Talon à la rivière au bas de la chute Talon, on a exploré un passage qui part du lac Talon, à environ un mille et demi avant d'atteindre au pied de ce lac. A une distance de 1500 pieds du lac Talon, on eut à franchir un plateau élevé de cinquante pieds au-dessus du lac, et de près de 2000 pieds de longueur ; après quoi on a descendu une suite de petits étangs se dirigeant presque à l'est et se déchargeant dans la Mattawan à environ un demi mille au pied de la chute des Paresseux. La longueur de cette ligne est de 4.15 milles, et elle est plus directe que le chenal de la rivière et bien propre aux améliorations, si ce n'était de la tranchée profonde qu'il faudrait faire au plateau.

“ On a fait explorations, estimations et plans de cette route avec le même soin et la même attention que celles de la route principale.

“ La route par la rivière est 1.06 milles plus longue, mais le coût en est évalué à \$564,000 de moins et est recommandée.

“ Du pied de la chute des Paresseux, à l'embouchure de la Mattawan, le cours de la

rivière est droit et presque toujours oriental. A 2.64 milles on atteint le rapide des Aiguilles, qui a une pente de quatre-dixièmes de pied ; à 0.71 milles plus à l'est est le rapide des Rochers, qui a une pente de 4.8 pieds. Le sol de chaque côté de ce rapide est bas et marécageux, sur une largeur de 600 à 800 pieds à l'intérieur. Descendant un fort courant pendant 1.20 milles, on atteint le rapide de la Rose qui a une déclivité de 5.6 pieds. A sept dixièmes de mille, plus loin se trouve le rapide des Épines qui a une pente de 5.6 pieds.

Au pied du Rapide des Épines, on trouve une large et profonde étendue d'eau d'une longueur de cinq milles et demi dont les rives sont escarpées et formées de rochers de syénite, comme celle qui ont été décrits plus haut. Au pied de cette belle nappe d'eau on atteint le lac, les rapides et la chute Plain Chants, qui a une pente de 16.9 pieds sur une distance de quatre dixièmes de mille et 2.40 milles plus loin, la Mattawan se décharge dans les eaux de l'Ottawa. Dans cette espace l'on trouve trois petits rapides de 5.4 pieds de pente ; donnant à la Matawan une pente totale de 169.8 pieds, sur une distance de 39.79 milles : la surface dans les eaux basses, à son embouchure, est de 489 pieds au-dessus de la mer.

“ Un tableau indiquant l'état de ces rivières, etc., à l'eau basse, est ci-annexé.

“ Les qualités caractéristiques des lits de la Rivière des Français et de la Matawan sont semblables, chacune étant une suite d'étangs larges, profonds et tranquilles séparés par de petites chutes et rapides. Dans plusieurs de ces étangs, il n'y a pas de différence de niveau perceptible.

“ Les côtes sont principalement bordées de syénite et de gneiss, et s'élèvent perpendiculairement hors de l'eau. Elles sont couvertes de bois rabougris.

“ Par le mode d'amélioration proposé, c'est-à-dire au moyen d'écluses et de digues, qui est le seul praticable pour rendre ces eaux navigables pour aucune des classes de navires qui navigueront sur les lacs de l'ouest, les qualités distinctives de ces rivières continueront en grande partie d'être les mêmes que maintenant, après que ces améliorations seront terminées.”

Mon attention a été d'abord attirée sur la question de l'amélioration “ de laquelle dépend tout le succès du projet,” et plus particulièrement sur la possibilité d'élever le lac Nipissing au plateau d'épanchement, tel que proposé par M. Shanley, par les instructions générales du bureau de Travaux Publics, et votre lettre d'instructions.

M. Shanley, dans son rapport d'exploration de l'Ottawa s'explique ainsi : Je dois dire de suite que le plateau d'épanchement ne fournit pas un volume d'eau suffisant pour alimenter la navigation sur une échelle même très inférieure à celle que nous aurions attendu du caractère général de la route.”

Je suis de l'opinion de M. Shanley, quant à l'alimentation du plateau, c'est-à-dire des lacs la Truite et la Tortue, et après un examen sérieux du sujet dans son ensemble, je suggérerais le plan suivant pour

L'ALIMENTATION.

Pour approvisionnement de l'eau, je propose d'élever le lac Nipissing à 9.46 pieds au-dessus de sa hauteur naturelle et de baisser le lac à la Truite 6.85 pieds et le lac à la Tortue 6.95 pieds et le débouché du lac de la Tortue au même niveau, et d'élever le lac Talon 20.95 pieds, ce qui lui donnerait la même hauteur, donnant aussi un plateau d'épanchement pour la navigation de 57.12 milles de longueur, sur une étendue de 31.65 milles carrés, et un bassin de réception de quatre-vingt milles de longueur, variant d'un demi mille à 12 milles de largeur, formant ensemble une surface d'à peu près trois cent trente milles carrés. Par ce moyen, il n'est pas nécessaire de s'occuper d'un réservoir d'alimentation. Les eaux du lac Nipissing sont maintenant suffisantes pour aucune échelle de navigation et le seront pour longtemps.

“ Bien que l'on puisse faire un calcul à peu près exact de la quantité d'eau nécessaire pour maintenir un courant régulier d'une profondeur donnée, passant par des écluses ouvertes d'une largeur régulière ; cependant, dans le cas où il se présente une rivière dont le fonds est inégal, et dont la largeur et la déclivité sont irrégulières comme la rivière des Français, on ne peut pas s'attendre à un calcul d'approximations bien parfait ; car les mesurages seront naturellement hasardés, aussi bien que les conséquences qui en seront déduites.

“ Heureusement pour nous, le volume d'eau qui se décharge du lac Nipissingue dans la rivière des Français est si considérable, qu'une erreur de ce genre ne peut affecter la question d'alimentation, quelque soit l'échelle de navigation que l'on adopte.

“ D’après le mesurage le plus exact, le volume d’eau courante que l’on a constaté dans la rivière des Français à eau basse, est neuf mille cinq cents (9,500) pieds cubes par seconde, ou (820,800,000) huit cent vingt millions huit cent mille pieds cubes, dans vingt-quatre heures. Supposant que les écluses sont de 250 x 50 x 12, et qu’on les ouvre cinquante fois, dans les vingt quatre heures, il faudrait quinze millions de pieds cubes d’eau, ce qui serait moins de la cinquantième partie de l’alimentation fournie. Le volume entier d’eau qui s’y dirige est égal à l’ouverture de l’écluse, 5,472 fois chaque vingt-quatre heures. Ainsi donc, on n’a plus besoin de s’occuper de la nécessité d’un réservoir d’alimentation.

“ On a peu fait d’objection à ce mode de fournir les eaux nécessaires pour la navigation et d’élever le lac Nipissingue à la hauteur susmentionnée. La première et peut-être la seule est l’inondation des terres sur les bords des lacs.

“ Toute la côte méridionale du lac Nipissingue, à l’est du Portage de la Chaudière, est bordée de chaque côté par de hautes collines rocheuses et stériles toutes couvertes de sapins rabougris à l’exception d’une lisière située à l’extrémité orientale du lac qui a près de huit milles de longueur, et varie d’un dixième à un quart de mille de largeur; la moitié en est submergée tous les ans par les inondations du printemps. Le rivage de la baie orientale et l’extrémité est du lac, sur une distance de dix milles sera sujette à être inondée; une grande partie de cette plage est annuellement submergée par le reflux d’eau, et offre en tout l’aspect d’une savanne ou aulnière d’étendue considérable. La rive nord, dans deux tiers de sa longueur, est élevée et ne peut être atteinte par les inondations des eaux.

“ Dans les environs du poste de la Baie d’Hudson, à l’embouchure de la rivière Sturgeon, les rivages du lac seront inondés sur une étendue de dix à douze milles de longueur sur deux ou trois milles de largeur; le tiers de cette étendue est une savanne découverte, l’autre tiers est un marais annuellement submergé; le reste est d’assez bonne terre arable.

“ Dans la baie de l’ouest on rencontre parfois des lisières étroite de terre qui seront entièrement noyées. L’espace de terre qui se trouvera noyé par l’élévation du lac Nipissingue est peu considérable vu la longueur du rivage, et de peu de valeur comme terre arable.

“ L’élévation du lac Nipissingue à la hauteur du lac “ de la Truite ” diminuerait le coût de la construction presque d’un million de piastres, et réduirait la longueur du canal sur le plateau au moins d’un mille trois quarts, ajouterait aux écluses 15.6 pieds; mais il serait inondé trois fois autant de terre que dans le plan proposé.

Comme ces terres se trouvent dans un district habité par quelques sauvages et des employés de la compagnie de la baie d’Hudson on ne peut pas les considérer comme de grande valeur dans la décision de cette question si importante. Les objections qui se présentent à l’élévation des eaux du lac Nipissing au niveau du lac à la Trinité sont les suivantes :

“ Premièrement.—Les rivages bas de la côte du sud, à l’ouest du portage de la Chaudière, et qui contiennent ainsi deux milles à l’est du portage; secondement, les longues pentes et crevasses des rocs occasionneraient des pertes d’eau qu’il serait difficile d’évaluer sans compter qu’ils pourraient tellement se multiplier que tous les efforts pour y remédier n’aboutiraient à rien, sans que l’on fit un examen par instruments plus soigné et plus minutieux de toute la rive du sud à l’ouest du portage que le peu de temps dont je pouvais disposer me l’a permis. Je ne serais pas disposé à recommander l’élévation du lac Nipissingue à un plus haut point que celui déjà proposé.

L’élévation du lac Talon peut être effectuée sans presque inonder les terres adjacentes.

ECLUSES.

Voici l’ordre des écluses et des digues qui en dépendent :—Aux Petites Dalles une écluse de quatorze pieds d’élévation du côté sud de la rivière. Pour établir le niveau au-dessus des Petites Dalles, il serait nécessaire de construire sept digues à travers les différents débouchés de la rivière des Français.

Longueur totale des digues 1,535 pieds.

Déversoirs réunis 1,595 pieds.

Cîme des digues 850 pieds au-dessus de l’eau basse.

“ Ces digues font remonter l’eau jusqu’aux rapides ‘ Le Grand Récollet ’ sur une distance de quinze milles et un dixième, noyant deux petits rapides de manière qu’il ne sera pas nécessaire de faire d’excavation pour obtenir la profondeur d’eau requise.

“ Au ‘ Grand Recollet ’ une écluse de treize pieds d’élévation du côté sud de la rivière.

“ Deux digues seront nécessaires, une à travers chaque chenal de la rivière.

Longueur totale des digues 566 pieds.

Déversoirs réunis 406 pieds.

Cime de la digue 1,130 pieds au-dessus de l’eau basse.

“ La longueur de la nappe d’eau voisine est de 16.90 milles, s’étendant jusqu’au ‘ Rapide du Parisien,’ où se trouve une écluse de sept pieds d’élévation du côté nord de la rivière.

Longueur totale de la digue 599 pieds.

Longueur du déversoir 445 pieds.

Cime de la digue 21 pieds au-dessus de l’eau basse.

“ La nappe d’eau qui vient ensuite n’a que 2.23 milles jusqu’au ‘ Rapide du Buisson,’ noyant le ‘ Rapide de la Petite Faucille,’ de manière que nulle excavation ne sera nécessaire pour obtenir la profondeur d’eau nécessaire. A cet endroit se trouve une écluse de dix pieds d’élévation du côté nord de la rivière. Il y a aussi une grande isle qui divise la rivière en deux chenaux qu’il sera nécessaire de barrer; pour cela, il faudra aussi barrer le chenal nord du côté de l’est.

Longueur totale des digues 1,070 pieds.

Déversoirs réunis 1,055 pieds.

Cime de la digue sur le chenal, principal 19½ pieds au-dessus de l’eau basse; cime de la digue dans le chenal nord du côté de l’est 10.8 pieds au-dessus de l’eau basse.

“ De la tête de l’écluse au ‘ Rapide du Buisson,’ le niveau s’étend jusqu’au pied du Portage de la Chaudière, sur une espace de dix milles et demi, noyant la ‘ Grande Faucille,’ ‘ et le ‘ Rapide du Pin;’ il faudra déblayer à une profondeur de cinq pieds toute la surface d’une petite isle de cent pieds de long et de vingt-cinq pieds de large.

“ Au portage de la Chaudière, sur la rive sud, il y aura trois écluses de deux pieds d’élévation chacune, la première seule, la deuxième et la troisième unies. En formant une jonction de toutes ces écluses on pourrait diminuer le coût de \$80,000.

“ Il faudra construire quatre digues à travers les débouchés du lac Nipissingue.

Longueur totale des digues 1,134 pieds.

Déversoirs réunis 1,310 pieds.

Cime des digues 16.7 au-dessus de l’eau basse.

Le niveau du sommet s’étend jusqu’au pied du lac Talon formant une distance de 57.12 milles, avec une grande écluse dans le canal entre les lacs Nipissingue et de la Truite, pour briser les eaux dans les temps de gros vents.

Au pied du Lac Talon il y a une écluse de onze pieds et demi du côté nord de l’embouchure.

Longueur totale de la digue 500 pieds.

Longueur du déversoir 472 pieds.

Cime de la digue 23.7 pieds au-dessus de la marque de l’eau basse.

Les trois écluses voisines se trouvent 0.43 milles en aval de l’écluse en dernier lieu mentionnée, sur la rive sud à la chute Talon, toutes en jonction et chacune d’une élévation de quatorze pieds et demi.

Longueur totale de la digue 382 pieds.

Longueur du déversoir 332 pieds.

Cime de la digue 12.3 pieds au-dessus de l’eau basse.

“ Deux écluses réunies chacune de onze pieds d’élévation, se trouvent ensuite au rapide du Petit Paresseux, longueur du niveau 2.13 milles. Les écluses sont bâties sur la rive nord de la rivière. Ce niveau noie plusieurs petits rapides et il faudra faire des excavations très peu considérables pour obtenir la profondeur d’eau nécessaire.

Longueur totale de la digue, 1,128 pieds.

Longueur du déversoir, 1,128 pieds.

Cime de la digue 22.8 pieds au-dessus de l’eau basse.

“ A la chute du Paresseux, 0.35 milles en aval sont deux écluses unies, chacune de quatorze pieds d’élévation, construites sur la rive sud de la rivière.”

Longueur totale des digues, 872 pieds.

Longueur du déversoir, 872 pieds.

Cime de la digue 10.4 au-dessus de l'eau basse.

“ Un niveau de 4.62 milles s'étend jusqu'au rapide de la Rose. Là se trouve une écluse de treize pieds d'élévation sur la rive sud de la rivière. Ce niveau noie complètement le rapide des Aiguilles et celui des Rochers.

Longueur totale de la digue, 812 pieds.

Longueur du déversoir, 812 pieds.

Cime de la digue 21.2 pieds au-dessus de l'eau basse.

Le niveau suivant, de 6.29 milles, atteint les dernières écluses de cette division aux rapide et chute du lac Plain Chant, où il y a deux écluses réunies de treize pieds d'élévation chacune, sur la rive nord de la rivière.

Longueur totale de la digue - - - - - 664 pieds.

Longueur du déversoir - - - - - 388 “

Cime de la digue 18.8 pieds au-dessus de l'eau basse.

“ Une courte nappe d'eau de 2.40 milles nous amène à l'embouchure de la Mattawan, la partie est de la division ouest ou Nipissingue.

La question du coût sera très sérieuse par la difficulté que l'on éprouvera à se procurer les matériaux nécessaires pour la construction.

La pierre pour les chaperons, les parois et les conduits souterrains de toutes les écluses à l'ouest du sommet devra être tirée de la grande isle Manitouline sur le lac Huron, et située à près de cinquante milles à l'ouest, en face de l'embouchure de la rivière des Français. On peut déposer la pierre pour l'écluse aux Petites Dalles sur la place des travaux, et celle pour le rapide du Parisien coûtera en sus les frais de deux courts portages. Il faudra faire trois courts portages pour se rendre à l'écluse “ Du Buisson ” ; et pour arriver aux écluses au portage de la Chaudière, on rencontre deux courts portages et deux milles de chemin propre au roulage. Tous les matériaux qu'on ne trouve pas sur les lieux et qu'on emploiera à ces écluses seront sujets à de semblables dépenses de transport.

“ La pierre pour l'appui et l'intérieur de toutes les écluses de cette division sera tirée de l'excavation déjà faite et des rivages avoisinants les travaux.

“ On trouvera beaucoup de blocs rectangulaires le long des rivages ; leurs couches sont ordinairement parallèles et taillées plus régulièrement qu'il ne serait possible de le faire dans les carrières de pierre à chaux ; leur grandeur est très bien adaptée à la nature de l'ouvrage. On pourra se procurer la pierre pour la maçonnerie en pierre brute de la même manière que celle pour les murs d'appui. Les pierres détachées pour remplir les digues pourront être tirées de l'excavation et ramassées sur les bords de la rivière.

“ On pourra, dans tous les cas, se procurer sans difficulté le bois de charpente pour les écluses et les digues, et jamais on ne sera obligé de le transporter plus de deux milles. En quelques circonstances on pourra se procurer le bois à meilleur marché en le coupant sur les rivages, au-dessus des travaux, et en le mettant en radeaux que l'on descendra sur l'eau au lieu de le faire tirer.

“ Les travaux à l'ouest du sommet d'épanchement ne demandent aucun soin particulier ; on ne rencontrera dans leur marche aucune difficulté d'un caractère extraordinaire.

“ Les deux premiers milles de canal sur le sommet, entre les lacs Nipissingue et à la Truite, sont entièrement coupés dans la glaise et passent à travers un marais découvert, facilement égoutté. Ce travail a été estimé à trente cinq centins par verge cube.

“ On croit que le reste du canal passe à travers le roc. Le déblai pourra néanmoins en être fait sans aucun transport. Dans cette partie du canal il y a plusieurs étangs profonds que l'on pourra facilement égoutter sans l'aide de machines, à mesure que l'ouvrage avancera.

“ On a estimé l'excavation du roc à deux piastres par verge cube, et deux mille deux cents pieds de cette tranchée ont été calculés comme mesurant 100 pieds de largeur dans le lit

“ On se propose pour l'excavation des barrages dans les lacs à la Truite et à la Tortue, de commencer les travaux au pied de la décharge du lac à la Truite, et de les continuer en montant jusqu'au lac à la Tortue : par ce moyen, l'eau du lac s'écoulera par la tranchée, et laissera à sec et accessibles les rochers qu'il faudra creuser. Alors, en faisant une tranchée à travers la lisière de terre qui sépare les lacs à la Tortue et à la Truite, qui n'est que de trois cents peids de long, les travaux dans le lac à la Truite seront égoutés, et pourront être poursui-

vis avec autant de facilité qu'aucun autre sur la longueur entière des améliorations, sauf en quelques endroits où il faudra se rendre aux travaux et en revenir en chaloupe. Ces cas ont été prévues.

“ La plus grande partie du travail à faire dans le lac à la Truite, est l'enlèvement de gros rochers ronds variant en calibre depuis un quart d'une verge cube jusqu'à six à huit verges cubes.

“ Dans le lac à la Tortue, le principal travail sera l'excavation de rocs et de récifs presque en forme de créneaux. Comme ils s'élèvent presque perpendiculairement, et que les sondages sont profonds auprès d'eux, ils pourront être promptement taillés et à un moindre coût qu'à l'ordinaire. Considérant que ces travaux seraient considérées comme une entreprise hasardeuse et dispendieuse, j'ai fixé le prix à deux piastres vingt cinq centins par verge cube, prix beaucoup plus élevé que celui pour lequel ce travail pourrait être fait.

“ Pour les écluses au pied du “Lac Talon” et de la “Chute Talon,” on pourra trouver sur les lieux mêmes une grande abondance de pierre à chaux cristalline, et d'après les observations que nous en avons faites, il est à présumer qu'elle ferait d'excellente maçonnerie pour les murs d'écluses. L'excavation pour ces écluses se ferait principalement dans cette espèce de pierre à chaux.

“ Pour les écluses aux rapides “Petit Paresseux” et à la “Chute Paresseux” la pierre pour la façade sera extraite à la distance d'à peu près deux milles d'une belle carrière de granit gris. Une estimation libérale a été faite sur la dépense qu'il faudra encourir pour le travail de cette espèce de pierre.

“ On se propose de tirer de la même carrière la pierre de façade pour les écluses aux “Rapides de la Rose” et à la “Chute Plain Chant.”

VI. REMARQUES GÉNÉRALES.

Dans les pages précédentes, on s'est efforcé de démontrer que les eaux de l'Ottawa pourraient être rendues navigables à des vaisseaux de mille tonneaux, moyennant une somme n'excédant pas \$12,026,351.

Je ne soulèverai pas en ce moment la discussion des questions importantes touchant le besoin présent ou futur de tels travaux, leurs résultats, s'ils sont exécutés, sur la direction du trafic de l'Ouest, et leurs mérites relatifs à d'autres routes déjà naissantes : cette question n'entraîne nullement dans le cadre de mes instructions.

Je prendrai néanmoins la liberté de recommander, que quelques soient les nouvelles entreprises que l'on fasse ci-après sur cette ligne de cours d'eau, elles ne soient pas de grandeur moindre que celles que j'ai regardées comme nécessaires pour la ligne entière de navigation ; car, la différence du coût d'un canal sur une petite échelle comme ceux déjà construits et d'un canal comme celui qu'on recommande, ne s'élèverait pas à une somme qui justifierait la construction d'un ouvrage dont il faudrait augmenter plus tard les dimensions.

Je ne puis terminer ce rapport sans exprimer combien nous sommes redevables aux travaux d'eau faits par l'exploration géologique en cet endroit et à son très habile chef Sir William Logan. Leurs plans de la Rivière des Français, du lac Nipissingue et de la Mattawan sont si parfaits, et après une épreuve des plus exactes, ont été trouvés si exacts qu'ils n'ont laissé rien de plus à désirer comme carte générale de cette partie des eaux. S'ils n'eussent pas existé, ce rapport n'aurait pas pu être fait avant une autre saison de travaux de campagne.

Si l'on eût pu se procurer des cartes de la rivière d'Ottawa semblables à celles de la rivière des Français, une grande partie du coût de l'exploration de l'Ottawa aurait été épargnée à la province. Je mentionne ces faits d'abord comme acte de justice, et ensuite parceque je désire rendre publique la haute appréciation que je fais des résultats géographiques de cette exploration géologique que mes travaux des dernières années m'ont appris à connaître.

Les travaux de mes prédécesseurs, MM. Stewart, Perry et Gallway, ont été mis à profit pour déterminer les longueurs et les profondeurs des parties inobstruées ou plutôt dormantes de la rivière.

On a adopté dans leur entier plans et les sections du chenal la “Roche Fendu” et des Rapides des Chats tirés pour le département par M. Thomas E. Norman.

On a suivi les niveaux et les marques de grève, donnés par M. Slater a partie du fort

William jusqu'à la tête des Chats ; toutes les autres données sur lesquelles ce rapport et l'estimation du coût sont fondés ont été obtenues à la suite d'explorations faites sous ma propre surintendance et de l'exactitude desquelles je puis répondre.

Conformément aux instructions du département, les plans et estimations " donnent en détail les dimensions et les quantités de chaque section des travaux et les constructions qui en dépendent ;" ce qui a exigé une exploration bien plus attentive qu'à l'ordinaire en semblables cas, et a entraîné une grande somme de travail. Il a été nécessaire de faire une section continue de 198.73 milles de rivière, et de faire des explorations détaillées et des contre-sections de la situation de chaque écluse, canal et digues sur toute la ligne. Des plans sur une grande échelle ont été tirés d'après ces explorations, et les estimations et les quantités ont été prises en détail avec beaucoup de soin.

Cette partie de mes instructions n'aura pu être accomplie dans le délai fixé, si je n'eusse pas reçu heureusement le concours d'aides énergiques et pleins de zèle.

Je suis redevable à M. E. R. Blackwell dont la réputation comme ingénieur hydraulique expérimentée est bien établie dans les Etats-Unis, des explorations qu'il a conduites du lac Des Joachims au lac Huron, et d'avoir pris les quantités sur toute la ligne. C'est sur ses avis que je me suis dirigé en grande partie pour l'ordre des plans et la fixation des prix.

Je dois beaucoup d'obligation à mes assistants, messieurs T. E. Norman, C. H. Irvin et M. H. Civer pour avoir exécuté promptement et soigneusement tout ce qu'ils ont eu à faire dans ces travaux.

J'ai aussi été aidé par le conseil et l'expérience de M. Horace Merrill, surintendant des glissoires à Ottawa, dans le plan des digues pour le bois. On transmettra sous peu son rapport sur l'effet des améliorations proposées sur la navigation du bois de construction, et les arrangements et le coût de nouvelles glissoires.

Je dois aussi ajouter que tout notre travail sur la rivière a été facilité par la courtoisie des officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson, parmi lesquels je mentionnerai spécialement George McTavish, écr., C. T. Fort William.

Le tout est respectueusement soumis par

(Signé,) THOS. C. CLARKE,

Ingénieur de l'exploration de l'Ottawa.

2 janvier 1860.

APPENDICE.

TABLEAU DU CONTENU.

	PAGE.
A.—Copie des instructions.....	29
B.—Tableau des rivières.....	29
C.—Tableau indiquant l'élévation de la surface de l'Ottawa, à Grenville, pour chaque jour de l'année 1859.....	30
D.—Tableau des digues.....	32
E.—Tableau des grands propulseurs.....	33
F.—Tableau des distances et niveaux des eaux de l'Ottawa et de la Rivière des Français.....	34
G.—Tableau des distances et niveaux des eaux de l'Ottawa et de la Rivière des Français, proposées d'après les améliorations.....	36
H.—Extrait des estimations.....	39
I.—Estimations des quantités et coût détaillé.....	40
J.—Estimation des quantités et coût du canal des Chats, ancienne route.....	55
K.—Comparaison des routes.....	56

A.

Extrait des instructions de l'Ingénieur chargé de l'exploration de l'Ottawa.

L'exploration doit être poursuivie dans le but de déterminer la possibilité d'ouvrir une communication pour les navires entre le St. Laurent et le lac Huron, par la voie de l'Ottawa; et non pas avec l'intention de faire une carte hydrographique minutieuse et strictement exacte de la rivière, excepté en autant qu'elle pourrait être utile à l'objet en premier lieu mentionné.

L'ingénieur chargé de chaque section de l'exploration doit examiner dans cette section, la nature des obstructions et l'étendue aussi bien que le coût du canallage qu'il faudra; donnant le détail des dimensions et des quantités de chaque section des travaux, et des constructions qui en dépendent et les prix qui lui paraîtront suffisant pour leur exécution; afin que les données sur lesquelles ses estimations sont basées, puissent être soumises à l'inspection de ce département.

L'échelle de navigation sur laquelle ses estimations seront basées, sera celle proposée par M. Shanly, savoir: dimensions des écluses 250x50x10 pieds.

Les canaux seront de cent pieds de large, au fonds et de dix à onze pieds de profondeur. Pourtant s'il voyait quelque raison qui lui parut suffisante de modifier quelques unes de ces dimensions, il fera une estimation séparée de telles portions, en donnant ses raisons pour le changement.

La qualité des travaux proposés ne devrait pas être inférieure au modèle des canaux du St. Laurent.

On s'attend à ce que son rapport s'étende généralement sur la méthode proposée d'exécuter les travaux et de désigner les endroits d'où les matériaux peuvent être obtenus; et si quelques difficultés spéciales se rencontrent dans la construction sur sa section, il devrait indiquer comment il se propose de les surmonter.

Avec son rapport il fournira un plan séparé et une section de chaque longueur de canal, marquant soigneusement sur les sections la différence de niveau entre les plus hautes et les plus basses eaux.

Comme la question d'alimentation sur laquelle dépend le succès du projet ci-dessus doit être déterminée sur votre section, vous donnerez votre attention spéciale à ce point, et à la praticabilité du plan d'élever le lac Nipissingue au niveau du sommet tel que proposé par M. Shanly. La question aussi d'un hâvre terminal sur le lac Huron devrait recevoir votre considération attentive, et le site convenable pour des phares et des quais devra aussi être signalé.

(Signé,)

L. V. SICOTTE,

Commissaire en chef.

Toronto, 16 novembre 1858.

B.

TABLEAU DES RIVIÈRES.

N O M S .	Aire de l'égoutage en milles carrés.	Long. en milles.	Décharge pieds en cubes par secondes.			Autorité.
			Eaux basses.	Moyenne.	Eaux hautes.	
Amazone.....	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopædia Britannica
Mississippi	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, Junior.
St. Laurent	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, Ecr.
Niagara	237,300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapport de l'état de N. Y.
Ganges	432,000	1,680	36,300	207,000	494,200	Sir C. Lyell.
Nil	520,200	,240	23,100	220,000	.....	Encyclopædia Britannica
Ohio, à Wheeling	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, Junior.
Tamise	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopædia Britannica
Rhone	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D. Aubuisson.
Rhin	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do.
*Ottawa (Grenville) ...	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Exploration de l'Ottawa.
Rivière des Français ...	4,700	.....	9,500	.....	.....	do.

* Voyez tableaux C. et D.

(Signé,)

THOS. C. CLARKE,

Ingénieur de l'exploration de l'Ottawa.

2 Janvier 1860

C.

TABLEAU DE L'ÉLEVATION DE L'EAU.—

Janvier.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Février.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Mars.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Avril.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Mai.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Juin.	Hauteur d'eau sur les buscs.	
1	6	3	1	5	4	1	5	1	1	10	10	1	11	11	1	13	9
2	6	3	2	5	4	2	5	1	2	10	10	2	12	3	2	13	8
3	6	2	3	5	4	3	5	1	3	10	10	3	12	6	3	13	7
4	6	1	4	5	4	4	5	1	4	10	10	4	12	9	4	13	6
5	6	1	5	5	4	5	5	1	5	10	11	5	13	0	5	13	6
6	6	1	6	5	4	6	5	1	6	10	10	6	14	2	6	13	6
7	6	0	7	5	4	7	5	1	7	10	9	7	14	5	7	13	5
8	5	11	8	5	4	8	5	1	8	10	7	8	14	7	8	13	7
9	5	10	9	5	4	9	5	1	9	10	4	9	14	10	9	13	6
10	5	10	10	5	4	10	5	0	10	10	2	10	14	10	10	13	5
11	5	9	11	5	4	11	5	0	11	10	0	11	14	11	11	13	3
12	5	9	12	5	4	12	5	0	12	9	11	12	14	11	12	13	1
13	5	8	13	5	4	13	5	0	13	9	10	13	15	0	13	12	0
14	5	7	14	5	4	14	5	2	14	9	9	14	15	10	14	12	10
15	5	7	15	5	3	15	5	3	15	9	9	15	15	10	15	12	9
16	5	7	16	5	3	16	5	6	16	9	9	16	15	10	16	12	8
17	5	7	17	5	3	17	6	0	17	9	9	17	15	9	17	12	7
18	5	8	18	5	3	18	7	0	18	9	9	18	15	8	18	12	7
19	5	6	19	5	3	19	7	8	19	9	9	19	15	8	19	12	6
20	5	6	20	5	3	20	8	1	20	9	9	20	14	7	20	12	6
21	5	5	21	5	3	21	8	6	21	9	9	21	14	6	21	12	6½
22	5	5	22	5	3	22	9	0	22	9	9	22	14	11	22	12	7
23	5	5	23	5	3	23	9	5	23	9	10	23	14	11	23	12	6½
24	5	5	24	5	2	24	9	7	24	11	2	24	14	10	24	12	6½
25	5	5	25	5	2	25	9	8	25	11	3	25	14	10	25	12	6
26	5	5	26	5	2	26	9	11	26	11	5	26	14	9	26	12	5
27	5	5	27	5	2	27	10	0	27	11	7	27	14	9	27	12	4
28	5	5	28	5	1	28	10	3	28	11	9	28	14	8	28	12	3
29	5	5	29	5	5	29	10	5	29	11	10	29	13	11	29	12	2
30	5	4	30	5	6	30	10	6	30	11	11	30	13	10	30	12	1
31	5	4	31	5	8	31	10	8	31	13	10	31	13	10	31	12	1

2 janvier 1860

C.

Ecluse supérieure, Grenville, année 1859.

Juillet.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Août.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Septembre.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Octobre.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Novembre.	Hauteur d'eau sur les buscs.		Décembre.	Hauteur d'eau sur les buscs.	
1	12	0	1	8	7	1	6	7	1	8	1	1	7	10	1	10	9
2	11	11	2	8	7	2	6	7	2	8	3	2	7	11	2	10	9
3	11	10	3	8	6	3	6	6	3	8	5	3	7	11	3	10	9
4	11	9	4	8	6	4	6	5	4	8	6	4	7	10	4	10	7
5	11	8	5	8	5½	5	6	5	5	8	7	5	7	9	5	10	7
6	11	7	6	8	5	6	6	5	6	8	8	6	7	9	6	10	8
7	11	6	7	8	5	7	6	4	7	8	9	7	7	9	7	10	8
8	11	5	8	8	4	8	6	4	8	8	9	8	7	9	8	10	8
9	11	3	9	8	3	9	6	4	9	8	9	9	7	10	9	10	7
10	11	2	10	8	2	10	6	3	10	8	8	10	7	10	10	10	6
11	11	0	11	8	1	11	6	6	11	8	7	11	7	10	11	10	5
12	10	10	12	8	0	12	6	10	12	8	6	12	7	10	12	10	4
13	10	8	13	8	0	13	6	10	13	8	6	13	8	0	13	10	3
14	10	6	14	7	11	14	7	2	14	8	5	14	8	6	14	10	1
15	10	5	15	7	10	15	6	10	15	8	5	15	9	3	15	10	0
16	10	3	16	7	9	16	6	8	16	8	4	16	9	4	16	9	11
17	10	1	17	7	9	17	6	7	17	8	2	17	9	5	17	9	10
18	10	0	18	7	8	18	6	7	18	8	0	18	9	6	18	9	9
19	9	10	19	7	6	19	6	7	19	8	1	19	9	6½	19	9	8
20	9	8	20	7	5	20	6	8	20	8	2	20	11	4	20	9	8
21	9	6	21	7	4	21	6	9	21	8	1	21	11	8	21	9	7
22	9	3	22	7	3	22	6	9	22	8	0	22	12	1	22	9	6
23	9	1	23	7	2	23	7	0	23	8	1	23	11	11	23	9	6
24	9	0	24	7	1	24	7	3	24	8	2	24	11	10	24	9	5
25	8	11	25	7	0	25	7	4	25	8	2	25	11	9	25	9	3
26	8	10	26	6	11	26	7	5	26	8	3	26	11	8	26	9	1
27	8	10	27	6	10½	27	7	6	27	8	2	27	10	11	27	8	10
28	8	10	28	6	10	28	7	8	28	8	1	28	10	10	28	8	8
29	8	9	29	6	9	29	7	9	29	8	0	29	10	10	29	8	7
30	8	8	30	6	8	30	7	11	30	8	0	30	10	9	30	8	5
31	8	8	31	6	7	31	7	11	31	7	11	31	10	9	31	8	3

(Signé)

THOMAS C. CLARKE,
Ingénieur de l'Exploration de l'Ottawa.

D.

TABLE DES DIGUES.—Indiquant la profondeur d'eau sur leurs cimes dans les eaux hautes et basses.

NOM.	I. Longueur du déversoir en pieds.	Eau basse.		Eau haute.		Différence entre les eaux hautes et basses.	Remarques.
		Q. Pieds cubes par seconde.	H. Hauteur en pieds.	Q. Pieds cubes par seconde.	H. Hauteur en pieds.		
Carillon	1700	35000	3 20	150000	8 48	5 28	
Chute à Blondeau.....	1750	"	3 15	"	8 32	5 17	
Petite Chaudière.....	2000	25000	2 31	130000	6 93	4 62	
Chats.....	2100	"	2 80	"	8 40	5 60	
Portage du Fort.....	2400	"	5 08	"	6 08	4 0	
Rocher fendu C.....	400	15000	4 64	70000	13	8 36	} Chenal du Rocher fen- du.
Longs Rapides.....	600	"	3 67	"	10 07	6 40	
Joachims.....	1150	25000	3 33	125000	9 76	6 43	
McSorley	1040	"	3 55	"	10 43	6 88	
Rocher Capitaine.....	1050	"	3 51	"	10 36	6 85	
Do. do.	1400	"	2 92	"	8 54	5 62	
Deux Rivières.....	938	"	3 82	"	11 20	7 38	
Rapides Johnson.....	2000	"	2 29	"	6 73	4 44	
Chute Parresseux.....	920	5000	1 34	7800	1 63	0 29	Mattawan.*

Les hauteurs H et H dans les colonnes 4 et 6 ont été calculés d'après la formule $H = \left(\frac{Q}{3 \cdot 56 \cdot 1}\right)^{\frac{2}{3}}$

Les quantités Q et Q sont données comme étant les plus faibles et les plus considérables volumes d'eau qui passeront respectivement au-dessus des digues.

(Signé,)

THOMAS C. CLARKE,

Ingénieur de l'Exploration de l'Ottawa.

2 Janvier 1860.

* Ces quantités comprennent l'approvisionnement d'eau tiré du Lac Nipissingue, en sus de la décharge actuelle de la Mattawan.

E.

TABLEAU DES GRANDS PROPULSEURS.

600 tonneaux et au-dessus.

Année	N O M S .	Port de destination.	Jaugeage	Dimensions.		Tirant d'eau avec charge.
				Long'r.	Bau.	
1856...	Acme	Buffalo	762	190.6	33.3	10.0
do ...	Alleghany	do	583	172.0	28.7	10.9
do ...	Adriatic.....	Détroit	663	178.0	31.6	10.0
1855...	Chicago.....	Buffalo	758	.....	.....	.....
1856...	Cuyahoga.....	Cleveland	601	.....	.....	.....
1857...	Comet	Buffalo	622	181.3	29.0	11.6
do ...	Dacotah.....	Cleveland	698	193.4	30.4	11.0
do ...	Equinox	Buffalo	620	185.0	30.0	10.0
do ...	Eclipse.....	do	620	185.0	30.0	10.0
do ...	Equator.....	do	620	185.0	30.0	10.0
1856...	Evergreen City	Sheboygan.....	624	192.6	27.9	10.6
1857...	Free State.....	Buffalo	768	196.0	31.6	10.6
do ...	Fountain City	Cleveland	820	210.0	30.3	12.0
do ...	Galena.....	do	690	193.0	30.4	10.6
do ...	Hunter.....	Buffalo	680	200.0	30.0	10.6
1856...	Iron City	Cleveland	607	184.2	29.4	9.6
.....	Iowa.....	Buffalo	981	247.0	31.0	11.6
1855...	Jersey City.....	Dunkirk	633	182.0	29.5	10.6
1856...	Kenosha	Cleveland	645	194.7	27.10	10.0
do ...	Montgomery.....	Détroit	879	204.0	33.5	11.0
do ...	Mohawk	Buffalo	789	200.6	31.2	11.6
1857...	Mendota	Cleveland	709	193.9	30.7	11.0
.....	Milwaukie.....	.....	650	200.0	28.0	10.6
.....	May Flower .....	.....	623	185.0	28.0	11.0
.....	Nile .....	.....	700	188.0	28.6	11.0
1856...	Neptune.....	Buffalo	675	181.0	30.2	10.6
do ...	New York.....	Dunkirk	665	182.1	32.0	10.6
1858...	Northern Light	Cleveland	716	207.0	30.0	10.6
.....	Oriental.....	.....	850	234.0	34.0	10.6
.....	Plymouth	Buffalo	846	212.0	32.0	11.0
1856...	Pittsburgh	do	606	185.0	28.0	10.6
1855:	Potomac	do	818	209.0	33.0	11.0
1856...	Racine	do	715	196.0	30.0	10.8
do ...	Rocket.....	do	611	181.1	29.3	11.6
do ...	Tonawanda.....	do	922	.....	.....	.....
1857...	Wenona.....	Cleveland	688	193.0	30.6	11.0

(Signé,)

THOMAS C. CLARKE,
Ingénieur du relèvement de l'Ottawa.

2 Janvier 1860.

F.

EAUX DE L'OTTAWA NON-AMÉLIORÉES.—Tableau des distances et des niveaux.

Noms des rivières, lacs, rapides, etc.	DISTANCES.			NIVEAUX.			
	Milles de Montréal.	Longueur de navigation ouverte.	Longueur de navigation obstruée.	Elevation, section de l'étiage de l'eau.	Elevation au-dessus de la marée, étiage de l'eau.	Elevation au-dessus de la marée, eaux hautes.	Différence.
Marée aux Trois-Rivières.....					0-00		
Havre de Montréal.....	0-00			12-75	12-75		
Lachine.....	8-50		8-50	43-75	56-50	62-50	6-00
En bas de Ste. Anne.....	22-00	13-50		50	57-00	63-50	6-50
En haut de Ste. Anne.....	22-10		10	1-00	58-00	67-00	9-00
Rapides de Carillon.....	47-70	25-60		1-00	59-00	71-00	12-00
Au-dessus do.....	49-00		1-30	8-75	67-75	77-75	10-00
Rapides de la Chute à Blondeau.....	53-00	4-00		05	67-80	79-80	12-00
Au-dessus des do.....	53-10		10	4-00	71-80	87-00	15-20
Pied des Rapides du Long Sault.....	54-50	1-40		10	71-90	88-30	16-40
Grenville.....	60-43		5-93	45-80	117-70	132-50	14-80
Havre d'Ottawa.....	116-50	56-07		* 2-30	120-00	140-00	20-00
Au-dessus des Chutes de la Chaudière.....				42-30	162-30	170-30	8-00
Au-dessus des Petites do.....	118-50			8-10	170-40	177-40	7-00
Au-dessus des Rapides Remoux.....				2-80	173-20	181-20	8-00
Lacs des Chênes.....	122-86		6-36	9-80	183-00	191-80	8-00
Pied des Chutes des Chats.....	149-55	26-69		30	183-30	193-30	10-00
Au-dessus des Chats.....	150-05			38-00	221-30	225-30	4-00
Lac des Chats.....	153-16		3-61	11-80	233-10	240-10	7-00
Pied du Rapide de Snows.....	171-13	17-97		20	233-30	240-30	7-00
Tête du do.....	171-33		20	60	233-90	243-90	10-00
Rapide du Portage du Fort.....	175-73	4-40		1-90	235-80	245-80	10-00
Tête du do.....				13-00	248-80	257-80	9-00
Rapide de la Montagne.....	181-33			6-20	255-00	265-00	10-00
Tête de la do.....				13-29	268-29	281-29	13-00
Tête du Rapide Dargies.....				1-76	270-05	278-05	8-00
Pied du Calumet.....				5-65	275-70	285-70	10-00
Tête du do.....	184-14			55-67	331-37	340-37	9-00
La Passe.....	202-20			4-21	335-58	345-58	10-00
Rapide du Portage du Fort.....	175-73				248-80		
Chute du Rocher Fendu.....	183-00			50	249-30	259-30	10-00
Pied des Longs Rapides.....	184-50			6-40	255-70	264-70	9-00
Pied la Barrière.....	186-00			16-30	272-00	284-00	12-00
Rat-Musqué.....	187-00			3-30	275-30	284-30	9-00
Souris.....	188-00			6-80	282-10	291-10	9-00
Lac la Fontaine.....	188-50			3-30	285-40	293-40	8-00
Rapides Noirs.....	189-50			18-70	304-10	314-10	10-00
Chute Noire.....	190-30			17-80	321-90	331-90	10-00
Rapides Plats.....	192-00		16-27	12-00	333-90	343-90	10-00
La Passe.....	195-92			1-68	335-58	345-58	10-00
Pied de l'Île aux Allumettes.....	206-60			2-58	338-16	349-16	11-00
Pied du Chapeau.....	215-43	23-43		76	338-92	349-92	11-00
Tête du do.....	215-50			60	339-52	350-52	11-00
Pied de l'Islet.....	220-35			57	340-09	350-59	10-50
Tête de la Culbute.....	221-10		5-69	17-09	357-18	364-18	7-00
Fort William.....	226-40			32	357-50	364-20	6-70
Tête de la Rivière Creuse.....	254-00	32-90		1-30	358-80	368-60	9-80
Tête des Rapides Joachims.....	255-64		1-64	26-40	385-20	402-20	17-00
Embouchure de la Rivière des Moines.....	263-30	7-66		1-00	386-20	403-90	17-70
Pied des Rapides de McSorley.....	268-25		4-95	3-00	389-20		
Tête des do do.....	269-00		75	3-00	392-20		
Pied des Rapides du Rocher Capitaine.....	272-50	3-50		2-90	395-10		
Tête des do do.....	273-85		1-35	40-90	436-00	450-00	14-00
Pied des Rapides des Deux Rivières.....	285-55	11-70		4-30	440-30	455-90	15-60
Tête des do do.....	286-01		46	12-60	452-90		
Pied des Rapides à la Truite.....	286-70		69	80	453-70		
Tête des Rapides à la Truite (à Mic-Macs).....	287-15		0-45	7-40	461-10	478-50	17-40
Pied de La Veillée.....	288-10		0-95	2-80	463-90		
Tête de do.....	288-70		0-60	7-50	471-40		
Pied des Rapides Rocky Farm.....	296-75	8-05		0-40	471-80		

* Estimé à 2.30.

F.—(Suite.)

Noms des Rivières, Lacs, Rapides, etc.	DISTANCES.			NIVEAUX.			
	Milles de Montréal.	Longueur de navigation ouverte.	Longueur de navigation obstruée.	Élévation de l'eau, section de l'étiage.	Élévation au-dessus de la m. étiage de l'eau.	Élévation au-dessus de la mar. haute.	Différence.
Tête des rapides Rocky Farm.....	301.50	.....	4.75	8.50	480.30	.....	.....
Pied des Rapides Johnson.....	306.55	5.05	.....	0.8	481.10	.....	.....
Tête des do	307.00	.....	0.45	4.9	486.00	.....	.....
Pied des Rapides Mattawan.....	307.60	00.60	.....	0.1	486.10	.....	.....
Tête des do	308.00	.....	0.40	2.9	489.00	503.30	14.30
Embouchure de la rivière Mattawan.....	308.00	.....	.....	.....	489.00	.....	.....
		242.52	65.48				

EAUX NON-AMÉLIORÉES DE LA MATTAWAN ET RIVIÈRE DES FRANÇAIS,

Embouchure de la Mattawan.....	308.00	242.52	65.48	.....	489.00	.....	.....
Pied des rap. et chute du lac Plain Chant.	310.40	2.00	0.40	5.40	494.40	.....	.....
Pied du lac Plain Chant.....	310.80	.....	0.40	16.90	511.30	.....	.....
Pied des Rapides des Epines.....	316.25	5.45	.....	0.20	511.50	.....	.....
Tête des do	316.30	.....	0.05	5.60	517.10	.....	.....
Pied du rapide de la Rose.....	316.85	0.55	.....	0.20	517.30	.....	.....
Tête du do	317.00	.....	0.15	5.60	522.90	.....	.....
Pied du rapide des Rochers.....	318.20	1.20	.....	1.40	524.30	.....	.....
Tête du do	318.30	.....	0.10	4.80	529.10	.....	.....
Pied du rapide des Aiguilles	319.00	0.70	.....	0.10	529.20	.....	.....
Tête du do	319.01	.....	0.01	0.40	529.60	.....	.....
Pied des chutes des Paresseux.....	321.65	2.64	.....	.....	529.60	.....	.....
Tête des do	321.85	.....	0.20	33.80	563.40	.....	.....
Pied des rapides des Petits Paresseux	322.20	0.35	.....	0.00	563.40	.....	.....
Tête des do	322.35	.....	0.15	8.20	571.60	.....	.....
Pied du lac Pimisi.....	323.38	.....	1.03	12.80	584.40	.....	.....
Pied de la chute Talon.....	324.53	1.15	.....	.....	584.40	.....	.....
Tête de la do	324.71	.....	0.18	42.70	627.10	.....	.....
Rapide en bas du lac Talon.....	325.18	0.47	.....	.....	627.10	.....	.....
Pied du lac Talon.....	325.33	.....	0.15	0.90	628.00	633.10	5.10
Tête du do	332.34	7.01	.....	.....	628.00	.....	.....
Pied du lac à la Tortue.....	336.08	.....	3.74	29.90	657.90	659.70	1.80
Pied du lac à la Truite.....	339.36	3.28	.....	0.00	658.80	.....	.....
Tête du do	347.79	8.43	.....	.....	658.80	661.60	2.80
				Pente.			
Rive est du lac Nipissingue	351.98	.....	4.19	24.50	634.30	.....	.....
Tête du portage de la Chaudière	382.42	30.44	.....	.....	634.30	641.60	7.30
Pied du do	382.72	.....	0.30	25.30	609.00	.....	.....
Pied des rapides la Chaudière.....	384.03	.....	1.31	0.70	608.30	612.00	3.70
Tête du rapide du Pin.....	391.60	7.57	.....	.....	608.30	611.90	3.30
Pied du do	391.69	.....	0.09	2.60	605.70	.....	.....
Tête du rapide Grande Faucille.....	392.45	0.76	.....	0.10	605.60	609.00	3.40
Pied du do	392.53	.....	0.08	5.60	600.00	.....	.....
Tête du rapide du Buisson.....	393.22	0.69	.....	0.40	599.60	.....	.....
Pied du do	393.32	.....	0.10	3.30	596.30	.....	.....
Tête du rapide de la petite Faucille.....	393.78	0.46	.....	.....	596.30	.....	.....
Pied du do do	394.00	.....	0.22	4.40	591.90	598.30	6.40
Tête du rapide du Parisien.....	395.49	1.49	.....	0.80	591.10	.....	.....
Pied du do	395.70	.....	0.21	1.20	589.90	593.70	3.80
Tête des rapides du Grand Récollet.....	412.72	17.02	.....	0.30	589.60	.....	.....
Pied des do	412.74	.....	0.02	6.80	582.80	.....	.....
Tête du Petit Récollet.....	413.74	1.00	.....	0.10	582.70	.....	.....
Pied du do	413.82	.....	0.08	0.70	582.00	.....	.....
Tête du petit Rapide.....	417.54	3.72	.....	.....	582.00	.....	.....
Pied du do	417.64	.....	0.10	2.00	580.00	583.90	3.90
Tête du rapide des petites Dalles.....	427.81	10.17	.....	.....	580.00	.....	.....
Pied du do	428.02	.....	0.21	6.00	574.00	.....	.....
Embouchure de la rivière des Français...	430.76	2.74	.....	.....	574.00	.....	.....
		351.81	78.95				
		430.76					

(Signé)

THOS. C. CLARKE,

Ingénieur du relèvement de l'Ottawa.

2 janvier 1860.

"G."

EAUX DE L'OTAWA AMÉLIORÉES.—Tableau des Distances et des Niveaux.

Noms.	DISTANCES.			NIVEAUX.				
	Milles de Montreal.	Longueur des Rivières et lacs.	Longueur des canaux.	Elevations au-dessus de la marée.	Nombre des écluses.	Ecluses.	Nombre total des écluses.	Eclusage total.
Montréal	0.00	.....	.....	12.75	.....	43.75	.....	.....
Lachine	8.50	.....	8.50	56.50	.....	.....	.....	.....
			8.50					
Ste. Anne	21.81	13.31	.....	57.1	.....	.....	.....	.....
Canal	23.00	.....	1.19	58.	1	1.00	1	1.00
		13.31	1.19					
Lac des Deux-Montagnes.....	47.70	24.70	.....	59.	.....	.....	.....	.....
Canal de Carillon	48.20	.....	.50	71.	{ 1	12.00	.....	.....
					{ 1	5.00	.....	.....
Chute à Blondeau	53.00	4.80	.....	76.			.....	.....
Ecluse et digue	53.07	.....	.07	86.	1	10.00	.....	.....
						
Pied du canal de Grenville.....	56.00	2.93	.....	116.5	{ 1	12.00	.....	.....
Tête du do.	60.43	.....	4.43	117.5	{ 1	12.00	.....	.....
					{ 1	6.50	.....	.....
					{ 1	1.00	.....	.....
		7.73	5.00				7	58.50
Battures Vertes.....	.....	.....	.10	.....	.....	.....	.....	.....
Havre d'Ottawa.....	116.50	55.97	.....	120.	{ 1	11.50	.....	.....
					{ 1	11.50	.....	.....
En bas du moulin de Spark.....	118.50	.....	.....	166.	{ 1	11.50	.....	.....
					{ 1	11.50	.....	.....
Ecluse et digue .....	.....	.....	2.00	174.50	1	8.50	.....	.....
Pied du rapide des Chênes	122.25	3.75	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canal	122.86	.....	.61	183.	1	8.50	6	63.00
		3.75	2.61					
Tête du lac des Chênes	149.55	26.69	.....	183.30	.....	.....	.....	.....
Canal des Chats.....	150.05	.....	.50	225.30	{ 1	12.00	.....	.....
					{ 1	12.00	.....	.....
					{ 1	12.00	.....	.....
Ecluse et digue	151.75	1.70	.....	.....	{ 1	6.00	.....	.....
					{ 1	8.00	.....	.....
Lac des Chats	151.85	.....	.10	233.30	.....	.....	.....	.....
							5	50.00
		1.70	.60					
Pied du rapide de Snows	171.13	19.28	.....	233.30	.....	.....	.....	.....
Ecluse et digue	171.33	.....	.20	239.3	1	.....	.....	.....
Portage et Rapides du Fort.....	175.73	4.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluses et digue	175.97	.....	.24	259.30	{ 1	12.00	.....	.....
					{ 1	8.00	.....	.....
Chute du Rocher Fendu.....	183.32	7.35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluse et digue	183.39	.....	.07	269.30	.....	.....	.....	.....
Rapides Longs	185.00	1.61	.....	.....	1	10.00	.....	.....
Ecluse et digue	185.12	.....	.12	289.30	{ 1	14.00	.....	.....
					{ 1	6.00	.....	.....
Rapides de Lafontaine	188.63	3.51	.....	313.30	{ 1	12.00	.....	.....
					{ 1	12.00	.....	.....
Ecluse et digue	188.86	.....	.23	.....	.....	.....	.....	.....
Rapides de Norman.....	189.18	.32	.....	337.30	.....	.....	.....	.....

"G."

EAUX DE L'OTTAWA AMÉLIORÉES.—Tableau des distances et niveaux.—(Suite.)

Noms.	DISTANCES.			NIVEAUX.				
	Milles de Montréal.	Longueur des rivières et lacs.	Longueur des canaux.	Élévation au-dessus de la marée.	Nombre des écluses.	Ecluses.	Nombre total des écluses.	Eclusage total.
Ecluses et digue.....	189.30	.....	.12	.....	{ 1 1	12.00 12.00	.....	.....
Chutes Noires	190.43	1.13	.....	339.30	.....	.....	.....	.....
Ecluse et digue.....	190.50	.....	.07	.....	1	2.00	.....	.....
		18.32	1.05	.....	.....	.....	11	104.00
Lac Coulonge.....	.....	.....	.....	339.30	.....	.....	.....	.....
Pied du Chapeau	215.43	24.93	.....	339.30	.....	.....	.....	.....
Ecluse et digue.....	215.50	.....	.07	351.30	1	12.00	.....	.....
L'Islet.....	220.35	4.85	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluse et digue.....	220.42	.....	.07	357.20	1	6.00	.....	.....
		4.85	.14	.....	.....	.....	2	18.00
				.....	.....	.....	32	294.50
Fort William	226.40	.....	.....	357.50	.....	.....	.....	.....
Pied des Joachims.....	254.00	33.58	.....	358.50	.....	.....	.....	.....
		33.58	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pied des Rapides des Joachims.....	254.00	.....	.....	358.80	.....	.....	.....	.....
Ecluses et canal	254.57	.....	0.57	396.80	{ 1 1 1	13.00 13.00 12.00	.....	.....
Pied des rapides de McSorley.....	268.25	13.68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluse et ses abords.....	268.38	.....	0.13	406.80	1	10.00	.....	.....
Pied du Rocher Capitaine.....	272.50	4.12	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluse et canaux	272.95	.....	0.45	425.80	{ 1 1	13.00 6.00	.....	.....
Riv. jusqu'en haut du Roch. Capit....	273.65	0.70	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluses au do do	273.85	.....	0.20	444.80	{ 1 1	13.00 6.00	.....	.....
Pied des Deux Rivières.....	288.55	11.70	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluses et canal	286.01	.....	0.46	486.80	{ 1 1 1 1	12.00 12.00 12.00 6.00	.....	.....
Pied des Rapides Johnson.....	306.55	20.54	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ecluses et canal	307.00	.....	0.45	507.00	{ 1 1	12.00 8.20	.....	.....
				.....	.....	.....	14	148.20
Embouchure de la rivière Mattawan.	308.00	1.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		51.74	2.26	.....	.....	.....	.....	.....

"G."

EAUX DE L'OTTAWA AMÉLIORÉES.—Tableau des distances et des niveaux.—(Fin.)

	Noms.	DISTANCES.			NIVEAUX.				
		Milles de Montréal.	Longueur des rivières et des lacs.	Longueur des canaux.	Élévation au dessus de la marée.	Nombre des écluses.	Ecluses.	Nombre total des écluses.	Eclusage total.
Rivière Mattawan.	Embouch. de la riv. Mattawan... Pied du lac Plain Chant..... Rapides et chutes.....	308.00 310.40	..... 2.40	.....	..... 507.00	..........	..........	..........	..........
	Ecluse et digue.....	310.56	.....	0.16	533.00	{ 1 1	13.00 13.00	.....	.....
	Pied du rapide de la Rose.....	316.85	6.29	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	317.03	.....	0.18	546.00	1	13.00	.....	.....
	Pied de la chute des Paresseux.	321.65	4.62	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	321.85	.....	0.20	574.00	{ 1 1	14.00 14.00	.....	.....
	Pied du rapide Petits Paresseux	322.20	0.35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	322.40	.....	0.20	596.00	{ 1 1	11.00 11.00	.....	.....
	Pied de la chute Talon.....	324.53	2.13	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	324.75	.....	0.22	639.50	{ 1 1 1	14.50 14.50 14.50	.....	.....
	Pied du lac Talon.....	325.18	0.43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	325.30	.....	0.12	.....	1	11.50	.....	.....
				16.22	1.08			11	144.00
Niv. du Sommet	Lac Talon.....	334.30	9.00	.....	651.00	.....	.....	.....	.....
	Débouché du lac à la Truite.....	336.08	.....	1.78	.....	.....	.....	.....	.....
	Lacs à la Truite et Tortue.....	347.79	11.71	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Tranchée du Sommet.....	351.98	.....	4.19	.....	.....	.....	.....	.....
	Lac Nipissingue.....	382.42	30.44	.....	651.00	.....	.....	.....	.....
			51.15	5.97					
Rivière des Français	Tête du port. de la Chaudière.. Lac Nipissingue.....	382.42	.....	.....	651.00	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et Bassin.....	382.72	.....	0.30	621.00	{ 1 1 1	10.00 10.00 10.00	.....	.....
	Tête du rapide du Buisson.....	393.22	10.50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	393.38	.....	0.16	611.00	1	10.00	.....	.....
	Rapide du Parisien.....	395.61	2.23	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	395.70	.....	0.09	601.00	1	10.00	.....	.....
	Rapides du Grand Récollet.....	412.65	16.95	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et ses abords.....	412.74	.....	0.09	588.00	1	13.00	.....	.....
	Rapides des Petites Dalles.....	427.84	15.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Ecluse et canal.....	428.02	.....	0.18	574.00	1	14.00	.....	.....
	Emb. de la riv. des Français.. Baie Georgienne.....	430.76	2.74	.....	.....	.....	.....	.....	.....
			47.52	0.82			7	77.00	
Totaux.....		401.44	29.32				64	663.70	
		430.00	76.00						

(Signé,)

2 Janvier 1860.

THOS. C. CLARKE,
Ingénieur du relèvement de l'Ottawa.

H.

Extrait des Estimations.

	\$	
Sainte-Anne.....		469672
Carrillon.....	307741 80	
Chute à Blondeau.....	144315 25	
Grenville	1197852 30	
		1649909
Battures Vertes.....		136105
Chaudière et des Chênes.....		816733
Chats.....		681932
Snows.....	133356 50	
Portage du Fort	287396 10	
Rocher Fendu.....	836088 00	
		1256840
Lac Coulonge.....		262514
Chapeau, l'Islet, &c.....		243507
Des Joachims	327773 62	
McSorley	169375 15	
Rocher Capitaine	553543 70	
Deux Rivières.....	419941 40	
Johnson.....	287019 20	
		1757653
Plain Chants	215744 35	
De la Rose.....	123573 20	
Paresseux	242096 20	
Petit Paresseux	212116 45	
Chute Talon	270105 05	
Lac Talon	98518 65	
		1162154
Tranchée du Sommet.....		2160369
Chaudière de la Rivière des Français.....	468925 02	
Rapide du Buisson.....	132612 50	
Rapide du Parisien	108358 90	
Grand Récollet.....	136849 20	
Petites Dalles.....	139870 90	
		886117
		\$ 11483505
Ajoutez 5 pour cent pour travaux de génie et Surintendance.....		574175
		\$ 12057680

(Signé,)

THOS. C. CLARKE,
Ingénieur du relèvement de l'Ottawa.

2 Janvier 1860.

I.

Items.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
TRAVAUX A SAINTE-ANNE.				
<i>Ecluse No. 1.</i>				
Enlever les vieux murs d'écluse	Verges c. 2900	0 75	2175 00	.....
Excavation y compris le pompage, etc.....	do 134800	1 50	202200 00	.....
Levée.....	do 4060	0 25	1015 00	.....
				205390 00
Maçon. aux murs d'écl. façade et chaperon.	do 2055	12 00	24660 00	.....
do do souterrains.....	do 148	16 00	2368 00	.....
do do d'appui	do 4509	8 00	36072 00	.....
do brut en ciment	do .....	.....	.....	.....
do béton.....	do 68	6 00	408 00	.....
Bois de charpente pour fondations.....	Pieds lin. 2020	0 18	363 60	.....
Fer forgé pour fondations.....	lbs. 4500	0 15	675 00	.....
Fonte do	do 5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluse complets .....	.....	.....	625 00	.....
Portes de souterrains complètes .....	.....	.....	5000 00	.....
do d'écluses complètes .....	.....	.....	650 00	.....
				71399 60
<i>Jetées.</i>				
Poutres de pin	Pieds lin. 858400	0 16	137344 00	.....
Fer forgé.....	lbs. 147600	0 10	14760 00	.....
Mur de talus, en ciment.....	Pieds c. 494	4 00	1976 00	.....
Remplissage en pierre.....	do 78980	0 25	19745 00	.....
Couvrir en terre, etc.....	do 36400	0 35	12740 00	.....
				186565 00
<i>Batardeaux à enlever.</i>				
Poutres de pin.....	Pieds lin. 15750	0 22	3465 00	.....
Couvrir en terre, etc.....	Verges c. 680	0 60	408 00	.....
Madriers.....	do 94000	26 00	2444 00	.....
				6317 00
				\$469671 60
TRAVAUX A CARILLON.				
<i>Ecluses No. 2 et 3.</i>				
Excavation de roc	Verges c. 30000	1 00	30000 00	.....
Enlever la charpente.....	do 10000	0 50	5000 00	.....
Levée	do 51135	0 25	12783 75	.....
				47783 75
Maçon. aux murs d'écl., façade et chaperon.	do 4082	12 00	48984 00	.....
do do souterrains.....	do 296	16 00	4736 00	.....
do do soutènement.....	do 9038	6 00	54228 00	.....
do brute en ciment.....	do 3783	4 50	17023 50	.....
do en béton.....	do 136	6 00	816 00	.....
Bois de charpente pour fondations.....	Pieds lin. 4040	0 18	686 80	.....
Fer de forge do do	do 9010	0 15	1351 50	.....
Fonte do	do 11560	0 10	1156 00	.....
Seuils d'écluse complets .....	.....	.....	1250 00	.....
Portes do complètes.....	.....	.....	12550 00	.....
do de souterrains complètes .....	.....	.....	1300 00	.....
				442081 80
<i>Digue.</i>				
Poutres de pin.....	Pieds lin. 213000	0 16	34080 00	.....
Planches et carvelles	F. B. M. 342000	22 00	7524 00	.....
Fer de forge	lbs. 46000	0 10	4600 00	.....
Remplissage en pierre.....	Verges c. 47000	0 50	23500 00	.....
Mur en pente ou pavé	do 4850	1 50	7275 00	.....
do talus	do 9413	3 25	30592 25	.....
				107571 25
<i>Batardeaux à enlever.</i>				
Poutres de pin	Pieds lin. 31500	0 22	6930 00	.....
Remplissage en pierre	Verges c. 3700	0 75	2775 00	.....
Couvrir en terre	do 2000	0 30	600 00	.....
				10305 00
				\$207741 80

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX À LA CHUTE À BLONDEAU				
<i>Ecluse No. 4.</i>				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Excavation de roc.....Verges c.	3475	1 25	4343 75	.....
Chaussée..... do	10585	0 25	2646 25	.....
				6990 00
Maçon. aux murs d'écl., façade et chap. do	2699	12 00	32388 00	.....
do do souterrains do	148	16 00	2368 00	.....
do do soutènement..... do	5685	6 00	34110 00	.....
Maçonnerie brute en ciment..... do	298	4 50	447 00	.....
Maçonnerie en béton do	68	6 00	408 00	.....
Bois de charpente pour fondations .....pieds lin.	2020	0 18	363 60	.....
Fer de forge pour do .....Lbs.	4500	0 15	675 00	.....
Fonte de fer..... do	5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluse, complets.....			625 00	.....
Portes d'écluse, complètes			5800 00	.....
Portes de souterrains, complètes			650 00	.....
				78412 60
<i>Digue.</i>				
Plançons de pin .....Pieds.	88350	0 16	14136 00	.....
Planche et carvelles .....F. B. M.	327000	22 00	7194 00	.....
Fer forgé Lbs.	43900	0 10	4390 00	.....
Remplissage en pierre.....Verges c.	19434	0 60	11660 40	.....
Mur en pente ou pavé..... do	2129	1 50	3193 50	.....
Mur en talus en ciment do	3437	3 75	12885 75	.....
				53462 65
<i>Batardeau à enlever.</i>				
Charpente..... Pieds.	15200	0 22	3344 00	.....
Remplissage en pierre .....Verges c.	1800	1 00	1800 00	.....
Couvrir en terre do	1020	0 30	306 00	.....
				5450 00
				\$144315 25
TRAVAUX À GRENVILLE.				
<i>Ecluses Nos. 5, 6, 7 et 8.</i>				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Excavation de terre .....Verges c.	361000	30	108300 00	.....
do roc détaché..... do	25200	60	15120 00	.....
do solide do	366300	1 00	366300 00	.....
				489720 00
Maçon. aux murs d'écluse, façade et chaperon. do	7662	12 00	91944 00	.....
do do souterrains..... do	522	16 00	8352 00	.....
do do soutènement do	16925	6 00	101550 00	.....
Maçonnerie brute en ciment do	410	4 50	1845 00	.....
do en béton..... do	844	6 00	5064 00	.....
Bois de charpente pour fondations..... Pieds.	15210	18	2737 80	.....
Fer de forge..... lbs.	11980	15	1797 00	.....
Fonte de fer do	20230	10	2023 00	.....
Seuils d'écluse complets.....			2190 00	.....
Portes d'écluse complètes			18230 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			2275 00	.....
				238007 80
<i>Levées du canal.</i>				
Remplissage de pierre à même les tranchées. Verges c.	85730	25	21432 50	.....
Madriers et carvelles.....F. B. M.				.....
Murs en pente ou pavé.....Verges c.	27197	1 50	40795 50	.....
Murs en talus..... "	77380	2 75	21 2795 00	.....
" en ciment "	57566	3 25	187089 50	.....
				462112 50
<i>Batardeaux à enlever.</i>				
Charpente..... Pieds lin.	27800	22	6116 00	.....
Remplissage en pierre..... Verges c.	2500	60	1500 00	.....
Couvrir en terre, etc..... "	1320	30	396 00	.....
				8012 00
				\$1197852 30

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX AUX BATTURES VERTES, et dragage de la Rivière entre les Battures Vertes et l'Ottawa.				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Excavation du roc dans le caisson.....verges c.	9402	2 50	23505 00	.....
Dragage du canal ".....	200000	0 30	60000 00	.....
				83505 00
JETÉES.				
Madriers de pin..... pieds lin.	166510	0 16	26641 60	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	17210	0 75	12975 00	.....
Fer de forge..... lbs.	11756	0 10	1175 60	.....
Couvrir en terre, etc.....verges c.	3700	0 30	1110 00	.....
				41902 20
CAISSON A ENLEVER.				
Madriers de pin.....pieds lin.	30030	0 25	7507 50	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	2470	1 00	2470 00	.....
Couvrir en terre, etc.....	1200	0 60	720 00	.....
				10697 50
				\$136104 70
TRAVAUX À LA CITÉ D'OTTAWA, tout compris jusqu'à la tête des Rapides Du Chêne.				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ecluses Nos. 9, 10, 11, 12, 13 et 14.</i>				
Excavation du roc.....verges c.	243760	0 90	219384 00	.....
Excavation du roc au pied des écluses dans les caissons y compris l'épuisement des eaux..... do	8333	1 50	12499 50	.....
Excavation du roc aux remous dans les caissons, y compris l'épuisement des eaux..... do	16000	2 00	32000 00	.....
Déplacement des vieilles charpentes..... do	6166	0 30	1849 80	.....
do des pilotis des ponts..... do	107	0 50	53 50	.....
Chaussée..... do	34370	0 25	8592 50	.....
				274379 30
Maçon. aux murs d'écluse, parois et recouv. do	12673	10 00	126730 00	.....
do do souterrains..... do	748	16 00	11968 00	.....
do do d'appui..... do	32166	5 00	160830 00	.....
Maçonnerie brute à la tête d'écluse No. 12.... do	3562	6 50	23153 00	.....
Maçonnerie brute en ciment..... do	813	4 50	3658 50	.....
do en béton..... do	307	6 00	1842 00	.....
Madriers pour fondations.....pieds lin.	9110	0 18	1639 80	.....
Fer de forge pour fondations .. lbs.	31120	0 15	3168 00	.....
Fonte de fer..... lbs.	29120	0 10	2912 00	.....
Seuils d'écluse complets.....			3125 00	.....
Portes d'écluses complètes.....			29300 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			3250 00	.....
Pont tournant.....			7000 00	.....
				378576 30
<i>Digues et levées du Canal.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	166200	0 16	26592 00	.....
Planches et carvelles..... F. B. M.	310400	22 00	6828 80	.....
Fer de forge..... lbs.	91690	0 10	9169 00	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	14540	0 75	10905 00	.....
Mur en pente et pavé..... do	6500	1 50	9750 00	.....
Mur en talus à pierre sèche..... do	2830	3 00	8490 00	.....
do en ciment ... do	10224	3 50	35784 00	.....
Mur en glaise..... do	3560	0 45	1602 00	.....
Remplissage en pierre de recoupe et gravois.. do	2770	0 30	831 00	.....
				109951 80
<i>Caisson—un tiers à enlever.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	156260	0 20	3125 20	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	18799	1 00	18799 00	.....
Fer de forge..... lbs.	15249	0 10	1524 90	.....
Couvrir en terre, etc.....verges c.	5500	0 30	1650 00	.....
				53825 90
				\$816733 30

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX AUX RAPIDES DES CHATS.				
<i>Ecluses Nos. 15, 16, 17, 18, et 19.</i>				
Déblai de terre	verges c.		\$ cts.	cts.
do de roc.....	do		\$ cts.	cts.
do do dans les caissons y compris				
P'épuisement des eaux	do			
Levée	do			
				228939 95
Macon. des murs d'écl., parois et chaperon...	do	12 00	110224 00	
do do souterrains.....	do	16 00	9600 00	
do do d'appui.....	do	6 50	134719 00	
Maconnerie brute en ciment.....	do	4 50	1948 50	
do en béton.....	do	6 00	10848 00	
Madriers dans les fondations.....	pieds lin.	0 16	3728 00	
Fer de forge.....	lbs.	0 15	1628 40	
Fonte de fer.....	do	0 10	2334 00	
Planches et carvelles.....	F.B.M.	20 00	1788 00	
Seuils d'écluse complets.....			2500 00	
Portes d'écluse complètes.....			20750 00	
Portes de souterrains complètes.....			2600 00	
				302687 90
<i>Digue et jetées.</i>				
Déblais.....	verges c.	2 50	1000 00	
Madriers de pin.....	pieds lin.	0 15	44760 30	
Planches et carvelles.....	F.B.M.	20 00	9950 00	
Fer de forge.....	lbs.	0 10	8747 00	
Remplissage en pierre	verges c.	0 80	36444 00	
Mur en pente ou pavé.....	do	1 50	4101 00	
do à talus en ciment ...	do	4 00	11760 00	
Remplissage en pierres de reconpe et gravois	do	0 40	1324 00	
				118086 30
<i>Caissons—la moitié devra être enlevée.</i>				
Madriers de pin.....	pieds lin.	0 20	19106 00	
Remplissage en pierre.....	verges c.	1 20	12016 80	
Couvrir de terre, etc.....	do	0 50	1095 00	
				32217 80
				\$ 681931 95
TRAVAUX AUX SNOWS, OU RAPIDES DES CHENAUX.				
<i>Ecluse No. 20.</i>				
Déblais de roc	verges c.	\$ 1 75	\$ 29050 00	\$ cts.
Levée	do	0 20	3420 00	
				32470 00
Macon. aux murs d'écl. parois et recouvrem.	do	14 00	31472 00	
do do souterrains.....	do	18 00	35133 75	
do do d'appui.....	do	6 75	2664 00	
Maconnerie brute en ciment.....	do	4 50	1791 00	
do do béton.....	do	6 00	462 00	
Madriers pour fondations	pieds c.	0 17	343 40	
Fer de forge.....	lbs.	0 15	337 50	
Fonte de fer.....	lbs.	0 10	578 00	
Seuils d'écluses complètes.....			625 00	
Portes d'écluses complètes			5650 00	
do de souterrains complètes			650 00	
				79706 65
<i>Digues et Jetées.</i>				
Déblais.....	verges c.	2 00	320 00	
Madriers de pin.....	pieds lin.	0 15	4537 35	
Planches et carvelles.....	F.B.M.	20 00	634 00	
Fer de forge.....	verges c.	0 10	800 00	
Remplissage en pierre.....	do	1 00	3330 00	
Murs à talus en ciment	do	3 50	6562 50	
Remplissage en pierre de recoupe, gravois, etc	do	0 50	225 00	
				16408 85
<i>Caisson à enlever.</i>				
Madriers de pin.....	pieds lin.	0 20	2866 00	
Remplissage en pierre	verges c.	1 25	1825 00	
Couvrir de terre, etc.....	do	0 50	80 00	
				4771 00
				\$133356 50

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAV. AUX RARIDES DU PORTAGE DU FORT.				
ECLUSES NOS. 21 ET 22.				
Excavation de roc.....verges c.	47200	\$ 1.40	\$ 66080 00	.....
Levée.....do	14056	.20	2811 20	.....
				68891 20
Maçon. aux murs d'écl., façade et chap. do	4016	14.	56224 00	.....
do do souterrains....do	296	18.	5328 00	.....
do do soutènement...do	8799	6.75	59393 25	.....
Maçonnerie brute en ciment.....do	370	4.50	1665 00	.....
Maçonnerie do béton.....do	136	6.	816 00	.....
Bois de charpente pour fondation.....pieds lin.	4040	.17	686 00	.....
Fer de forge pour do.....lbs.	9000	.15	1350 00	.....
Fer de fonte.....do	11560	.10	1156 00	.....
Seuils d'écluse complets.....			1250 00	.....
Portes d'écluse complètes.....			10700 00	.....
Portes de souterrains, complètes.....			1300 00	.....
				139868 25
<i>Digue.</i>				
Plançons de pin.....pieds lin.	134150	.15	21342 00	.....
Planches et carvelles.....F. B. M.	330700	20.	6674 00	.....
Fer forgé.....lbs.	44875	.10	4487 50	.....
Mur en talus en ciment.....verges cubes.	8685	3.75	32568 75	.....
Remplissage en pierre.....do	13784	.60	8270 40	.....
Mur en pente ou pavé.....do	2190	.50	1095 00	.....
				74437 65
<i>Batardeau—un tiers à déplacer.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	34110	.20	2682 00	.....
Remplissage en pierre.....verges cubes.	1440	1.	1440 00	.....
Couvrir en argiles.....do	154	.50	77 00	.....
				4199 00
				\$287396 10
TRAVAUX AU CHENAL DU ROCHER FENDU.				
Ecluses Nos. 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 et 30.				
Excavation de roc solide.....verges cube.	66020	\$ 1 50	\$ 99030 00	.....
do de roc détaché.....do	3200	0 60	1920 00	.....
Chaussée.....do	41645	0 30	12493 50	.....
				113443 50
Maçon. aux murs d'écluse, façade et chap. do	15948	14 00	223272 00	.....
do do souterrains.....do	1044	18 00	18792 00	.....
do do soutènement....do	36780	6 75	248265 00	.....
Maçonnerie brute en ciment.....do	2174	4 75	10326 50	.....
do en béton.....do	444	6 50	2886 00	.....
Bois de charpente pour fondations.....pieds lin.	16680	0 17	2835 60	.....
Fer de forge.....lbs.	30120	0 15	4518 00	.....
Fonte de fer.....do	40680	0 10	4068 00	.....
Seuils d'écluse complètes.....			4575 00	.....
Portes d'écluse complètes.....			38100 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			4550 00	.....
				562188 10
<i>Digues.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	274970	0 15	41245 50	.....
Planches et carvelles.....F. B. M.	385500	20 00	7710 00	.....
Fer de forge.....lbs.	71550	0 10	7155 00	.....
Remplissage en pierre.....verges cubes.	37948	1 00	37948 00	.....
Mur en talus en ciment.....do	12874	4 00	51496 00	.....
Couvrir en pierre de recoupe, gravois, etc.. do	2222	0 50	1111 00	.....
				146665 50
<i>Batardeaux.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	31245	0 20	6249 00	.....
Remplissage de pierre.....verges cubes.	3450	1 25	4312 50	.....
Couvrir en argile.....do	410	0 50	205 00	.....
				10766 50
<i>Déversoir.</i>				
Plançons de chêne.....pieds cubes.	540	0 25	135 00	.....
Planches do.....F. B. M.	3920	25 00	98 00	.....
Fer de forge.....lbs.	1176	0 15	176 40	.....
Maçonnerie brute.....verges cubes.	355	5 00	1775 00	.....
Maçonnerie aux arches.....do	60	14 00	840 00	.....
				3024 40
				\$836088 00

I.—(Suite.)

Items.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX SUR LE LAC COULONGE ET LE CHENAL CULBUTE.				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Draguage .....verges c.	424500	0 30	127350 00	.....
Déblai du roc do	43330	2 00	86660 00	.....
				214010 00
<i>Jetées et caisson.</i>				
Madriers de pin	214050	0 16	34248 00	.....
Remplissage en pierre.....	18610	0 60	11166 00	.....
Doublage en terre, &c	10300	0 30	3090 00	.....
				48504 00
				\$262514 00
TRAVAUX AUX RAPIDES DU CHAPEAU, L'ISLET ET CULBUTE.				
<i>Ecluses Nos. 31 et 32.</i>				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Déblai de roc, Chapeau et l'Islet.....verges c.	22100	1 40	30940 00	.....
do do Culbute..... do	2000	2 00	4000 00	.....
Levées do	12190	0 30	3657 00	.....
				38597 00
Maçon. aux murs d'éclusés, parois et recouvre. do	4312	14 00	60368 00	.....
do do souterrains do	296	18 00	5328 00	.....
do do d'appui do	11844	6 75	79947 00	.....
Maçonnerie brute en ciment do	186	4 75	883 50	.....
do en béton do	136	6 50	884 00	.....
Madriers dans les fondations.....pieds lin.	4040	0 17	686 80	.....
Fer forgé dans do lbs.	9000	0 15	1350 00	.....
Fonte de fer do	11560	0 10	1156 00	.....
Seuils d'écluse complets			1250 00	.....
Portes do complètes.....			10400 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			100 00	.....
				163553 30
<i>Digues.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	33240	0 15	4986 00	.....
Planches et carvelles .....F. B. M.	60170	20 00	1203 40	.....
Fer de forge.....Lbs.	13520	0 10	1352 00	.....
Mur en talus en ciment .....verges c.	2776	4 00	11104 00	.....
Remplissage de pierre..... do	4283	0 70	2998 10	.....
Doublage en pierre, gravois, &c..... do	726	0 50	368 00	.....
				22006 50
<i>Caisson à enlever.</i>				
Madriers de pin .....pieds lin.	51092	0 20	10218 40	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	5710	1 00	5710 00	.....
Doublage en terre, etc..... do	1740	0 50	870 00	.....
				16798 40
<i>Déversoir.</i>				
Madriers en chêne .....pieds c.	527	0 25	131 75	.....
Planches de chêne.....F. B. M.	3920	25 00	98 00	.....
Fer de forge .....Lbs.	1176	0 15	176 40	.....
Maçonnerie brute.....verges c.	260	4 50	1170 00	.....
Maçonnerie d'arche..... do	61	16 00	976 00	.....
				2552 15
				\$ 243507 35

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX AUX RAPIDES DES JOACHIMS.				
<i>Ecluses Nos. 33, 34 et 35.</i>				
Déblai de roc.....verges c.	19700	\$ cts. 1 75	\$ cts. 34475 00	\$ cts.
Remblai do	51500	0 25	12875 00	.....
Déplacement de jetées et caissons, &c..... do	4930	0 20	986 00	.....
				48336 00
Maçon. des murs d'écluse, parem. et recouv. do	6727	13 00	87451 00	.....
do do souterrains do	374	17 00	6358 00	.....
do do d'appui do	15191	6 75	102539 25	.....
Maçonnerie brute au ciment..... do	830	4 75	3942 50	.....
do béton..... do	154	6 50	1001 00	.....
Mur en talus en ciment do	1320	4 00	5280 00	.....
Madriers dans les fondations .....pieds lin.	4556	0 17	774 52	.....
Fer forgé dans do. lbs.	10559	0 15	1583 85	.....
Fonte de fer..... do	14560	0 10	1456 00	.....
Seuils d'écluse complets do			1565 00	.....
Portes d'écluse complètes do			14375 00	.....
Portes de souterrain complètes..... do			1625 00	.....
				227951 12
<i>Caisson, digues et bord du canal.</i>				
Déblai.....verges c.	857	1 25	1071 25	.....
Madriers de pin .....pieds lin.	113340	0 15	17001 00	.....
Planches et catvelles .....F.B.M.	246800	20 00	4936 00	.....
Fer forgé..... lbs.	40200	0 10	4020 00	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	19280	0 50	9640 00	.....
Mur en talus en ciment do	53	4 00	212 00	.....
Mur en pente do	4179	1 75	7313 25	.....
Doublage en pierre de recoupe, etc..... do	700	0 50	350 00	.....
				44543 50
<i>Caisson à déplacer.</i>				
Madriers de pin .....pieds lin.	20910	0 20	4182 00	.....
Remplissage de pierre.....verges c.	2320	1 00	2320 00	.....
Doublage en terre..... do	1260	0 35	441 00	.....
				6943 00
TRAVAUX AUX RAPIDES MCSORLEY				
<i>Ecluse No. 36.</i>				
Déblai de roc .....verges c.	10420	\$ cts. 2 00	\$ cts. 20840 00	\$ cts.
“ terre do	9130	9 25	2282 50	.....
Remblai do	8640	0 25	2160 00	.....
				25282 50
Maçon. aux murs d'écluse, parois et recouv. do	2475	15 50	38362 50	.....
do do souterrains do	148	19 09	2812 00	.....
do do d'appui do	5649	7 25	40962 75	.....
Maçonnerie brute en ciment..... do	325	4 90	1592 50	.....
do en béton do	68	6 75	450 00	.....
Madriers dans les fondations.....pieds lin.	2020	0 17	343 40	.....
Fer forgé do lbs.	4500	0 15	675 00	.....
Fonte de fer..... do	5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluse complets do			625 00	.....
Portes d'écluse complètes..... do			6200 00	.....
Portes de souterrains complètes..... do			550 00	.....
				93260 15
<i>Digue et caisson.</i>				
Déblai de terre .....verges c.	2000	0 25	500 00	.....
Madriers de pin.....pieds lin.	121820	0 15	18273 00	.....
Planches et carvelles .....F.B.M.	185200	0 20	3904 00	.....
Fer forgé lbs.	39020	0 10	3902 00	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	19420	0 70	13594 00	.....
Mur en talus en ciment..... do	1920	4 30	8256 00	.....
Doublage en pierre de recoupe, gravois, etc... do	617	0 50	308 50	.....
				48737 50
<i>Caisson à déplacer.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	7380	0 20	1476 00	.....
Remplissage en pierre .....verges c.	520	1 00	520 00	.....
Doublage en terre, etc..... do	330	0 30	99 00	.....
				2095 00
				169375 10

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAV. AUX RAPIDES ROCHER CAPITAINE.				
<i>Ecluses No. 37, 38, 39 et 40.</i>				
Déblais de roc	Verges c.		\$ cts.	\$ cts.
Déblais de roc	Verges c.	50113	1 75	87697 75
do terre	do	54525	25	13631 25
Remblai.....	do	32454	10	3245 40
				104574 40
Maçon. aux murs d'écl. parois et rec'ment	do	8145	16 50	134392 50
do souterrains	do	522	20 00	10440 00
do d'appui.....	do	18194	7 00	127358 00
Maçonnerie brute en ciment	do	1551	5 00	7775 00
Maçonnerie en béton	do	221	6 90	1524 90
Mur en talus en ciment.....	do	1132	4 50	5094 00
Madriers pour fondations	Pieds lin.	6570	17	1116 90
Fer forgé	lbs.	15060	15	2259 00
Fonte de fer	do	20340	10	2034 00
Seuils d'écluse complets				2190 00
Portes d'écluses complètes.....				19175 00
Portes de souterrains complètes.....				2275 00
				315634 30
<i>Digue et bords du canal.</i>				
Déblais de terre.....	Verges c.	2696	25	674 00
Levée.....	do	860	25	215 00
Madriers de pin.....	Pieds lin.	312410	15	46861 50
Planches et carvelles.....	F. B. M.	482800	20 00	9656 00
Fer forgé.....	lbs.	151510	10	15151 00
Remplissage en pierre.....	Verges c.	50310	1 00	50310 00
Mur en talus en ciment.....	do	236	4 50	1062 00
Mur en pente.....	do	4340	2 00	8680 00
Doublage en pierre de recoupe, gravois, etc	do	1451	50	725 50
				133335 00
				\$553543 70
TRAVAUX AUX DEUX RIVIÈRES.				
<i>Ecluses Nos. 41, 42, 43 et 44.</i>				
Déblai de roc.....	Verges c.	3540	1 90	6726 00
de de terre	do	50900	25	12725 00
Levée	do	20610	15	3091 50
				22542 00
Maçon. aux murs d'écl. parois et rec'ment.	do	7860	13 50	106110 00
do souterrains	do	522	18 00	9396 00
do d'appui.....	do	18230	6 75	123052 50
Maçonnerie brute en ciment.....	do	580	5 00	2900 00
do en béton.....	do	2408	7 00	16856 00
Madriers dans les fondations.....	pieds lin.	32900	17	5593 00
Planches do	F. B. M.	146200	20 00	2924 00
Fer forgé do	lbs..	3100	15	466 50
Fonte de fer.....	do..	20340	10	2034 00
Seuils d'écluse complets.....				2190 00
Portes d'écluse complètes.....				18650 00
Portes de souterrains complètes				2275 00
				292447 00
<i>Digue et bords du canal.</i>				
Déblai.....	verges c.	720	1 00	720 00
Remblai.....	do	22130	15	3319 50
Madriers de pin.....	pieds lin.	176250	15	26437 50
Planches et carvelles.....	F. M. B.	198600	20 00	3972 00
Fer forgé.....	lbs...	72630	10	7263 00
Remplissage en pierre	verges c.	38538	80	30830 40
Mur en talus en ciment.....	do	3272	4 00	13088 00
Mur en pente.....	do	5969	2 00	11938 00
Doublage en pierre de recoupe, gravois, etc	do	555	50	277 50
				97845 90
<i>Caisson.</i>				
Madriers de pin.....	Pieds lin.	18430	20	3686 00
Remplissage en pierre.....	Verges c.	3000	1 00	3000 00
Doublage en terre.....	do	1200	35	420 00
				7106 00
				\$419941 40

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
TRAVAUX AUX RAPIDES JOHNSON.				
<i>Ecluses Nos. 45 et 46.</i>				
Déblai de roc	Verges c.	5605	2 00	11120 00
do de terre.....	do	57150	0 30	17145 00
Levée.....	do	10964	0 15	1644 60
				29909 60
Maçonnerie, mur d'écl., parois et recouvrem.	do	4201	15 00	63150 00
do do souterrains.....	do	296	20 00	5920 00
do do d'appui.....	do	9448	7 25	68498 00
do brute en ciment.....	do	590	5 25	3097 50
do en béton	do	750	7 20	5300 00
Madriers dans les fondations.....	Pieds lin.	11530	0 16	1844 80
Planches do	F. B. M.	43400	20 00	868 00
Fer forgé do	lbs	4800	0 15	720 00
Fonte de fer do	do	11560	0 10	1156 00
Seuils d'écluse complets.....				1250 00
Portes do complètes				11000 00
do souterrains do				1300 00
				164104 30
<i>Digue et bords du canal.</i>				
Déblai	Verges c.	1790	0 75	1342 50
Levée	do	26280	0 15	3942 00
Madriers de pin.....	Pieds lin.	175640	0 14	24589 60
Planches et carvelles.....	F. B. M.	465600	20 00	9312 00
Fer forgé.....	lbs.	77720	0 11	8549 20
Remplissage en pierre.....	Verges c.	28340	0 75	21255 00
Mur en talus en ciment.....	do	190	4 75	902 50
Mur en pente.....	do	8282	2 00	16564 00
Doublage avec pierre de recoupe.....	do	1185	0 50	592 50
				87049 30
<i>Caisson.</i>				
Madriers de pin.....	Pieds lin.	17800	0 20	3560 00
Remplissage en pierre.....	Verges c.	2000	1 00	2000 00
Doublure en terre, etc.....	do	1320	0 30	396 00
				5956 00
				\$287019 20
TRAVAUX À LA CHUTE DE PLAIN CHANT.				
<i>Ecluses Nos. 47 et 48.</i>				
Déblai de roc	Verges c.	17614	1 75	30824 50
Levée.....	do	9200	0 30	2760 00
				33584 50
Maçon. en murs d'écl. parois et recouvrem..	do	3995	19 00	75905 00
do do souterrains.....	do	226	23 00	5198 00
do do d'appui.....	do	9366	7 30	68371 80
Maçonnerie brute en ciment.....	do	135	6 00	810 00
do en béton.....	do	85	8 25	701 25
Madriers dans les fondations	Pieds lin.	2540	0 17	431 80
Fer forgé.....	lbs.	6050	0 15	907 50
Fonte de fer.....	lbs.	8780	0 10	878 00
Seuils d'écluse complets				940 00
Portes d'écluse complètes				8475 00
Portes de souterrains do				975 00
				163593 35
<i>Digue.</i>				
Déblais.....	Verges c.	530	0 50	265 00
Madriers de pin.....	Pieds lin.	66250	0 15	9937 50
Planches et carvelles.....	F. B. M.	188500	20 00	3770 00
Fer forgé.....	lbs.	31700	0 10	3170 00
Remplissage en pierre.....	Verges c.	1590	0 40	636 00
Mur en talus en ciment.....	do	120	4 90	588 00
Doublage avec pierre de recoupe, gravois, etc.....		400	0 50	200 00
				18566 50
				\$215744 35

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
TRAVAUX AU RAPIDE DE LA ROSE.				
<i>Ecluse No. 49.</i>				
Déblais de roc.....	Verges cubes. 2650	1 75	4637 50	.....
Levée.....	do 8420	0 30	2526 00	.....
				7163 50
Maçon. des murs d'écluse, parois et recouvrement do	2200	18 00	39600 00	.....
do do souterrains... do	148	22 00	3256 00	.....
do do d'appui..... do	5096	7 15	36436 30	.....
Maçonnerie brute en ciment..... do	280	5 75	1610 00	.....
do d'assemblage en ciment..... do	70	8 00	560 00	.....
Madriers pour fondations.....	Pieds lin. 2020	0 17	343 40	.....
Fer forgé pour fondations.....	lbs. 4500	0 15	675 00	.....
Fonte de Fer.....	do 5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluses, complets.....	.....	.....	625 00	.....
Portes d'écluses, complètes.....	.....	.....	5650 00	.....
do de souterrains, complètes.....	.....	.....	650 00	.....
				89983 70
<i>Digue.</i>				
Déblai.....	Verges cubes. 370	0 50	185 00	.....
Madriers de pins.....	Pieds lin. 61980	0 15	9297 00	.....
Planches et carvelles.....	F. B. M. 181000	20 00	3620 00	.....
Fer forgé.....	lbs. 28660	0 10	2866 00	.....
Remplissage en pierre.....	Verges cubes. 8370	1 00	8370 00	.....
Maçonnerie brute.....	do 388	4 75	1843 00	.....
Doubl. avec pierre de recoup. gravois, etc. do	490	0 50	245 00	.....
				26426 00
				\$123573 20
TRAVAUX AUX CHUTES DES PARESSEUX.				
<i>Ecluses Nos. 50 et 51.</i>				
Déblais de roc.....	Verges cubes. 33128	2 25	74564 00	.....
Levée.....	do 8100	0 25	2025 00	.....
				76589 00
Maçonnerie des murs d'écluse, parois et recouvr. do	4125	17 00	70125 00	.....
do do souterrains do	226	21 00	4746 00	.....
do do d'appui..... do	9815	7 00	68705 00	.....
do brute en ciment..... do	200	5 50	1100 00	.....
do d'assemblage en ciment..... do	86	7 90	679 40	.....
Madriers pour fondations.....	Pieds lin. 2540	0 17	431 80	.....
Fer forgé pour do.....	lbs. 6050	0 15	907 50	.....
Fonte de Fer.....	do 8780	0 10	878 00	.....
Seuils d'écluses, complets.....	.....	.....	940 00	.....
Portes d'écluses, complètes.....	.....	.....	8700 00	.....
do de souterrains.....	.....	.....	975 00	.....
				158187 70
<i>Digue.</i>				
Déblais.....	Verges cubes. 330	0 50	165 00	.....
Madriers de pin.....	Pieds lin. 15120	0 15	2268 00	.....
Planches et carvelles.....	F. B. M. 96000	20 00	1920 00	.....
Fer forgé.....	lbs. 9140	0 10	914 00	.....
Remplissage en pierre.....	Verges cubes. 160	0 50	80 00	.....
Mur en talus en ciment.....	do 150	4 75	712 50	.....
Doubl. avec pierre de recoup. gravois, etc. do	2520	0 50	1260 00	.....
				7319 50
				\$242096 20

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAV. AUX RAP'S DES PETITS PARESSEUX.				
<i>Ecluses Nos. 52 et 53.</i>				
Déblais de roc.....	Verges c.			
Levée.....	do			
Maçon. des murs d'écl., parois et recouvrement do	do			
do do souterrains.....	do			
do do d'appui.....	do			
Maçonnerie brute en ciment.....	do			
do d'assemblage do.....	do			
Madriers pour fondations.....	Pieds lin.			
Fer forgé pour do.....	lbs.			
Fonte de Fer.....	do			
Seuils d'écluse complets.....				
Portes d'écluses complètes.....				
Portes de souterrains complètes.....				
<i>Digue.</i>				
Déblais.....	Verges c.			
Madriers de pin.....	Pieds lin.			
Planches et carvelles.....	F. B. M.			
Fer forgé.....	lbs.			
Remplissage en pierre.....	Verges c.			
Mur en talus en ciment.....	do			
Doublage en pierre de recoupe, gravois, etc..	do			
\$212116 45				
TRAVAUX A LA CHUTE TALON.				
<i>Ecluses Nos. 54, 55, et 56.</i>				
Déblais de roc.....	Verges c.			
Levée.....	do			
Maçon. des murs d'écl., parois et recouvrem. do	do			
do do souterrains.....	do			
do do d'appui.....	do			
Maçonnerie brute en ciment.....	do			
do d'assemblage do.....	do			
Dallage.....	do			
Madriers pour fondations.....	Pieds lin.			
Fer forgé.....	lbs.			
Fonte de Fer.....	do			
Seuils d'écluse complets.....				
Portes d'écluses complètes.....				
do de souterrains do.....				
<i>Digue.</i>				
Déblais.....	Verges c.			
Madriers de pin.....	Pieds lin.			
Planches et carvelles.....	F. B. M.			
Fer forgé.....	lbs.			
Remplissage en pierre.....	Verges c.			
Mur en talus en ciment.....	do			
Doubl. avec pierre de recoupe, gravois, etc..	do			
\$ 270105 05				

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités:	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX AU PIED DU LAC TATON.				
<i>Ecluse No. 57.</i>				
Déblais de Roc.....	Verges c.	9200	\$ 2 00	18400 00
Levée.....	do	6600	0 25	1650 00
				20050 00
Maçon. des murs et d'écl., parois et recouv.	do	2097	13 50	28209 50
do do souterrains.....	do	148	17 50	2590 00
do d'appui.....	do	4740	6 75	31995 00
do brute en ciment.....	do	116	5 25	609 00
do d'assemblage.....	do	68	7 75	527 00
Madriers pour fondations.....	Pieds L.	2020	0 17	343 40
Fer forgé do do.....	lbs.	4500	0 15	675 00
Fonte de Fer.....	do	5780	0 10	578 00
Seuils d'écluse complets.....				625 00
Portes d'écluses complètes.....				5500 00
do de souterrains complètes.....	do			650 00
				72301 90
<i>Digue.</i>				
Déblais.....	Verges c.	215	1 00	215 00
Madriers de pin.....	Pieds L.	17200	0 15	2580 00
Planches et carvelles.....	F. B. M.	72300	20 00	1446 00
Fer forgé.....	Verges c.	9030	0 10	903 00
Remplissage en pierre.....	do	1880	0 30	564 00
Mur en talus en ciment.....	do	65	4 75	308 75
Doubl. avec pier. de recoupe et grav., etc.	do	300	0 50	150 00
				6166 75
				\$98518 65
TRAVAUX SUR LE POINT DE PARTAGE.				
<i>Tranchée entre les lacs Nipissingue et La Truite.</i>				
Déblais de terre.....	Verges c.	483470	0 35	169214 50
do roc.....	do	355260	2 00	710520 00
				879734 50
do do au lac La Truite.....	do	175740	2 25	395415 00
do do do Tortue.....	do	84840	2 25	190890 00
do do débouché du Lac Tortue, do	do	321100	1 75	561925 00
do terre au débouché du lac do	do	1456	0 25	364 00
				1148594 00
<i>Ecluse de garde entre les lacs Nipissingue et la Truite.</i>				
Déblais.....	Verges c.	33830	2 00	67660 00
Levée.....	do	1960	0 30	588 00
				68248 00
Maçon. aux murs des écl., par. et recouv...	do	1665	16 50	27472 50
do do d'appui.....	do	3004	7 75	23281 00
do d'assemblage en ciment.....	do	136	7 50	1020 00
Madriers dans les fondations.....	Pieds L.	4040	0 17	686 80
Fer forgé do do.....	lbs.	9000	0 15	1350 00
Fonte de Fer.....	do	8780	0 10	878 00
Seuils d'écluse complets.....				1250 00
Portes d'écluse complètes.....				7855 00
				63793 30
				\$2160369 80

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
TRAVAUX AU PORTAGE DE LA CHAUDIÈRE ET AU DÉBOUCHÉ DU LAC NIPISSINGUE.				
<i>Ecluses Nos. 58, 59 et 60.</i>				
Excavation de roc.....Verges c.	48550	2 25	110237 50	.....
Levée.....do	41500	0 30	12450 00	.....
				122687 50
Maçon. aux murs d'écluses, parois et recouv. do	5586	17 50	97755 00	.....
do do souterrains.....do	374	21 50	8041 00	.....
do do d'appui.....do	12392	7 50	92670 00	.....
do brute en ciment.....do	173	6 00	1038 00	.....
do d'assemblage en ciment.....do	136	7 25	986 00	.....
Madriers pour fondations.....Pieds lin.	4556	0 17	774 52	.....
Fer forgé do.....lbs.	10560	0 15	1584 00	.....
Fonte de Fer.....do	14450	0 10	1445 00	.....
Seuils d'écluses, complets.....	.....	.....	1565 00	.....
Portes d'écluses, complètes.....	.....	.....	13000 00	.....
do de souterrains, complètes.....	.....	.....	1625 00	.....
				220483 52
<i>Digues.</i>				
Excavation.....Verges c.	400	1 00	400 00	.....
Madriers de pin.....Pieds lin.	39600	0 15	5940 00	.....
Planches et carvelles.....F. B. M.	115800	20 00	2316 00	.....
Fer forgé.....lbs.	23100	0 10	2310 00	.....
Remplissage en pierre.....Verges c.	5140	1 25	6425 00	.....
Mur à talus en ciment.....do	1368	4 75	7448 00	.....
Doub. avec pierre de recoupe, gravois, etc.. do	1830	0 50	915 00	.....
				25754 00
				\$368925 02
TRAVAUX AU RAPIDE DU BUISSON.				
<i>Ecluse No. 61.</i>				
Excavation de roc.....Verges c.	10400	2 00	20800 00	.....
Levée.....do	2700	0 25	675 00	.....
				21475 00
Maçon. aux murs d'écl., parois et recouv.. do	1995	16 00	31920 00	.....
do do souterrains.....do	148	20 00	2960 00	.....
do do d'appui.....do	4380	7 25	31755 00	.....
do brute en ciment.....do	96	5 75	552 00	.....
do d'assemblage en ciment.....do	70	7 00	490 00	.....
Madriers pour fondations.....Pieds lin.	2020	0 17	343 40	.....
Fer forgé.....lbs.	4500	0 15	675 00	.....
Fonte de Fer.....do	5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluses, complets.....	.....	.....	625 00	.....
Portes do complètes.....	.....	.....	5200 00	.....
do de souterrains, complètes.....	.....	.....	650 00	.....
				75748 40
<i>Digue et jetées.</i>				
Excavation.....Verges c.	1130	1 00	1130 00	.....
Madriers de pin.....Pieds lin.	89410	0 15	13411 50	.....
Planches et carvelle.....F. B. M.	164400	20 00	3288 00	.....
Fer forgé.....lbs.	32410	0 10	3241 00	.....
Remplissage en pierre.....Verges c.	13214	1 00	13214 00	.....
Mur à talus, en ciment.....do	76	4 60	349 60	.....
Doub. avec pierre de recoupe, gravois, etc... do	1510	0 50	755 00	.....
				35389 10
				\$132612 50

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX AU RAPIDE DU PARISIEN.				
<i>Ecluse No. 62.</i>				
Excavation de Roc.....verges c.	8050	\$ 2 00	\$ 16100 00	.....
Levée do	6700	0 30	2010 00	.....
				18110 00
Maçon. aux murs d'écl. parois et recouvrem. do	1995	15 25	30423 75	.....
do do souterrains..... do	148	19 25	2849 00	.....
do do d'appui..... do	4382	7 25	31769 50	.....
Maçonnerie brute en ciment..... do	177	5 75	1017 75	.....
Maçonnerie d'assemblage en ciment..... do	70	6 80	476 00	.....
Madriers pour fondations.....pieds lin.	2020	0 17	343 40	.....
Fer forgé..... lbs.	4500	0 15	675 00	.....
Fonte de Fer..... do	5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluse complets			625 00	.....
Portes d'écluses complètes.....			5200 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			650 00	.....
				74607 40
<i>Digues et jetées.</i>				
Déblai de roc .....verges c.	270	0 75	202 50	.....
Madriers de pin .....pieds lin.	43040	0 15	6456 00	.....
Planches et carvelles.....F.B.M.	95000	20 00	1900 00	.....
Fer forgé.....lbs.	16160	0 10	1616 00	.....
Remplissage en pierre .....verges c.	5990	0 65	3893 50	.....
Mur à talus en ciment..... do	320	4 50	1440 00	.....
Rempl. avec pierre de recoupe, gravois, etc.. do	267	0 50	133 50	.....
				15641 50
				<u>\$108358 90</u>
TRAVAUX AU GRAND RECOLLET ET AU PETIT RECOLLET.				
<i>Ecluse No. 63.</i>				
Excavation de roc.....verges c.	16950	2 00	33900 00	.....
Levée..... "	5000	0 25	1250 00	.....
				35150 00
Maçon. aux murs d'écl. parois et recouvrem. "	2320	14 75	34220 00	.....
do do souterrains..... "	148	18 75	2775 00	.....
do do d'appui..... "	5095	7 00	35665 00	.....
Maçonnerie brute en ciment..... "	950	5 60	5320 00	.....
Maçonnerie d'assemblage en ciment.....	35	6 60	231 00	.....
Madriers pour fondations.....pieds lin.	1010	0 17	171 70	.....
Fer forgé do lbs.	2250	0 15	337 50	.....
Fonte de Fer do lbs.	5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluses complets.....			625 00	.....
Portes d'écluses complètes.....			5650 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			650 00	.....
Pierres détachées à pavé .....verges c.	150	1 50	225 00	.....
				86448 20
<i>Digues et jetées</i>				
Excavation de roc.....verges c.	60	1 50	90 00	.....
Madriers de pin .....pieds lin.	47650	0 15	7147 50	.....
Planches et carvelles.....F.B.M.	84200	20 00	1684 00	.....
Fer forgé..... lbs	13630	0 10	1363 00	.....
Remplissage en pierre .....verges c.	5815	0 40	2326 00	.....
Mur à talus en ciment..... "	18	4 25	76 50	.....
Doubleure avec pierre de recoupe, gravois etc. "	240	0 50	120 00	.....
				12807 00
<i>Caisson à déplacer.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	6540	0 20	1308 00	.....
Remplissage en bois .....verges c.	800	0 60	480 00	.....
Doubleage en terre, &c..... "	260	0 60	156 00	.....
				1944 00
				<u>\$136349 20</u>

I.—(Suite.)

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
TRAVAUX AUX PETITES DALLES, ET AUTRES DÉBOUCHÉS.				
<i>Ecluse No. 64.</i>				
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Déblai de roc.....verges C.	19240	2 00	38480 00	.....
Levée..... do	3000	0 25	750 00	.....
Maçon. aux murs d'écluse, parois et recouvrem. do	2268	14 00	31752 00	.....
do do souterrains..... do	148	18 00	2664 00	.....
do do d'appui..... do	5331	7 00	37317 00	.....
Maçonnerie brute en ciment..... do	147	5 50	808 50	.....
Maçonnerie d'assemblage en ciment..... do	70	6 50	455 00	.....
Madriers pour fondations.....pieds lin.	2020	0 17	343 40	.....
Fer forgé do .....Lbs.	4500	0 15	675 00	.....
Fonte de Fer..... do	5780	0 10	578 00	.....
Seuils d'écluse complets.....			625 00	.....
Portes d'écluse complètes.....			5800 00	.....
Portes de souterrains complètes.....			650 00	.....
				81667 90
<i>Digues et jetées.</i>				
Déblai.....verges c.	100	1 25	125 00	.....
Madriers de pin.....pieds lin.	29300	0 15	4395 00	.....
Planches et carvelles.....F. B. M.	73300	20 00	1466 00	.....
Fer forgé.....Lbs.	11300	0 10	1130 00	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	2110	0 60	1266 00	.....
Mur à talus en ciment..... do	780	4 25	3315 00	.....
Doublage en pierre de recoupe, gravois, &c..... do	540	0 50	270 00	.....
				11967 00
<i>Caisson à déplacer.</i>				
Madriers de pin.....pieds lin.	20910	0 20	4182 00	.....
Remplissage en pierre.....verges c.	2320	1 00	2320 00	.....
Doublage en pierre de recoupe, gravois, etc.....	1260	0 40	504 00	.....
				7006 00
				\$139870 90

J.

CANAL DES CHATS, ANCIENNE LIGNE.

ITEMS.	Quantités.	Prix.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ecluses Nos. 1, 2, 3, 4, 5, et Ecluse de Garde.</i>				
Déblai de terre	Verges c.	93700	0 25	23425 00
do roc de gneiss	do	321270	2 50	803175 00
do roc de pierre calcaire.....	do	155420	1 50	233130 00
Levée	do	36810	0 30	11043 00
				1070773 00
Maçonnerie aux murs d'écl., parois et recouvrement..		10444	12 00	125328 00
do do souterrains.....	do	748	16 00	11968 00
do do d'appui	do	24077	6 50	156500 50
Maçonnerie brute en ciment.....	do	690	4 50	3105 00
Maçonnerie d'assemblage.....	do	1200	6 00	7200 00
Madriers pour fondations.....	Pieds lin.	24459	0 16	3913 44
Fer forgé pour fondations.....	lbs.	16915	0 15	2537 25
Fonte de Fer	do	29220	0 10	2922 00
Planches pour fondations.....	F. B. M.	57300	20 00	1146 00
Seuils d'écluse complets.....				3125 00
Portes d'écluses complètes.....				25435 00
Portes de souterrains complètes				3250 00
				346430 19
<i>Digue et charpente, Pointe Hudson.</i>				
Madriers de pin	Pieds lin.	92300	0 15	13845 00
Planches et carvelles.....	F. B. M.	191500	20 00	3830 00
Fer forgé.....	lbs.	28750	0 10	2875 00
Remplissage en pierre.....	Verges c.	14201	0 80	11360 80
Mur à talus en ciment	do	1515	4 00	6060 00
Dallage.....	do	3796	1 50	5694 00
Doublage en pierre de recoupe, gravois, etc..	do	600	0 40	240 00
				43904 80
<i>Caisson à déplacer.</i>				
Madriers de pin.....	Pieds lin.	11880	0 26	2376 00
Remplissage en pierre	Verges c.	1389	1 20	1666 80
Doublage en terre, etc.....	do	576	0 50	288 00
				4330 80
				\$1465438 79

(Signé,)

THOS. C. CLARKE,
Ingénieur du relèvement de l'Ottawa.

2 Janvier 1860.

COMPARAISON DES ROUTES.

De Chicago à Montréal par le St. Laurent et l'Ottawa.

NOMS.	MILLES.				Nombre d'écluses.	Niveau racheté.	Courant.	Total d'élévation et de baisse.	
	Navigation ouverte.			Canaux.					Total.
	Lac.	Intérieure.	Total.						
PAR LE ST. LAURENT.									
Lachine .....	.....	.....	8.5	.....	5	43.75		
St. Laurent et Welland .....	.....	.....	60.5	.....	49	490.00		
	1145	134	1279	69.0	1348	54	533.75	26.5	561.25
PAR L'OTTAWA.									
Lachine .....	.....	.....	8.50	.....	5	43.75		
Ottawa .....	.....	.....	20.52	.....	64	665.70		
	75	401.74	976.74	29.02	1005.76	69	709.45	21.4	730.85

R A P P O R T .

BUREAU D'AGRICULTURE ET DES STATISTIQUES,

21 mars 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport de l'honorable ministre de l'agriculture de l'année 1859, pour être soumis à la Chambre d'Assemblée.

Je suis, monsieur,

Votre respectueux,

WILLIAM HUTTON,

Secrétaire.

A l'Honorable CHARLES ALLEYN,
Secrétaire Provincial,
Etc., etc., etc.

BUREAU D'AGRICULTURE ET DES STATISTIQUES,

2 mars 1860.

A l'Honorable CHARLES ALLEYN,
Secrétaire Provincial.
Etc., etc., etc.

MONSIEUR,—Conformément à la 6e disposition de 22e de Victoria, chap. 31, le ministre de l'agriculture a l'honneur de vous faire tenir son rapport annuel pour l'information des chambres législatives.

La difficulté de pouvoir recueillir des statistiques exactes en fait d'agriculture n'est pas encore aplanie, tant s'en faut, mais l'importance de ces informations devenant de plus en plus appréciée et reconnue, on ne rencontre plus aujourd'hui les mêmes obstacles qu'auparavant à les obtenir, non seulement en Canada, mais dans la Grande-Bretagne et particulièrement en Angleterre, où l'on s'est opposé avec tant de persévérance aux enquêtes faites sur les grains, produits, etc. Le recensement de janvier prochain fera probablement reconnaître davantage l'utilité des statistiques agricoles, et diminuer la résistance que l'on oppose généralement aux officiers employés à cet effet.

On devrait prendre les moyens de convaincre les populations de la province que le recensement n'a rien à faire en quoi que ce soit avec les taxes, mais que l'objet est tout simplement de connaître la richesse réelle et vraie de la province, de façon à pouvoir constater les progrès de la colonie et comparer son état actuel avec ce qu'elle a été par le passé et ce qu'elle sera dans l'avenir; de manière aussi à pouvoir comparer sa condition avec celle des pays étrangers.

“ Le peuple met beaucoup de lenteur à comprendre que les questions qui se rapportent à lui et à sa propriété aient quelque chose à faire avec le bien de tous; il oublie que dans des chiffres considérables on perd l'individu de vue dans la moyenne que l'on établit, et que cette moyenne ne peut s'obtenir que par une connaissance exacte de tout ce qui se rattache à l'individu.”

Il a été envoyé des questions sous forme de circulaires aux présidents de toutes les sociétés d'agriculture de la province, ainsi qu'à beaucoup d'autres. Le bureau a reçu cent deux réponses, 30 du Bas-Canada et 72 du Haut-Canada.

R A P P O R T D U H A U T - C A N A D A .

Voici l'analyse des soixante-et-douze réponses reçues du Haut-Canada :—

Il y a six comtés sur 24 qui n'ont envoyé qu'une réponse chacun; quatre qui n'ont envoyé que deux rapports chacun; cinq qui n'en ont envoyé que trois chacun; cinq qui en ont envoyé quatre chacun; les autres en ont envoyé cinq ou six, et pas davantage. C'est

Carleton qui a produit le rendement le plus considérable. Blé d'automne, 28½ minots par arcre; blé de printemps, 22¾. Northumberland vient après: 28½ pour le blé d'automne, et 19 pour le blé de printemps. Simcoe: 26½ pour le blé d'automne, et 23¾ pour le blé de printemps. York a donné un rendement de 27 pour le blé d'automne, et de 20 pour le blé de printemps; il n'a été reçu de ce comté qu'une seule réponse. Bruce donne 25 pour le blé d'automne, et 20 pour le blé de printemps. Leeds: 25 pour le blé d'automne et 16½ de blé de printemps. Peel donne 24¾ pour le blé d'automne et 18¾ de blé de printemps. Ontario donne 22½ pour le blé d'automne, et 23¼ de blé de printemps. La moyenne totale est de 21 minots pour le blé d'automne, et de 18¾ pour le blé de printemps: ceci paraît exact. Nous avons tout lieu de nous réjouir que ces moyennes dépassent d'autant celles de l'an dernier, qui étaient pour le blé d'automne, de 11¼ minots et de 13½ pour le blé de printemps: c'est une amélioration sur la récolte de l'an dernier d'au moins 76 pour cent sur le premier, et d'environ 46 pour cent sur le second; et sur le tout d'environ 16 pour cent au-dessus de la moyenne des 20 dernières années.

Relativement au dommage causé à la récolte du blé, soit par la mouche ou par la rouille, quarante-deux réponses n'en font aucune mention pour le blé d'automne en 1859. Dix-huit disent qu'il y a eu un léger dommage; huit constatent un dommage sérieux et considérable, soit de 10 à 25 pour cent; et trois une perte de 50 pour cent,—l'un du comté de Welland, le second du comté de Haldimand et le troisième du comté de Wentworth. Une gelée assez intense avait causé des dommages sérieux, le 5 juin, au dire de six réponses.

Le remède conseillé unanimement contre la mouche à blé est de semer de bonne heure les diverses sortes de blé d'automne; le blé *fife* de printemps doit être semé de très bonne heure, et dans tout cas, avant le 20 mai. Le blé à tige bleue, blanche, *Flint* et *Souler*, de même que le blé blanc de Kentucky, sont cités dans plusieurs réponses comme les plus hâtifs et les meilleurs, et le blé *fife* comme le meilleur blé de printemps. On y recommande beaucoup l'adoption d'un bon système de drainage et de bonne culture; et dans le fond, le drainage bien opéré est le plus sûr garant d'une agriculture florissante. C'est en vain qu'on voudrait avoir sans lui de riches et abondantes moissons; on ne réussira que sur des terrains de formation toute particulière. Il s'est présenté cinq ou six cas cependant où le blé de l'espèce la plus hâtive a souffert davantage de la gelée de juin; mais cette gelée a été exceptionnelle, sans exemple en Canada, depuis qu'on s'est livré à la culture du blé, et sans elle le blé dont nous avons parlé aurait donné le plus beau rendement.

L'honorable M. French, dans un essai qui passe pour être le plus complet publié sur le drainage, résume ainsi la perte qu'éprouvent les terres non drainées, occasionnées par l'évaporation excessive qui s'y fait:

1o. Les terres égouttées deviennent bonnes à la culture une semaine ou dix jours au printemps plus tôt que les autres terres.

2o. La croissance des graines est hâtée durant l'été par une augmentation de plusieurs degrés de température du sol.

3o. Enfin, en automne, les effets désastreux de la gelée sont reculés de plusieurs jours.

Dans le Bas-Canada, l'agriculture a fait très peu de progrès dans ce sens. Il n'y a que sept réponses qui y constatent la pratique du drainage: les autres n'en font aucune mention. Ses avantages sont évidemment peu compris. Il est plus que probable que si les sociétés d'agriculture décernaient des prix pour la plus grande étendue de terres en égouttement, on en retirerait bientôt de grands avantages, et la moyenne du rendement actuel serait de beaucoup augmentée.

La proportion entre le blé d'automne et le blé de printemps, suivant 31 réponses, est en faveur du blé de printemps, dont la culture est beaucoup plus générale et même double de celle du blé d'automne. La culture du blé de printemps est de deux tiers pour un de celle du blé d'automne. Treize constatent que la culture des deux espèces est environ égale—et seize que celle du blé d'automne prédomine sur la culture du blé de printemps d'environ un tiers. En comparant les réponses, on trouve que le nombre d'acres employés à la culture du blé est d'environ un tiers pour le blé d'automne, et de deux tiers pour celui de printemps. Il y a cinq ans, dans le Haut-Canada, on ne voyait pas un acre de blé de printemps contre dix acres de blé d'automne. Ce changement vraiment surprenant a été occasionné surtout par l'invasion désastreuse de la mouche à blé; il est probable qu'il ne sera que temporaire et qu'il disparaîtra lorsque le drainage et la haute culture auront

rendu inoffensif cet insecte destructeur, comme il l'a été en Angleterre par ce qu'on appelle "la grande culture." La moyenne générale de la récolte de blé dans la Grande-Bretagne est de 28 minots ; et la moyenne de sa pesanteur est de 60 lbs. par minot. Il n'y a pas de raison pour que la moyenne du Haut-Canada ne soit pas dans quelques années égale à celle de la Grande-Bretagne en pratiquant le drainage et la grande culture. Les sol et le climat y sont naturellement propres à la croissance du blé.

REPONSES DU BAS-CANADA.

BLÉ D'AUTOMNE.

Sur trente réponses envoyées du Bas-Canada, quatre seulement font mention du rendement de cette espèce de blé ; la moyenne particulière est de 18, 15, 20, 15 ;—moyenne générale, 17 minots par acre. Le comté de Laval a donné 18, le comté d'Ottawa 15, et le comté de Pontiac 20 et 15.

BLÉ DE PRINTEMPS.

Vingt-trois réponses parlent de la venue du blé de printemps ; l'une de Terrebonne constate une moyenne d'environ 20 minots ; une de Pontiac et une autre de Mégantic indiquant 18 ; une de Grantham 17 ; une de Leeds 16½ ; trois de Portiac et Lotbinière, 15 ; une de Mégantic, 16 ; une de Chicoutimi, et Montmagny, 11 ; et six autres, 9. La moyenne totale du rendement du blé de printemps dans le Bas-Canada, est donc de 13 minots par acre.

Dix réponses font mention de dommages sérieux causés au blé de printemps par la mouche à blé ; dans Chicoutimi, Iberville, Bagot Joliette et Témiscouata, ce dommage a été de 25 à 50 pour cent. Dix-sept réponses mentionnent que les dommages ont été très peu considérables, si même il y en a eu, cette année. Le remède conseillé est celui de faire les semailles de bonne heure ou très-tard ; un autre enseigne l'usage de passer un cable imbibé de térébentine sur les épis de blé lorsqu'ils sont en fleur. Le blé de la Mer Noire est celui que l'on recommande de préférence. Cinq réponses seulement parlent du blé *Fife*, quoiqu'il soit en si grande faveur dans le Haut-Canada.

AVOINE.

La moyenne totale du rendement de l'avoine dans le Haut-Canada est de 34½ minots par acre.

Deux comtés ont produit	50	minots	par	acre.
Trois	45	"	"	"
Dix-neuf	40	"	"	"
Treize	35	"	"	"
Vingt-deux	30	"	"	"
Sept	25	"	"	"
Deux	20	"	"	"

Les meilleurs rendements ont été donnés dans Simcoe, Ontario, Kent et Wentworth ; les plus bas l'ont été dans Lanark et Renfrew ; l'avoine noire commune est celle à qui l'on accorde la préférence. La moyenne du rendement de 1858 a été de 32 minots par acre ; il y a donc une amélioration d'environ 8 par cent sur la récolte de l'année dernière.

Si l'on considère que le minot légal de l'avoine en Canada n'est que de 34 lbs, et que la moyenne du rendement en Angleterre est de 60 minots par acre, de 40 lbs. au minot, on avouera que la culture de cette céréale doit encore faire des progrès parmi nous avant que d'atteindre ce résultat. Comme il n'y a rien dans le sol ou le climat du Haut-Canada qui s'oppose à la venue de ce grain, on peut en inférer que tout repose sur le mode de culture qui est defectueux. On a fait une importation assez considérable de nouvelles espèces de semences, et il est à espérer que ce progrès ira en augmentant jusqu'à ce qu'il ait atteint ou approché d'assez près les moyennes des rendements anglais.

Dans le Bas-Canada, les réponses constatent une moyenne de 22½ minots par acre. Mégantic 30 et Pontiac 25.

ORGE.

La moyenne du rendement de ce grain dans le Haut-Canada est de 27½ minots par acre ; seize réponses disent qu'il n'y en a que peu ; il y a 56 rapports. Dans le Bas-Canada la moyenne, est de 23 minots par acre : Chicoutimi, Bellechasse, Mégantic, Nicolet et Pontiac donnent 30 minots. La culture de cette espèce de grain augmente beaucoup dans le Bas-Canada : sur 30 réponses, trois seulement disent qu'il s'en cultive peu. L'orge d'automne se popularise et donne beaucoup d'espérances pour la richesse et la qualité de son rendement. On se fera une idée de la grande culture de ce grain dans le Bas-Canada, quand on saura que dans l'automne de 1859 il en a été exporté à Albany environ 600,000 minots. On a fait connaître à ce bureau de belles récoltes. C'est ainsi qu'un M. Haven, près de Ste. Catherine, a recueilli 150 minots d'orge d'une semence de trois acres. Un M. McCarty, près Niagara, a moissonné un champ le 12 juillet ; voici ce qu'il écrit :—
 “ J'avais fait des semailles de trois minots par acre, et j'ai recueilli soixante minots par acre
 “ sur un terrain jusque-là en jachère, et 40 minots sur un terrain préparé. Ce dernier
 “ terrain était aussi bon que celui qui avait été laissé en friche : la différence du rende-
 “ ment vient à mon avis, de ce que celui-ci a été ensemencé le 20 septembre et celui-là le
 “ premier du même mois.”

Il ajoute plus loin :—“ Je crois qu'en tout cas le rendement sera du double pour l'orge
 “ de printemps ; on la moissonne le 1er juillet avant l'apparition de la mouche ; nous la
 “ vendons \$1 le minot.”

Ce correspondant fait encore la remarque, que “ c'est une chose que tout le monde
 “ devrait savoir que la farine d'orge employée comme la farine de sarrasin lui est supé-
 “ rieure ; son goût est délicat et ses qualités sont vraiment bienfaisantes.”

On prétend que l'orge d'automne croît surtout dans les climats tempérés où les hivers sont courts et le printemps sec, tels que dans le midi de la France, en Italie, en Espagne, ou bien encore dans les pays où la neige de l'hiver couvre la terre à une grande épaisseur et se fond rapidement au printemps, comme dans la Russie, la Pologne et plusieurs endroits de l'Amérique du Nord.

On ne peut douter des précieux avantages de l'introduction de cette espèce de céréale en Canada, en lisant la réponse de M. Chs. Chapman, d'Ottawa, qui en a envoyé un échantillon à ce bureau.

“ Dans l'automne de 1851, écrit-il, j'étais en Angleterre dans un jardin de Villa, lorsqu'un pied d'orge (un seul) attira vivement mon attention par ses qualités vraiment remarquables : je l'apportai avec moi en Canada peu de temps après. Ce pied d'orge renfermait 56 épis, chacun à 5 rangés, très fort en paille et donnant une moyenne de 70 grains. Au printemps de 1852, j'en semai une partie qui me donna beaucoup de paille, mais pas un seul épi. Dans l'automne de la même année, j'en semai de nouveau : quelle ne fut pas ma satisfaction de voir au printemps suivant que tout me présageait une belle et riche récolte ! et, en effet, la moisson que j'en fis faire au 11 juillet, ne le cédait en rien à ce que j'avais vu en Angleterre. Je me suis livré depuis à divers essais tendant à m'assurer de la vigueur de cette orge,—du temps le plus convenable pour la semence,—de la quantité qu'il fallait prendre,—de la qualité du sol qui lui était le plus propre,—et si elle variait dans son rendement suivant le sol où était jetée une semence provenant de la récolte précédente. Dans le cours de ces expériences, le succès ne m'a jamais fait défaut quand je semai sur une terre préparée à cet effet et dans le temps convenable ; lorsqu'au contraire je semai tard ou dans des terres sablonneuses ou couvertes d'eau au printemps, rien ne poussa. Confiée à un terrain passablement ferme et bien remué, comme il doit l'être pour le blé d'automne, et dans aucun temps à partir du milieu d'août jusqu'au 10 septembre, je n'ai jamais vu que l'hiver lui ait fait aucun dommage : au contraire, elle conservait tous les traits caractéristiques de la semence originale. Elle mûrit dix jours plus tôt que le blé d'automne ; la vigueur de sa croissance est extraordinaire, car un pied de cette orge donne jusqu'à 50 épis ne renfermant pas moins de 60 grains chacun : là où elle ne vient pas trop drue, ce nombre augmente davantage. Jusqu'à l'automne de cette année, je l'ai semée sur des lignes éloignées les unes des autres de 15 pouces, laissant un espace de 3 pouces entre le grain jeté dans ces raies. Cette année, j'en ai semé sur des raies distantes de 10, 12 et 15 pouces sans autre changement, afin de m'assurer si l'aug-

mentation de la semence produirait une augmentation dans le rendement. J'ai commencé à la semer au 9 août et j'ai continué par intervalles jusqu'au 9 septembre. En adoptant le dernier procédé, la semence d'un acre prend exactement 6 lbs., ou un peu moins d'un gallon.

“Je prendrai ici occasion de vous dire que je ne suis pas un fermier, mais bien un jardinier, et que ce que j'ai fait n'est que pure expérience; je ne puis donc vous donner que le rendement proportionné par acre, qui, sur une terre à blé ordinaire, est un *minimum* de 60, et un *maximum* dépassant 80. Je n'ai pas essayé de la semer avec du mil; mais comme elle doit être clair-semée, il me semble probable qu'elle croîtrait assez forte pour ne pas être étouffée par la venue luxuriante du foin: car, au 6 octobre, j'ai vu la semence de cette espèce d'orge faite le 9 août offrir l'aspect d'une belle nappe verte, d'une épaisseur de 15 pouces. J'en ai envoyé alors plusieurs échantillons au professeur Buckland. La paille est très-bien proportionnée à la pesanteur de l'épi, et je ne me rappelle pas l'avoir vu couchée. Le fourrage est des meilleurs. Comme paille à tresser, on la regarde comme de première qualité: elle possède de plus une autre qualité excellente sur laquelle j'appelle surtout votre attention. Son grain a la forme du riz et son enveloppe est d'une ténuité remarquable, ce qui la rendrait d'autant plus précieuse pour ceux qui en feraient de l'orge perlée ou mondée. Une personne engagée dans ce commerce m'a signalé cet avantage en me la montrant, conservant après la fabrication, l'apparence et la grosseur naturelles du grain ordinaire; ce qui sans aucun doute attirera nécessairement l'attention du commerce. Depuis que je m'occupe de la culture de cette espèce d'orge, je n'ai pas remarqué qu'un seul épi, tige ou grain ait jamais été attaqué par aucun insecte ou par la rouille, et autant que je puis en juger, c'est un céréale des plus sûres et des plus profitables que le Canada peut produire dans certaines limites. En d'autres termes, que tout cultivateur sage la cultive là où le blé ne vient pas bien.—Qu'il la sème une année sur une large étendue contiguë à un champ de blé, et il pourra mieux voir et juger l'effet qu'elle produira sur la marche de la mouche. Plusieurs m'ont objecté la perte de temps et d'argent qu'entraînait suivant eux la manière de semer sur raies; voici comment je m'y suis pris: j'ai pris un morceau de bois de 6 pieds de long, 6 pouces de large et 2 d'épaisseur; je l'ai percé avec une tarière de 10, 12 ou 15 pouces de distance en distance; j'ai fixé des fiches dans chacun de ces trous: puis j'y ai ajouté un travail, des manchons et une couple de fiches à leur intersection. Voilà tout l'appareil. Avec un petit garçon pour conduire le cheval et un homme pour lever cet appareil, il est vraiment surprenant de voir la rapidité avec laquelle un acre est marqué et préparé. On peut alors se servir d'une machine à semer, et en 4 heures de temps un homme peut ensemenner un acre de terre avec une précision presque mathématique. Une machine telle que je l'ai décrite ci-dessus ne coûte pas plus de \$4, et peut servir aux légumes en régularisant tout simplement la distribution des fiches. Les frais de semer sur raies ne sont donc pas plus élevés que pour semer à la volée, malgré ce qu'il me semble d'abord. D'ailleurs, je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas semée à la volée aussi bien que toute autre espèce de grains là où deux minots sont semés. Il n'y a qu'à mêler à vos 6 lbs. de grains de la cendre ou toute autre substance de ce genre: par là, vous aurez épargné près de deux minots de grains par chaque acre ensemené, et vous pourrez en engranger la récolte avant même que le blé exige votre attention. Si vous le désirez, vous pourrez même, au grand avantage de vos bestiaux, faire une bonne récolte de navets blancs aussitôt votre champ débarrassé, pourvu que vous ne l'ayez pas semé de mil. Mon intention n'était pas d'abord de vendre de cette orge cette année, mais tous ceux qui l'ont vue ont manifesté un si vif désir d'en avoir, qu'ils m'ont même menacé de vol si je ne voulais leur en laisser. J'en ai donc exposé à l'exhibition de Kingston l'automne dernier, et je me propose d'en vendre maintenant au public. Pour la raison mentionnée plus haut, c'est-à-dire que je n'ai fait qu'une culture expérimentale, je ne puis disposer que d'une petite quantité: d'ailleurs, comme il suffit d'un gallon pour ensemenner un acre de terre, je me propose de demander \$2 pour cette mesure; ce qui serait peu de chose même avec les matériaux grossiers auxquels on mêle la semaille, et produirait assez pour ensemenner un vaste champ l'année qui suivrait.

Je l'expédierai gratis au chemin de fer d'Ottawa et Prescott, et je me propose d'en donner avis par la presse l'automne prochain, où je serai prêt à faire voir et juger par eux-mêmes ceux qui le voudront.

Je vous prie maintenant de m'excuser pour la longueur de cette communication : j'ai cru qu'en vous disant les choses à ma manière vous pourriez mieux juger des faits.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre, etc.,

CHS. CHAPMAN.

SEIGLE.

La moyenne du rendement du seigle dans le Haut-Canada est de 18 minots par acre ; mais 50 réponses disent que très peu ou point n'est cultivé.

Dans le Bas-Canada, ce grain, au dire de 22 réponses (sur 30 qui ont été reçues), est cultivée pour faire le pain. La moyenne est de 13 minots par acre, et la culture n'en est d'aucune manière profitable. Les plus forts rendements ont eu lieu dans Lotbinière et Mégantic, le premier est de 20 et le second de 18 minots. Chicoutimi a donné 17.

BLÉ-D'INDE.

Il n'y a que 37 réponses du Haut-Canada qui ont donné des rapports sur cette récolte : la moyenne constatée est de 20.60 par acre. 28 disent qu'il en a été peu cultivé, et 10 nous apprennent que ce grain a beaucoup souffert par la gelée de juin qui, quoiqu'elle ait été très-pernicieuse à la récolte de 1859, peut cependant être considérée comme exceptionnelle, vu qu'un cas semblable ne s'était pas présenté depuis 1836. Dans le Bas-Canada, le blé-d'inde, les pois et le sarrazin paraissent peu cultivés, et le sont avec des résultats divers.

POIS.

Soixante-et-quatre réponses du Haut-Canada parlent de cette récolte. La moyenne est de 23½ minots par acre, six seulement constatent le ravage de la punaise ; 58 déclarent unanimement que cet insecte n'a rien fait et avait presque entièrement disparu. Avant 1858, la punaise avait opéré beaucoup de ravages.

SARRAZIN.

Les réponses du Haut-Canada se taisent presque toutes sur cette moisson, de sorte qu'on ne peut rien en dire. 26 seulement en parlent et constatent une moyenne de 18 minots par acre. La culture s'en fait sur une très petite échelle.

PATATES.

Sous le rapport de cette culture, on constate une très grande amélioration dans le Haut-Canada. Il est vrai que les patates y pourrissent encore, mais dans une mesure assez restreinte. La moyenne de l'année dernière a été de 125 minots par acre ; celle de cette année est de 176. 45 réponses affirment que la maladie n'a pas paru cette année ; 14 disent que 25 à 50 pour cent de la récolte ont été perdus ; enfin, 12 constatent une légère perte de 5 à 10 pour cent. Nul ne peut expliquer cette maladie ; plusieurs l'attribuent à un insecte dont les ravages sont favorisés surtout par le sol humide des bas fonds et par des temps de pluie. La patate dite "Irish Cup" ou "Coupe Irlandaise" paraît être l'espèce la plus recommandée comme exempte de la maladie, quoique cependant une réponse la donne comme étant tout le contraire. On recommande aussi la terre neuve et les endroits secs comme propre à prévenir la maladie des patates.

Dans le Bas-Canada, le rendement constate également une grande amélioration. La moyenne de 26 réponses est de 175 minots par acre, c'est-à-dire d'environ 50 pour cent plus considérable que l'année dernière. La maladie tendrait à diminuer. 11 font mention de dégâts considérables, et 19 disent que la récolte a peu souffert cette année. On peut donc en conclure, ou du moins espérer que la maladie des patates cesse en Canada.

FOIN.

La récolte du foin a complètement manqué dans le Haut-Canada ; sur 72 réponses, 3 seulement mentionnant un rendement de deux tonnes par acre ; 26 d'une tonne et demie par acre et 28 d'un quart à trois quarts de tonne par acre. 48 disent que l'on a employé le gypse ou plâtre comme engrais, 10 mentionnent l'emploi du fumier par quelques uns.

Dans le Bas-Canada, la récolte du foin a été infiniment supérieure à celle de l'autre section de la province.

Les moyennes sont de 2 tonnes par acre, et l'exportation dans le Haut-Canada a été faite sur un pied assez considérable. Pour le foin, le Bas-Canada est généralement supérieur au Haut-Canada.

NAVETS.

Soixante-et-neuf réponses du Haut-Canada mentionnent le progrès de la culture du navet et le succès qui l'accompagne : l'une d'elles rend compte d'une récolte de 1000 minots ; une autre de 900 ; 6 de 800 ; 15 de 500 à 700, et 18 de 300 à 500. Ce rapport indique une grande amélioration sur les années précédentes et est de bon augure, car il ne peut y avoir de culture heureuse de céréales, sans que celle des légumes le soit aussi. Dans le fait, la culture des légumes sur un pied considérable et bien étendu est la véritable base d'une saine agriculture. L'an dernier, la mention faite de cette culture était si faible qu'on l'omit dans le rapport de ce département ; aujourd'hui au contraire, elle tend à devenir une partie importante des produits du pays.

Dix-neuf réponses du Bas-Canada constatent de même l'augmentation de cette récolte ; 16 parlent d'un rendement de 400 à 1000 minots ; une autre de 1000 minots ; une troisième de 700 ; 6 de 600 et 2 de 500.

LIN ET CHANVRE.

Quarante réponses du Haut-Canada ne font aucune mention de la culture de ces deux plantes ; 22 disent que le lin est peu cultivé et qu'on l'a laissé mûrir presque partout pour s'en procurer la graine ; l'une ajoute que la culture du lin fait des progrès, et une autre du comté de Lincoln constate l'essai qu'on y a fait cette année de la culture du chanvre. On apprendra avec plaisir, cependant, que le rapport des travaux de la Chambre d'Agriculture pour le mois de décembre, dit que MM. Perine qui ont semé cette année (1859) 400 acres de terre en lin dans le township de Woolwich, comté de Waterloo, et que le rendement a été bon, donnant par acre 12 minots de graine de lin pesant 56 lbs par minot, et 325 lbs de filasse, ce que MM. Périne regarde comme satisfaisant pour le rouissage à la rosée. On prépare la filasse pour le fil à coudre et la ficelle, mais en même temps on se plaint de ce que le Haut-Canada n'offre à ce produit aucun débouché. A mon avis, ce désavantage ne tardera pas à disparaître ; car aussitôt que les cultivateurs pourront produire un article de bonne qualité, l'usage des braies portatives s'introduira bientôt. Le lin est en grande demande sur les marchés anglais et obtient des prix excellents. A l'heure qu'il est, il s'y vend de 6d. à 8½d. sterling la lb. dans le nord de l'Irlande, et l'acre de lin y vaut de £12 à £20 sterling.

Le sol et le climat du Canada conviennent très bien à cette culture ; l'abondance des cours d'eau permet le rouissage à l'eau qui est supérieur de beaucoup au rouissage à la rosée, et donne une bien meilleure espèce de lin. Ce département a fourni à la Chambre d'Agriculture de Toronto des détails très étendus sur la méthode et la manière dont se fait cette culture, et ils ont été publiés dans le *Canadian Agriculturist*, livraison de février et mars 1860.

Les réponses du Bas-Canada s'accordent à dire que cette culture ne fait aucun progrès. Plusieurs en cultivent, mais en très petite quantité, qu'ils préparent et confectionnent pour leur propre usage. Il n'y a aucun instrument ou métier à brayer ou peigner. On mentionne dans une réponse un rendement de 200 lbs. de lin et 600 lbs. de graine par acre ; dans une autre, 125 lbs. de lin peigné, et 12 minots de graine ; dans une troisième, 150 lbs. de lin et 9 minots de graine par acre. Cette culture serait très profitable pour peu qu'il y eut des machines à brayer et à peigner ; aussi, les sociétés d'agriculture feraient-elles bien d'offrir un prix de valeur pour l'introduction de machines portatives afin de préparer ce produit pour le marché.

On mentionne que l'année dernière il a été produit dans le comté de Waterloo 60 tonneaux de lin et environ 6000 minots de graine. Jusqu'ici la valeur de ce rendement n'a pu être bien constatée, mais le lin vaut aujourd'hui en Angleterre de \$300 à \$350 le tonneau. Il est dit de plus qu'un M. Hespeler est sur le point de bâtir un moulin dans le comté. On nous adresse dans la même réponse un extrait d'une lettre de M. Godfrey, de Delaware, publié dans le *Free Press*, que voici :—

“ Si j'avais eu la certitude de réunir une quantité de lin suffisante pour l'expédier en Angleterre, moi, aussi bien que les autres agents coloniaux, aurions pu avoir des commandes pour plusieurs milliers de tonneaux. J'ai vu quelques petits échantillons de lin en culture, qui ne le cédait ni à celui d'Irlande, ni à celui du continent. Je me propose d'expédier à plusieurs marchands de mes amis, en Angleterre, quelques échantillons de filasse, et j'invite ceux qui cultivent cette plante de vouloir bien m'en envoyer. Adresse : P. O. Lambeth, late Junction, Westminster, near London, C. W.”

MOUTONS.

Les 72 réponses du Haut-Canada s'accordent à dire que le nombre des moutons a beaucoup augmenté, et que la toison et la viande sont plus belles et plus pesantes qu'en 1851 ; à l'exception de 10, elles approuvent toutes les Cotswolds ; 4 sont en faveur des Southdowns, et 2 pour les Mérinos et les Cheviots. Toutes recommandent les moutons Leicester comme très avantageux. La pesanteur actuelle du mouton vidé et dépouillé de sa toison est de 17 lbs., par quartier ; la toison pèse 4 lbs et 8 onces. Le chiffre des moutons en pâturage par 100 acres varie de 20 à 40 ; on mentionne un cas où il n'y en a que 16 et un autre 70. Ces derniers chiffres exceptés, la moyenne est de 26 pour chaque 100 acres de terre mise en culture depuis longtemps ; car les demandes avaient été adressées aux cultivateurs les plus en renommée dans chaque comté. D'après le recensement de 1852, on comptait alors 10 moutons par 100 acres de terre cultivée dans le Haut-Canada ; la toison n'était évaluée qu'à 2 lbs. 18 onces : on voit par là quel progrès considérable s'est fait sous le rapport du nombre et de l'espèce des moutons. En prenant la même proportion que le chiffre des moutons avait en 1852 avec la population, c'est-à-dire : 9 moutons pour chaque 10 habitants, et portant à 3½ lbs., la moyenne de la toison pour tout le Canada, nous nous trouverions aujourd'hui à avoir 2,592,000 moutons, et 9,082,000 lbs. de laine, comme produit de l'année dernière : on avouera que ce serait là une statistique très importante en fait de matières premières pour les fabricants canadiens, si cette quantité restait pour la consommation de la colonie. Mais les tableaux du commerce de 1858 constatent une exportation aux Etats-Unis de 1,545,412 lbs., à 22½ cts. la lbs., contre une importation de 254,664 lbs., à 20½ cts. ; les tableaux de 1859 constatent une exportation de 1,630,531 lbs., contre une importation de 121,830 lbs. Notre exportation de laine en chiffres ronds a donc été de 1,506,000 lbs., pendant que l'exportation faite par les Etats-Unis n'a été que de 951,938 lbs., ce qui prouve combien la fabrication de cet article important y est plus étendue que la nôtre. On trouve dans le *Journal de la Société des Arts*, des statistiques officielles des Etats-Unis qui montrent que l'Union entière possédait en 1859, 30,000,000 de moutons, et 75,000,000 lbs. de laine, faisait une moyenne de 2½ lbs. par toison : la raison d'une moyenne si faible est que la plus grande partie de leurs moutons sont de l'espèce Mérinos*

L'an dernier, il a été établi en Canada quelques fabriques de drap, et il n'y a pas le moindre doute que la fabrique nationale des lainages et étoffes n'augmente rapidement. La moyenne du prix de la laine tel que donné dans les tableaux est de 24 centins la lb., et il ne sera pas sans importance de savoir que le débouché est si vaste que plusieurs n'ont pas hésité à faire des établissements pour la fabrication des étoffes en laine. Le Bas et le Haut-Canada conviennent plus que tout autre pays à la production de la laine. Le climat y est presque le même que celui de la Suisse, couverte d'immenses pâturages qui lui apportent de très beaux revenus.

Dans le Bas-Canada, les réponses constatent de très grands progrès, tant sous le rapport de la qualité des moutons que sous celui de la beauté de la toison, de même que dans le nombre des bêtes par cent acres. Cinq cultivateurs en comptent 30, un autre 27, quatre 25 et le reste de 11 à 20 par cent acres ; la pesanteur de la toison y est donnée comme variant de 2 à 7 lbs., et en moyenne de 4 lbs., par toison : ce qui est très considérable. J'ai cependant fixée à 3½ lbs. la moyenne générale.

CULTURE DE LA VIGNE EN CANADA.

La correspondance suivante au sujet de la culture de la vigne, et de la fabrication du vin en Canada, m'a semblé pleine d'intérêt et assez importante pour lui donner place dans le rapport de ce bureau, lors même qu'elle n'aurait pour effet que de faire faire des essais et fournir des données pratiques sur le sujet :

(Copie.)

VAL DE COURTENAY,
Bury, 3 Août 1859.

A L'HON. MINISTRE DES FINANCES.

MONSIEUR,—Certaines circonstances venues dernièrement à ma connaissance me convainquent de plus en plus de la possibilité d'établir des vignobles sur les endroits élevés de cette partie du pays, dont le sol est pierreux, mêlé de sable et de gravois, et offre l'aspect des contrées méridionales ou occidentales.

Le bluet bourgeonne environ un mois avant le raisin, et malgré qu'il soit exposé au froid, il échappe aussi souvent ici aux gelées du printemps que dans le nord de l'Italie et en Suisse.

La semaine dernière, j'ai remarqué, au pied d'un coteau qui m'appartient, des bluets d'une venue magnifique malgré les gelées de cette année.

Il est reconnu que les vignes ne se ressentent pas des plus rudes froids d'hiver, lorsqu'elles sont taillées bas. On en voit la preuve en Crimée et à Neufchâtel, en Suisse, ce lieu si renommé par ses vins, et où le climat est bien moins favorable que le nôtre.

L'époque de la floraison du bluet me porte à croire que la vigne plantée dans des endroits convenables n'aurait rien à craindre des dernières gelées du printemps; celles d'automne ont pour effet de mûrir la grappe, à tel point que je les regarde comme nécessaires à la production du bon vin.

Je vous communique plus bas l'opinion exprimée sur ce sujet par MM. Foigneux et Moreau, qui font autorité parmi les vigneron du Nord :

“ 1o. Où la culture du maïs s'arrête, doit s'arrêter aussi celle de la vigne; quand l'un ne mûrit pas son épi, l'autre ne mûrit pas sa grappe.

“ 2o. Où les haricots ne mûrissent plus leurs grains, vous aurez beaucoup de peine à obtenir du raisin.

“ 3. Enfin, vigne plantée en pleine argile, ou en terre humide, s'expose aux gelées tardives, et vous donnera beaucoup d'acides et peu de sucre, et qui dit sucre, dit alcool, dit richesse et conservation des vins. Après cela, voici les principales considérations qui devront vous déterminer.

“ 1o. Qu'elle s'accommode du terrain où l'on doit la cultiver.

“ 2o. Que la végétation soit *ardive* au printemps, de telle sorte qu'elle échappe plus facilement à l'action désastreuse des gelées printanières qui causent les ravages les plus considérables dans les vignobles.

“ Cependant, c'est moins l'effet de la gelée que celui du soleil brûlant qui lui succède, qui amène ce résultat—aussi, peut-on le prévenir en soustrayant le vignoble à l'action *immédiate* du soleil matinal; dans le cas contraire, il arrive aux bourres gelées ce qui arrive à tous les végétaux délicats qui passent brusquement d'un état de rafraîchissement excessif à une température élevée.

“ Enfin, on doit choisir l'exposition du midi ou couchant pour les localités exposées aux gelées blanches, afin que le soleil ne frappe les bourgeons qu'*après* que la gelée a disparu.”

D'après ce qui précède et pour beaucoup d'autres raisons, je suis convaincu que je puis produire ici d'excellent vin : et j'ai pour cela un coteau situé au midi, de près de 300 acres d'étendue et offrant une inclinaison assez grande pour augmenter la température naturellement chaude de cette partie du pays. Je suis aussi d'avis qu'il n'y a que les townships de l'Est en Canada qui conviennent plus spécialement à la culture de la vigne. L'ouest ne garde pas une couche de neige suffisante en hiver, et les printemps hâtifs y exposent les vignes aux gelées blanches.

Les avantages que l'on peut retirer de l'heureuse culture de la vigne sont très nombreux.

Que ce pays ait ses plaines couvertes de troupeaux de moutons et ses coteaux cachés par les vignobles, et ce sera la Suisse de l'Amérique. Ce sera aussi le moyen de détruire les préjugés qui existent en Europe sur la rigueur extraordinaire du climat canadien, d'activer l'émigration dans ce pays et d'y attirer les capitaux et les bras nécessaires pour le rendre riche et florissant.

D'ailleurs, ces mêmes avantages envisagés au point de vue de l'économie politique ne sont pas d'une moins grande portée.

La culture de la vigne fournira au Canada les vins nécessaires à la consommation de toutes les classes de la population, et l'on sait que dans les pays vignobles il n'y a jamais eu besoin d'établir de sociétés de tempérance : c'est ainsi que les côteaux les plus stériles deviennent la source des plus grands bienfaits pour un pays. Le vin possède en outre des qualités nutritives remarquables : j'irai même jusqu'à dire que chaque bouteille de vin consommée dans une famille lui sauve une livre de viande, et ceci d'après l'expérience que j'en ai faite moi-même lorsque j'étais en Italie. J'avais 200 ouvriers à mon service à qui je donnais du vin aux repas, parceque je croyais par là faire de l'économie.

En 1800, l'Empereur Napoléon nomma une commission pour s'enquérir des causes de la misère qui régnait à cette époque dans la province de la Bretagne. La commission fit rapport que l'usage du whisky était la cause de ce paupérisme, le vin n'y pouvant pas parvenir, arrêté qu'il était par les droits d'entrée, et le sol trop humide ne se prêtant pas à la culture de la vigne. Ces droits furent immédiatement abolis, l'ivrognerie disparut et la province devint bientôt l'une des plus florissantes de la France.

Quelques années plus tard, le gouvernement de Belgique favorisa spécialement la culture de la vigne afin d'extirper l'ivrognerie de ce pays : le succès a suivi de près, et à l'heure qu'il est, les vins mousseux de Belgique le disputent à ceux de la Champagne. On a observé de plus que leur bouquet devient plus fin à mesure qu'on approche des limites nord des pays vignobles.

La préparation du sol, l'importation des ceps de Neufchatel pour les premiers 10 acres (environ 50,000), et les autres dépenses qu'entraînent nécessairement une entreprise de ce genre sont au-dessus de mes forces.

L'exécution de ce plan, sur une échelle moindre que 10 acres (étendue qu'un homme peut entretenir seul) entraînerait à peu près la même dépense et n'aboutirait à aucun résultat positif.

(Ici, M. de Courtenay émet quelques idées sur l'encouragement que le gouvernement devrait accorder en cas de réussite ;—puis il ajoute :)

Je m'engagerais :—1°. A préparer et à planter au printemps prochain un vignoble de 10 acres, qui en 3 ans me donnerait 2,000 bouteilles de bon vin, et 1,000 bouteilles de vin de moindre qualité par acre ; en 5 ans, la production serait près du double, sans compter une certaine quantité d'eau-de-vie. 2°. Je m'engagerais en 10 années à préparer un vignoble de 100 acres qui pourrait rendre 300,000 bouteilles de vins fins, rouge, blanc et mousseux, et pas moins de 100,000 bouteilles de vin de qualité inférieure.

Je ne prétendrais à aucun octroi ou récompense d'aucune espèce avant que d'avoir accompli le premier de ces engagements au pied de la lettre ; et si le vin de mon crû n'offrait pas alors les conditions exigées, je consens volontiers à perdre le droit à aucune prime que ce soit.

Mais si, au contraire, au bout des trois années je puis montrer 20,000 bouteilles du vin de qualité supérieure et provenant de mon vignoble, j'aurai droit à la prime en question, pourvu que je remplisse la seconde partie de mes engagements au bout du temps voulu.

J'ai vingt ans d'expérience dans la culture de la vigne. J'ai avec moi un vigneron de 20 années de pratique, et qui a exercé son métier sur les confins nord de l'Italie et sur les dernières limites où la vigne se cultive dans les Alpes. Son expérience unie à la mienne sont, je m'en flatte, de sûrs garants de succès.

Je suis, de votre excellence,
le très obéissant serviteur,

W. DE COURTENAY

Cette lettre fut aussitôt adressée au professeur Hincks pour avoir son opinion, ainsi qu'à M. Henry Parker, de Cooksville. Voici leurs réponses :

(Copie.)

A. M. W. HUTTON,
Secrétaire du bureau d'agriculture
et des statistiques, Québec.

Toronto, 24 septembre 1859.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai étudié spécialement la lettre de M. de Courtenay sur la culture de la vigne en Canada. Il est évident que ce monsieur connaît pratiquement cette

culture et qu'il parle d'après sa propre expérience : ses autorités me paraissent également bonnes. Je dois dire, cependant, que j'entretiens des doutes sur la venue du maïs comme preuve du climat favorable à la vigne ; et tout en désirant de nouvelles tentatives pour établir les faits d'une manière plus satisfaisante, je penche vers l'opinion que la vraie vigne, —*vitis vinifera*—ne vient pas ici à maturité sans être protégé par une serre, et que nous avons beaucoup plus d'espérance de succès en cultivant les meilleures espèces de nos propres vignes.

Les vigneron de l'Ohio se sont crus obligés d'adopter ce plan, malgré que leur climat paraisse bien plus favorable que le nôtre. Je ne sais jusqu'où se sont arrêtés les essais qui y ont été tentés par quelques vigneron allemands, mais je ne doute pas qu'ils eussent adopté la vigne si la chose eût été possible ; c'est pourquoi, avant que de laisser importer des ceps d'Europe, je conseillerais qu'au moins on fît des expériences avec les différentes espèces que nous possédons. Il est très-possible qu'elles soient susceptibles de produire un vin de bonne qualité là où celles d'Europe feraient défaut.

Comme M. de Courtenay ne demande l'encouragement de la Législature que dans le cas où il réussirait, et assume personnellement les risques qu'il court, les doutes que j'émetts ne modifieront en rien la chose sous le rapport matériel. Ils peuvent mériter son attention si son expérience n'est qu'européenne ; et si ce monsieur peut réussir à introduire ici la culture de la vigne comme branche d'industrie nationale, je n'hésite pas à dire qu'il sera un des bienfaiteurs de ce pays. Je ne vois pas que la chose lui soit du tout impossible avec les espèces américaines, car je crains que la longueur de nos hivers canadiens ne permette aux espèces d'Europe de venir à maturité complète.

Je crois que les vignobles de l'Ohio donnent un bon vin, et qu'ils s'améliorent d'année en année.

Croyez-moi, cher monsieur,

Votre fidèle,

WILLIAM HINCKS.

P. S.—M. de C. mentionne le bluet, mais il me semble qu'il devrait remarquer qu'il n'est pas le même que celui d'Europe, et qu'il est particulier à ce climat.

(Copie.)

A M. WILLIAM HUTTON,
Secrétaire du Bureau d'Agriculture
et des Statistiques.

CLAIR HOUSE.

Cooksville, 30 septembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai été jusqu'à ce jour empêché de répondre à votre lettre du 20 du courant, pour cause d'absence.

Je suis flatté de voir que l'opinion de M. de Courtenay s'accorde avec la mienne sur plusieurs points de la culture de la vigne. Comme de juste, je ne puis parler avec certitude du Bas-Canada, mais je considère la chose comme d'une importance vitale pour le Haut-Canada.

J'ai fait des expériences qui m'ont prouvé au-delà de tout doute que l'on peut faire de belles et abondantes vendages sans avoir besoin, ainsi que le recommande M. de Courtenay, de les enterrer comme en Crimée ou de les tailler bas.

L'an dernier, j'ai fait une vendage de plusieurs tonnes sur un vignoble de quelques acres ; j'ai vendu une certaine quantité de raisins mûris ; j'ai fait du Champagne avec ceux qui étaient verts, j'ai aussi fait quelque peu de Champagne rouge et du vin de Xérès. J'ai fourni à un seul acheteur 100 gallons de Champagne, qu'il a trouvé d'un bouquet supérieur, et j'en ai mis une pièce en bouteilles pour mon propre usage. Tous ceux qui en boivent s'accordent à en louer la qualité.

Je suis convaincu que l'âge le rendra encore plus fin, car il m'est resté de ma première vendage quelques bouteilles que j'ai trouvées très-supérieures et qui, sans doute, le deviennent de plus en plus.

Voici mon mode d'action :—Je plante un certain nombre de ceps, éloignés d'un pied et par rangs éloignés de six pouces les uns des autres : ils y restent deux ans et exigent peu de soin pour les garantir des mauvaises herbes. En même temps, j'assainis et égoutte

le terrain. Cela fait, je prends des ceps de deux ans et je les replante le printemps ou l'automne ; j'ai de leur venue en les renchaussant souvent : puis, l'année suivante, je reçois un léger rendement.

J'ai beaucoup de vignes qui croissent au-dessus de treillis en fil de laiton disposé en forme de toit de maison ; d'autres sont tout simplement attachées à des pieux. J'obtiens beaucoup plus des vignes disposées sur les treillis ; mais les frais d'érection, le gazon et les mauvaises herbes qui croissent au-dessous m'empêcheront d'employer ce système sur une plus large échelle. Les gelées de printemps n'ont jamais fait de dommage à mes vignes jusqu'à cette année, où celle du 4 juin a détruit entièrement ma récolte ; mes vignes n'ont cependant rien éprouvé. La gelée blanche de l'automne mûrit certainement le raisin ; mais j'ai remarqué que celle qui est assez forte pour faire tomber les feuilles de la vigne endommage le fruit.

Je suis d'opinion que les sarments importés ne conviendront pas, parce qu'ils demanderont à être enterrés l'hiver et exigent aussi beaucoup de travaux, sans compter le dommage qu'en éprouvera le vignoble. D'un autre côté, le raisin indigène, le Clinton, a résisté sain et sauf aux hivers les plus intenses, tandis que le froid frappait de mort le Noir Hambourg, le Noir Chester, l'Eau Sucrée, l'Isabelle, le Catawba et le Muscat Royal. Mêlé au sucre, le Clinton produit un excellent vin.

Ce n'est qu'avec des hommes comme M. de Courtenay que les ressources d'un pays peuvent être exploitées et développées, pourvu que l'encouragement public leur vienne en aide. Ce qu'il se propose est beau, mais difficile. Le Canada couvert de vignobles offrirait un autre aspect que celui qu'il offre aujourd'hui ; car combien ont eu des octrois de terres sur lesquelles ils n'ont encore semé que la patate et abattu le bois.

J'ai fait tout en mon pouvoir pour répandre la culture de la vigne, mais sans succès : que peuvent mes efforts, s'ils restent isolés ? J'ai distribué des ceps et j'ai tenté de convaincre plusieurs des grands avantages qu'ils retireraient de la culture de la vigne pour le pays ; mais ils ne veulent pas encourir les dépenses préliminaires : d'ailleurs, ils craignent de ne pas avoir de marché. Cependant, que la chose commence une bonne fois, et il ne peut y avoir de doute que le pays ne soit bientôt couvert de ce précieux article de commerce.

L'intérêt que je porte à un tel sujet sera mon excuse pour avoir écrit une lettre aussi longue.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY PARKER.

Copie de cette lettre de M. Parker fut envoyée au professeur Hincks et à M. de Courtenay, qui y répondirent de la manière suivante :—

COLLÈGE DE L'UNIVERSITÉ,

Toronto, 7 octobre 1859.

A. M. W. HUTTON,
Bureau d'Agriculture
et des Statistiques, Québec. }

MON CHER MONSIEUR,—Je vous suis très obligé de la copie de la lettre de M. Parker, et je suis bien aise de voir un homme intelligent, de beaucoup d'expérience émettre mes propres idées sur la culture de la vigne. Celle dite Clinton, qu'il croit la plus convenable, est une des variétés des espèces indigènes. Il est probable, cependant, qu'en appliquant, aux vignes Catawba et Isabelle, espèces indigènes et qui viennent si bien dans l'Ohio, le système d'émondage sévère, elle ne manqueraient pas de donner un excellent rendement. M. Parker est, comme moi, d'opinion que l'importation ici de sarments européens serait sans résultats.

Il n'y a pas de doute que la culture du raisin ne soit une branche d'industrie dont on doit désirer l'introduction en ce pays, et que les efforts en ce sens méritent l'encouragement. Mais, en même temps, je regretterais que M. de Courtenay, par excès de confiance, courût de si grands risques dans l'exploitation exclusive de la vigne d'Europe. Pour ma part, j'essaierais quelques ceps d'Europe en leur appliquant un système d'émondage sévère, ce qui ne m'empêcherait pas d'essayer les principales variétés de l'espèce américaine, et je

planterais mon vignoble de celles qui viendraient le mieux : de cette manière, il n'y aurait que peu de risques. Ne vaudrait-il pas mieux, peut être, planter immédiatement un vignoble de ceps de l'espèce dite Cinton, dont le rendement et la qualité du vin sont assurés et reconnus. Si l'on réussissait avec les meilleurs espèces américaines, telles que le Catawba et l'Isabelle, on pourrait leur donner la préférence sur les autres ; mais si au contraire les espèces européennes viennent bien, ce dont je doute beaucoup, elles devront être préférées.

Si je vis, je tâcherai à la prochaine saison de faire une visite au vignoble de M. Parker.

Croyez-moi, monsieur,

Votre fidèle,

WILLIAM HINCKS.

VAL DE COURTENAY,

Bury, 8 octobre 1859.

A M Wm. HUTTON,
Secrétaire du Bureau
d'Agriculture et des
Statistiques, Québec. }

MON CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre honorée lettre du 4 courant, et je vous suis infiniment obligé pour la copie de la correspondance si intéressante de M. Parker. Ce qu'il dit de la vigne dite Clinton, est de la plus grande importance. Je savais que la plus grande partie des autres espèces qu'il mentionne ne réussissaient pas, mais ce dont je suis certain, c'est qu'il y a deux espèces de raisins de Bourgogne cultivés en Belgique, qui satisferont toutes les exigences en les greffant sur le Clinton de la manière suivante, c'est-à-dire : *Grefte en fente-couture.*

Je n'ai aucune difficulté à vous permettre l'usage que vous voudrez de mes lettres, et vous remercie de nouveau de l'intérêt et de la bonté dont vous faites preuve à mon égard.

Je demeure, monsieur,

Votre fidèle,

W. DE COURTENAY.

P. S.—J'oublie de vous dire que je crois mauvais le plans de M. Parker pour transplanter les vignes vicieuses ; et je suis loin d'admettre que le bon vin puisse provenir d'un terrain autre que le sablonneux ou graveleux. L'art du vigneron ne se compose que de deux choses : la greffe et la taille. Si vous pensez que ce ne serait pas trop prendre de liberté avec M. Parker, je répondrai en détail à sa lettre si intéressante.

L'ÉLEVE DU VER À SOIE.

Outre ces communications, il y a eu de plus une correspondance avec M. de Courtenay au sujet de la culture du ver à soie en Canada, et qui est digne de l'intérêt et de l'attention de tous. Les lettres parleront d'elles-mêmes. La première a été adressée à l'honorable A. T. Galt et transmise par lui à ce département.

(Copie.)

VAL DE COURTENAY,
Bury, 18 août 1859.

A l'Hon. A. T. GALT,

Etc., etc., etc.

MON CHER MONSIEUR,—Depuis que j'ai pris la liberté de vous écrire, il y a quelques jours, par l'entremise de M. Machin, j'ai été assez heureux pour faire une découverte qui seule pourrait suffire à la richesse de ce pays. C'est que le tilleul américain (Basswood) ainsi appelé, est une espèce de "Morus Alba," ou Mûrier Blanc, du genre "Multicaule," de la plus belle espèce que j'aie jamais vue, et qui donne plus de soie qu'aucun autre à ma connaissance. Mon domestique italien, qui est un éleveur de vers à soie de première classe, accourut il y a peu de jours à la maison pour m'informer qu'il avait découvert, dans une partie reculée de mon bois, deux magnifiques arbres à soie situés dans une petite clairière. Je me transportai sur les lieux, et je trouvai qu'en effet c'était une seconde venue

de tilleuls : nous en fîmes l'essai, comme d'habitude, et nous nous assurâmes qu'ils renfermaient beaucoup de soie et appartenaient à une espèce très recherchée du "Morus Alba" (mûrier blanc) "Multicaule." Possédant d'excellents traités sur le ver à soie, je comparai la feuille d'arbre découvert avec celle des branches, et trouvai qu'elle correspondait exactement à celle du mûrier noir "Morus Nigra," le fruit au "Morus Alba," son goût, sa couleur et la vigueur de sa croissance trahissaient évidemment le "Multicaule."

Il s'agit maintenant de savoir si le ver à soie peut réussir dans notre climat. En Italie, il ne peut réussir dans les plaines basses et trop chaudes ; mais là comme en France il vit très bien partout où l'élevage du coq-d'inde se fait aisément. D'après ces renseignements et beaucoup d'autres, moi-même et mon domestique italien sommes d'opinion que le printemps prochain, il n'y a pas de doute que nous soyons capables de recueillir de la soie en ce pays dans la quantité que nous désirerons.

Ecrivant à un homme d'état aussi distingué, je n'ai pas besoin de m'étendre sur les avantages incalculables que peut produire cette découverte.

Avant de terminer, cependant, je ferai remarquer qu'il est de la plus grande importance d'importer de la graine de ver à soie avant l'hiver, si le gouvernement se propose de le faire. Au printemps, la graine supporte mal le changement. Celle qui convient le mieux à ce pays est celle de Constantinople, de Belgique et de Russie. Il serait bon d'employer un peu de chacune de ces espèces de graines.

J'ai toujours trouvée la graine Italienne de qualité inférieure, et j'ai toujours fait mon possible de tirer la mienne de Constantinople, où il s'en trouve de deux espèces dont l'une produit une soie commune et de qualité inférieure.

Moi et mes domestiques seront heureux d'enseigner, autant que nous le pourrons, la culture de la soie qui est très simple. J'ai dans ma maison une domestique italienne qui a constamment fait ce travail pour moi en Italie ; les feuilles lui étaient fournies par les hommes.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très dévoué serviteur,

W. DE COURTENAY.

N. B.—Depuis que j'ai commencé cette lettre, j'ai trouvé une autre espèce de tilleul ou mûrier ; tous deux sont bons.

Après sa réception, cette lettre fut adressée au professeur Hincks, du collège de l'Université, pour avoir son opinion à ce sujet. M. Hincks répondit de la manière suivante :

A M. WILLIAM HUTTON, (Copie.)

Secrétaire du bureau d'Agriculture

et des Statistiques.

Toronto, 12 septembre 1859.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai donné toute attention possible au sujet traité par la lettre de M. de Courtenay ; mais je vous dirai qu'il m'est impossible d'en parler avec connaissance de cause, à moins que je n'aie devant moi des échantillons de l'arbre ou des arbres dont il parle. Cependant, m'est avis que M. de Courtenay doit avoir été induit en erreur par la ressemblance de la feuille du tilleul américain (Basswood), et surtout des bourgeons lorsque l'arbre a été abattu, avec la feuille du mûrier. Le mode que M. de Courtenay dit avoir employé pour s'assurer de la découverte m'est inconnu ; c'est pourquoi je ne puis me former d'opinion sur son efficacité ; mais je vais vous exposer des faits qui vous mettront en état de nous donner quelque certitude sur le sujet qui nous occupe en ce moment. Le genre du mûrier-morus renferme plusieurs espèces dont quelques-unes sont considérées comme la meilleure nourriture pour le ver à soie. Le morus nigra, mûrier fruitier, qui quoique fréquemment employé comme nourriture du ver à soie, ne produit guère de bonne soie, est lent à pousser ses feuilles et rend peu de services sous ce rapport. Le morus rubra, mûrier américain, est encore moins propre à la culture de la soie. Il vient dans la Nouvelle-Angleterre, mais je ne sache pas qu'il croisse en Canada. Le morus alba, mûrier blanc, a été cultivé pendant longtemps dans le midi de l'Europe comme nourriture pour le ver à soie, et a donné pleine satisfaction.

Il croît si lentement en Angleterre et est si sensible à l'action du froid, que toutes les tentatives que l'on y a faites pour l'utiliser dans la culture de la soie n'ont nullement réussi. Il y a quelques années, on fit des essais avec cet arbre sur un grand pied, à Philadelphie,

mais toutes les dépenses n'aboutirent à rien. Le *morus multicaulis* est une espèce à part, que l'on dit originaire des Iles Philippines; il fut introduit en Angleterre il y a quelques années, et il est fort estimé pour son feuillage large et touffu, sa propagation facile, ses qualités spéciales comme nourriture du ver à soie, et son active végétation. C'est au moyen de ce mûrier qu'une dame anglaise a réussi à cultiver la soie avec profit dans le sud de l'Angleterre. Ici, je craindrais que nos rigoureux hivers et nos longs printemps ne lui soient nuisibles. Cette espèce ne peut appartenir au Canada. Ce qui rend le mûrier propre au ver à soie et favorable à la qualité de la soie, c'est la présence du caoutchouc, ou autre substance semblable qui se trouve en plus ou moins grande abondance dans la nombreuse famille des mécacouliers à laquelle appartient le mûrier. Cette substance n'est pas, que je sache, dans le tilleul ou même dans les arbres qui peuvent avoir induit M. de Courtenay en erreur; mais ces mêmes arbres ont des qualités mucilagineuses assez semblables à celles que l'on voit dans les mauves, et qu'il faut bien se garder de confondre avec le caoutchouc.

Je ne puis croire que le tilleul d'Amérique conviendrait réellement aux vers à soie comme nourriture; et quand même j'en serais convaincu, je craindrais que l'intempérie de notre climat ne mît un obstacle invincible à l'exploitation de cette branche d'industrie. Loin de moi de vouloir empêcher tout essai qu'une personne animée d'excellentes intentions serait disposée à faire, de concert avec ceux qui ont une connaissance pratique de la chose: mais, il est clair, après ce que je viens de dire, qu'il n'y a guère d'espoir de succès, et je crains bien que la suggestion ne soit causée que par une ressemblance toute extérieure des plantes et non par des qualités identiques. Si je pouvais voir un échantillon de l'arbre en question, avec le fruit, je pourrais dire positivement si l'arbre est réellement un mûrier ou un tilleul américain: mais comme il doit être de cette dernière espèce j'entretiens peu de doutes.

Veillez bien me croire,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WILLIAM HINCKS.

P. S.—Depuis ce qui précède est écrit, j'ai reçu votre seconde lettre et l'extrait ci-inclus que je vous renvoie. Je ne puis dire que mon opinion première soit aucunement changée par ce que j'y ai lu. Dans cet écrit, M. de Courtenay parle du "tilleul américain" comme d'une magnifique espèce de mûrier à soie. Et bien! si l'arbre dont il parle est vraiment le tilleul américain, ce ne peut être un mûrier, ni même en quoique ce soit parent de cette famille, et ne peut par conséquent servir de nourriture au ver à soie. Toutefois, si M. de Courtenay trouve des indices suffisants, il ne peut mieux faire que d'essayer.

Ce monsieur cherche en outre à prouver que notre climat doit être favorable à la culture de la vigne. Nous lui dirons que des expériences répétées et faites en divers lieux ont prouvé que la vraie vigne européenne ne vient pas à maturité parfaite en plein air dans ce pays, et même sous le beau climat méridional de l'Ohio. Les vigneronns sont obligés de donner leur choix à des espèces indigènes, telle que la Catawba ou l'Isabelle. Les plantes les plus estimés d'Europe n'y réussissent pas.

Copie de cette lettre fut envoyée à M. de Courtenay, qui différa d'opinion avec M. Hincks; puis, après plus ample considération, il adressa au département l'écrit suivant:—

(Copie.)

VAL DE COURTENAY,

Bury, 27 octobre 1859.

A. M. William Hutton, Secrétaire
du Bureau de l'Agriculture et
des Statistiques. }

MON CHER MONSIEUR,—Comme il se trouve des professeurs de Botanique qui ont été vivement piqués de me voir mettre en question leur classification de l'arbre *Basswood*, comme tilleul américain, je prends la liberté de vous soumettre mes idées sur ce sujet important. Le fait que j'ai été depuis de nombreuses années agriculteur pratique et adonné à l'élève des vers à soie, et que j'ai avec moi en ce pays des domestiques italiens qui sont employés à cette industrie depuis leur enfance, donnera sans doute quelque autorité à ce que j'avancerai.

Nous avons trouvé que la seconde venue du tilleul américain (*Basswood tree*) était la reproduction exacte du "morus multicaule", et offrait les deux espèces qui correspondent au "nigra" et à "l'alba" du mûrier. La feuille et l'écorce de ces deux espèces diffèrent beaucoup les une des autres; les feuilles du mûrier blanc "Alba" sont plus effilées, d'un goût plus acide que le mûrier noir "nigra." Or, ces espèces correspondent exactement aux espèces du tilleul (*Bass tree*); la formation des racines est la même; la régularité parfaite des branches est la même; le goût des feuilles et leur position toute spéciale sur la branche sont les mêmes; enfin, l'aspect extérieur de l'arbre est absolument identique.

Après cela, il n'y aura rien de surprenant que n'étant pas botanistes, nous prenions le tilleul (*Basswood*) pour une espèce de mûrier stérile, car le mûrier sauvage ne rapporte aucun fruit, de plus, nous n'avons pu en découvrir aucun sur les tilleuls (*Basswood*) de seconde venue, quoique plusieurs des arbres que nous avons vus nous parussent âgés de plus de 20 ans.

Nous avons trouvé depuis un fruit sur les tilleuls de la forêt (*bass-trees*) qui ressemble de prime abord à celui du tilleul (*lime*), mais le goût n'est pas du tout le même. Le fruit du tilleul européen m'est bien familier; je me suis souvent servi de son infusion comme sudorifique.

Je n'ai pas la moindre prétention à me donner comme profondément versé dans la science de la botanique; c'est pourquoi, j'ai examiné la question à son point de vue pratique, et je me suis convaincu que les feuilles du tilleul américain (*Basswood*) convenaient très bien au ver à soie. D'ailleurs, je me suis assuré par moi-même de l'exactitude du fait que je consigne ici, et l'état avancé de la saison m'a seul empêché de pousser mon expérience jusqu'à la production de la soie. Je ne doute nullement d'être capable, le printemps prochain, de produire au moyen des feuilles du tilleul américain (*Basswood*) les plus belles espèces de soie. Je persiste donc à déclarer que cet arbre ressemble exactement au "morus multicaule," et que son seul point de rapprochement avec le tilleul (*lime tree*) est le fruit.

On peut produire la soie avec les feuilles du groseiller, mais cet abrisseau ne peut endurer un émondage sévère en tout temps de l'année aussi bien que d'être dépouillé de son feuillage. Le tilleul américain (*Bass tree*) peut souffrir l'émondage n'importe en quelle saison; c'est ce qui d'ailleurs est su de tous ceux qui connaissent la forêt.

La découverte qui établit que les feuilles du tilleul américain (*Bass-wood*) peuvent remplacer celles du mûrier est destinée à créer, suivant moi, toute une révolution dans la culture de la soie; car le tilleul américain (*Basswood*) est protégé contre les gelées du printemps par la lenteur de sa végétation, et contre les grands froids de l'hiver par sa nature forte et vigoureuse. Cependant, je suis d'opinion que ni le tilleul américain (*Bass-tree*) ni aucun autre arbre ne peut produire de bonne soie, si les chaleurs de l'été ne vont pas au-delà de 2000 degrés centigrade, et si l'atmosphère n'est pas généralement pur; car la chaleur et la lumière vives sont indispensables aux arbres à soie pour qu'ils produisent la gomme ou fibre en quantité et qualité nécessaires.

Les théoriciens et les professeurs de botanique déclarent que les hivers longs et rigoureux de ce pays empêchent absolument la production de la soie.

Permettez-moi, Monsieur, de vous dire que comme praticien je déclare positivement que la longueur pas plus que la sévérité des hivers n'a rien à faire avec la production du vin ou de la soie.

Il faut une chaleur d'été de 2,600 degrés centigrade pour la venue et la production du vin, de la soie, du blé-d'inde et du chanvre.

Or, chacun sait que cette partie du pays produit du blé-d'inde.

La Belgique produit du vin et de la soie et ne peut cultiver le blé-d'inde.

De plus, c'est mon opinion qu'ici l'hiver n'est ni aussi long ni aussi rigoureux (pour des faits pratiques) que celui du nord de l'Italie, où la soie, et le vin viennent en abondance. J'y ai vécu de longues années, possédant des troupeaux de 50 à 100 têtes de bétail, que j'étais obligé de retirer des pâturages du 15 octobre au 15 mai.

Dans ce pays, au contraire, mes troupeaux sont encore aux pâturages à l'heure qu'il est, et je suis assuré qu'ils y retourneront avant le premier mai prochain.

Croyez moi,

Mon cher ami,

Votre très dévoué,

W. DE COURTENAY.

A. M. WILLIAM HUTTON,
Secrétaire du Bureau d'Agriculture
et des Statistiques, Québec.

VAL DE COURTENAY,
Bury, B. C., 16 Janvier 1860.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu les œufs de vers à soie en bon ordre, et je ne doute pas qu'au printemps je puisse vous montrer de jolis échantillons de soie faites avec la feuille du tilleul (Basswood). Les feuilles que j'ai envoyées en Italie y sont arrivées en bon ordre ; elles ont été approuvées, et malgré qu'elles fussent plus sèches que les feuilles données d'ordinaire aux vers, elles furent cependant dévorées avec avidité.

Si le ministre d'agriculture veut m'allouer les frais, je serai heureux de préparer dix acres de vignoble le printemps prochain, et j'ai la certitude de réussir complètement à produire d'excellent vin ; ce qui, je n'ai pas besoin de vous le dire, ferait la fortune du pays.

Si vous le croyez à propos, je ferai un mémoire à ce sujet, et le ferai présenter à l'honorable ministre d'agriculture par notre député.

Je prends cette occasion de vous assurer de la haute considération avec laquelle je demeure,

Monsieur,

Votre dévoué,

W. DE COURTENAY.

ROUTES DE COLONISATION À TRAVERS LES TERRES OCTROYÉES.

Persuadé qu'un état officiel et correct de la condition, des progrès, des espérances fondées, des colons placés sur les chemins tracés à travers les octrois de terres serait de nature à intéresser vivement le public canadien, parce qu'il fera voir l'heureuse opération du système important des octrois et les avantages matériels que la colonie doit en retirer, j'ai cru devoir esquisser les traits les plus saillants des rapports des divers conducteurs de chemin. D'ailleurs, chacun de ces rapports constate un bien plus grand rendement par acre que dans les endroits cultivés depuis longtemps. Le premier est de M. French, agent du chemin d'Ottawa et d'Opéongo.

Extrait du rapport de M. T. S. French, en ce qui regarde la colonisation des terres données en octroi gratuit sur les chemins d'Ottawa et d'Opéongo.

AGENCE DU CHEMIN D'OTTAWA ET D'OPÉONGO,
SÉBASTOPOL, 7 janvier 1860.

J'ai l'honneur de vous soumettre une liste complète des colons établis sur des octrois gratuits le long des chemins d'Ottawa et d'Opéongo jusqu'au 31 décembre 1859, désignant en outre spécialement les lots occupés, l'époque à laquelle ils furent pris, le nombre d'acres défrichés et cultivés sur chacun, enfin, le rendement qui a été fait séparément sur les divers lots dans le cours de l'année dernière.

Vous pourrez voir que la liste contient aujourd'hui les noms de deux cent trente-quatre colons, dont 51 se sont établis durant 1859, et qu'il y a à peine un lot inoccupé sur la partie du chemin qui se trouve complétée.

Les colons ne regarderaient pas à la distance s'il y avait un chemin d'été carrossable ; et un grand nombre sont d'opinion que d'ici à deux ans il se formerait un florissant établissement sur les rives fertiles mais éloignés du lac Opéongo, une fois la route à ce lac complétée.

L'analyse de la liste des colons donne :

19	-	-	-	-	-	Originaires d'Angleterre.
150	-	-	-	-	-	" d'Irlande.
4	-	-	-	-	-	" de l'Ecosse.
27	-	-	-	-	-	" du Haut-Canada.
15	-	-	-	-	-	" du Bas-Canada.
14	-	-	-	-	-	" de Pologne.
2	-	-	-	-	-	" d'Allemagne.
2	-	-	-	-	-	" des Etats-Unis.
1	-	-	-	-	-	" de Galles.

Il a été bâti une église sur l'un des lots.

La liste ci-dessus montre un mélange heureux de divers nationaux qui viennent fertiliser le sol canadien ; et je crois trouver l'augure d'une nouvelle période de colonisation dans la présence des Polonais et des Allemands.

L'agent domicilié a visité personnellement chaque ferme, et c'est après avoir mis les colons en garde contre l'envie de donner un faux rapport des produits de leurs terres (ce que d'ailleurs ils ne sont nullement tentés de faire) qu'il a recueilli l'évaluation suivante de chaque moisson. Il y a eu 2016 acres de terres données en octrois gratuits qui étaient défrichées le 31 décembre 1859 ; 1090 acres ont été ensemencées, et 87 ont reçu des semailles de blé d'automne.

Sur 1090 acres ensemencés, il y a eu de récolté :

8,515 minots de blé, valant \$1 Ⓕ minot	-	-	-	-	\$ 8,515 00 cts.
8,421 " d'avoine, " 50cts. Ⓕ minot	-	-	-	-	4,210 50 "
395 " d'orge " 60 " "	-	-	-	-	237 00 "
202 " de blé-d'inde " \$1 " "	-	-	-	-	202 00 "
245 " de pois, " \$1 " "	-	-	-	-	245 00 "
22,450 " de patates " 50cts. " "	-	-	-	-	11,225 00 "
1,580 " oignons " 15 " "	-	-	-	-	207 00 "
149 tonn. de foin, " \$16 Ⓕ tonneaux.	-	-	-	-	2,384 00 "
308 " de paille, " \$5 " "	-	-	-	-	1,540 00 "
5,653 lbs. de sucre, " 12cts. Ⓕ lb.	-	-	-	-	678 36 "
325 gallons de mélasse, " \$1 Ⓕ gallon.	-	-	-	-	325 00 "
164 quarts de lard, à \$16 Ⓕ quart.	-	-	-	-	2,624 00 "
85 " de potasse, à \$22 Ⓕ "	-	-	-	-	1,870 00 "
4,667 lbs. de savon, à 10cts. Ⓕ lb.	-	-	-	-	466 00 "
9,102 minots de cendre, à 5cts. Ⓕ minot.	-	-	-	-	455 10 "
Valeur totale de la récolte de 1859.					\$35,184 66 cts.

La valeur moyenne des produits de chaque acre a été de \$32.27, c'est-à-dire près de \$8 par acre de plus que l'année dernière. Dans le rapport ci-dessus, ne sont pas inclus les items si considérables et si importants de lait et de beurre, non plus que le bois sciés, le bardeau, la venaison ou les fourrures ; on devra de plus faire l'observation que le blé-d'Inde a souffert beaucoup cette année des gelées extraordinaires du printemps dernier.

Il y a quelques années, on comptait à peine six colons dans Sébastopol, et deux dans Brudenell : à l'heure qu'il est, Sébastopol en renferme plus de cent, et Brudenell près du double de ce chiffre, et le grand nombre sont pères de famille. Sébastopol et un autre nouveau township (Griffith) voisin ont été réunis pour des fins municipales et seront dorénavant représentés au conseil de comté par leur député ou *reeve*. Comme Brudenell ne se trouve enclavé dans les limites d'aucun comté, on n'a pu encore rien y faire sous ce rapport.

M. French fait encore observer que, à part l'accroissement naturel de la circulation des colons sur le chemin, celle de l'année dernière a surpassé de beaucoup celle de l'année précédente ; il a même compté dans une seule journée plus de cinquante doubles attelages qui ont passé devant sa porte, tous lourdement chargés de provisions pour les chantiers.

CHEMIN D'ADDINGTON.

A. W. HUTTON, écuyer,
Secrétaire du bureau
d'agriculture et des statistiques,

Québec.

TAMWORTH, 23 janvier 1860.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'année expirée le 31 décembre 1859, il y a eu une augmentation de 117 personnes dans la population établie sur les terres octroyées gratuitement et bordant la route d'Addington ; on a abattu le bois sur 406½ acres ; 406 ont été défrichés ; 119 semés de mil, de 10 minots de seigle et de 4 minots de blé d'automne ; de plus, 1571 pommiers ont été plantés.

La longueur du chemin Addington est de 56 milles de la rivière Claire, dans le township de Sheffield, à celle de Madawska; et de là, le chemin d'Addington à Renfrew, qui se dirige à l'est, compte 22½ milles jusqu'à l'endroit où il intersecte le chemin d'Opéongo, dont 17¾ milles sont achevés, et 4¾ milles à faire. En se continuant, le chemin d'Addington, au nord de la rivière Madawska, court au nord-ouest, et intersecte la branche du chemin Hastings, qui se réunit [au chemin d'Opéongo, dans le township de Brudenell, à environ 4 milles de sa jonction. Il y a 4 milles de ce chemin qui sont faits à partir du pont Madawska dans la direction ouest.

Il y a maintenant sur le chemin d'Addington 1,008 acres de défrichés, dont 213¼ doivent être mis en prairies; le reste est prêt pour la semence du printemps. Le chiffre de la population est de 699, qui se répartit comme suit:

Nés dans le Bas-Canada	-	-	-	-	-	-	-	18
“ “ le Haut-Canada	-	-	-	-	-	-	-	89
“ “ les Etats-Unis d'Am.	-	-	-	-	-	-	-	11
“ en Angleterre	-	-	-	-	-	-	-	24
“ “ Irlande	-	-	-	-	-	-	-	26
“ “ Ecosse	-	-	-	-	-	-	-	4
“ “ Prusse	-	-	-	-	-	-	-	4
“ au Danemarque	-	-	-	-	-	-	-	1
“ “ Cap Breton	-	-	-	-	-	-	-	1

Les colons ont 35 bœufs d'attelage; 75 vaches; 25 moutons et bon nombre de jeune bétail et de porcs. Voici le détail des divers produits de leur industrie en 1859: 16,158 lbs de sucre d'érable; 748 gallons de mélasse; 893 gallons de vinaigre; pour \$52,000 de tonnellerie; 164,000 pieds de bois de sciage; 291,000 de bardeaux; 103 chevreuils morts; pour \$416 de fourures; 127 verges de flanelle; 67 verges d'étoffe foulée; il a été fauché 38½ tonneaux de foin semé, 281 de foin sauvage; on a moissonné 472 minots de blé d'automne, 158 de seigle, 333 de pois, 348 d'orge, 2,432 de blé de printemps, 4,455 d'avoine, 515 de blé-d'inde, 31 de sarrazin, 11,656 de patates, 11,075 de betteraves; il a été fait encore 73¾ quarts de potasse, entre 11,125 lbs de bœuf et 13,025 de lard. La somme représentée par ces divers articles s'élève à \$22,546 85.

La cherté des comestibles pendant les trois quarts de l'année a beaucoup nui à la colonisation; la fleur et de qualité inférieure s'est maintenue de \$10 à \$11 pendant plusieurs mois; le prix du lard et autres articles de consommation était en proportion: c'est ce qui a retenu les colons au sein de leurs familles. Une autre raison est celle de la destruction du pont Madawska; qui est la seule voie par où les colons du township de Denbigh font venir leur provisions, aussi la destruction du pont coupe-t-elle toute communication à partir de Renfrew; car, il n'y a pas de chemin sur la rive sud de la rivière Madawska, et comme il n'existe pas de bateaux passeurs, les colons ont été forcés d'abandonner temporairement l'établissement: depuis la récolte, un petit nombre de familles se sont établies sur des lots octroyés gratuitement dans Denbigh; un nombre à peu près égal s'est construit des maisonnettes et doit s'y rendre l'hiver prochain.

La gelée de juin a détruit toute la végétation avancée de grain, herbe, blé-d'inde, fèves et végétaux; le grain d'automne a repoussé et donnait d'excellentes espérances, mais il n'a pas eu le temps de mûrir; la rouille s'en est emparée et l'a rendu inutile même comme fourrage. Les récoltes tardives, telles que le blé-d'inde, le sarrazin, ont été surprises par les gelées de septembre et complètement anéanties. La destruction des semences d'automne en juin dernier, a détourné les colons d'en faire dorénavant; aussi, n'y a-t-il eu de semés en grains d'automne qu'un petit nombre de minots.

Cependant, en dépit de tous les malheurs qui ont fondu sur l'établissement, pas un seul n'a perdu courage: partout on est certain de réussir avec la santé. Les fièvres si communes dans les établissements de l'ouest, sont inconnues sur le chemin d'Addington; l'eau est pure et saine partout, et le bon esprit règne chez tous.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

EBENEZER PERRY.

CHEMIN DE BOBCAYGEON.

Le rapport de M. Richard Hughes, agent domicilié de ce chemin, sur l'état des terres octroyées gratuitement, va presque au 31 décembre 1859, et comprend le nombre des lots terminés, le chiffre des colons actuels, le nombre d'individus dans chaque famille, le nombre d'acres semés, le nombre d'acres défrichés, de maisons, de granges et d'écuries bâties, etc.

Nombre de lots terminés	- - - - -	195
Nombre de colons actuels	- - - - -	168
Nombre de personnes dans toutes les familles	- - - - -	697

Sur tous ces colons, 30 sont anglais.

“	“	14 sont écossais.
“	“	96 sont irlandais.
“	“	22 sont canadiens.
“	“	3 sont suédois.
“	“	2 sont allemands.

Le nombre d'acres ensemencés s'élève à 371, répartis comme ci-après :—

	Minots	\$ cts.	\$ cts.
90 acres blé	1,620	@ 1 00 =	1,620 00
138 acres pommes de terre	20,700	@ 0 50 =	10,350 00
87 acres navets	15,400	@ 0 20 =	3,080 00
25 acres blé-d'inde	500	@ 1 00 =	500 00
150 tonneaux foin de prairie		@ 8 00 =	120 00
800lbs sucre d'érable		@ 0 10 =	80 00
400 gallons mélasse		@ 0 60 =	240 00
50 mille pieds de bois de sciage		@ 0 06 =	300 00
100 mille bardeaux		@ 1 50 =	150 00
10 tonneaux trèfle		@ 20 00 =	200 00
200 chevreuils		@ 3 50 =	700 00
Fourures		=	1,500 00
6 quarts de potasse		@ 25 00 =	150 00

\$20,790 00

Ce qui reste des 371 acres a été employé à la culture des végétaux, dont ce rapport ne peut s'occuper, mais qui n'en sont pas moins d'une grande utilité pour la famille du colon.

Il a été établi 3 bureaux de poste dans le cours de l'année dernière, l'un au lac d'Argent, dans Galway; l'autre à Kinmount, dans Somerville; et le troisième à la rivière Chabot (Gull River) leur éloignement de Bobcaygeon varie de 9, 18 et 30 milles.

Le chemin Bobcaygeon est achevé sur une distance de 36 milles en arrière de la concession Minden, route que se sont tracée les colons qui se dirigent vers l'est, et qui est situé sur les confins de Minden et Stanhope.

Le site à cet endroit a paru des plus favorables à l'érection d'un pont entre le Grand et le Petit Lac Bushkonk, et par où débouchera des plus avantageusement le chemin pour se relier à celui de Hastings. Le pont a été construit; il coûte environ \$600.

CHEMIN HASTINGS.

La longueur de ce chemin, d'après le rapport de M. Robert Bird, est de 57 milles à partir du township de Madoc à la branche Opéongo Peterson, et de 15 milles à partir de cette branche du chemin en se dirigeant vers le nord: ce qui fait 66 milles. Le chemin Peterson depuis la rivière Madawska où se bâtit actuellement le pont du chemin Hastings, a 21 milles de long et 10 milles à l'ouest du chemin Hastings. Prenant la ligne du chemin Peterson, qui est de 31 milles, on a donc en tout 97 milles.

Le chemin Hastings a 51 milles de route excellente jusqu'à l'embranchement où les deux derniers milles n'ont pu être complétés faute d'argent, la somme destinée à cette fin n'étant pas suffisante. Il faudrait £30 pour finir cette partie. Les 15 milles de chemin ouverts au nord de la ligne Peterson ne sont pas aussi bons que la ligne elle-même. C'est

pourquoi, une fois ces deux milles achevés, toute voiture double pourra transporter 2,000 livres pesant à n'importe quel poste sur la ligne Peterson en hiver, et 1,500 livres pesant en été ; le conseil de comté a fait sur le chemin, en arrière de Madoc, des réparations telles que les colons n'ont plus maintenant aucun sujet de plainte.

Les progrès de la colonisation jusqu'à la ligne Peterson ont dépassé toute attente ; les colons paraissent heureux et entretiennent de bonnes espérances pour l'avenir. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a maintenant 600 familles en tout. Le township de Tudor vient d'être érigé en municipalité. Je n'ai jamais vu de plus belles récoltes de blé de printemps, d'avoine, de patates et navets que dans ce township. Il est vrai que le blé d'automne a souffert de la rouille ; mais la mouche n'a fait son apparition qu'à l'extrémité sud du chemin. Il y a un moulin à scie sur la route et un autre sur le bord du Lac Lamab, à 31 milles de l'ouverture du chemin, où l'on espère voir bientôt se construire un moulin à farine. Il y a trois magasins sur la ligne et de bons logements pour les voyageurs.

Je pense qu'il sera très-nécessaire de compléter le chemin jusqu'à celui de Bobcaygeon, afin qu'il y ait une artère non interrompue de communications entre la ville d'Ottawa et Peterborough ; d'ailleurs, plus nous poussons vers l'ouest et plus les terres nous paraissent excellente pour la culture.

AGENCES DU CHEMIN HASTINGS,

Madoc, 9 janvier 1860.

M. M. P. Hays nous a adressé un rapport détaillé des progrès de la colonisation sur ce chemin. Il dit entr'autres choses que :—

“ Le nombre de colons propriétaires est de 306, dont 78 sont venues s'y établir dans le cours de 1859. Voici leurs nationalités :—

Nés en Angleterre,	-	-	16
“ Irlande,	-	-	28
“ Canada,	-	-	16
“ Ecosse,	-	-	11
“ Allemagne,	-	-	6
aux Etats-Unis d'Amérique,			1

Sur le chiffre total des colons

43	sont	d'Angleterre,
139	“	d'Irlande,
45	“	d'Ecosse,
46	“	du Canada,
18	“	d'Allemagne,
4	“	de France,
1	“	de la Nouvelle Ecosse,
1	“	de New Jersey,
1	“	du Nouveau Brunswick,
3	“	d'Orkney,
5	“	des Etats-Unis.

306

La population totale du chemin s'élève à 728 âmes ; le nombre total d'acres défrichés et qui seront cultivés cette année a été de 1657, dont 572 ont été défrichés en 1859. Il y a eu aussi 42 acres sur lesquels le bois a été coupé et que l'on se dispose à faire en terre neuve : ainsi donc, le chiffre considérable de 996 acres ont été ouverts dans le seul espace d'une année, et sur le chemin seul, on compte 2081 acres défrichés et préparés.

Le nombre total des édifices est de 252, comprenant 2 moulins à scies, trois magasins, cinq maisons ouvertes au public et une maison d'école. Il en a été construit 65 en 1859 ; plusieurs sont des constructions de très bon goût et indiquent chez le colon un état prospère et de grandes espérances pour l'avenir. L'augmentation que l'on remarque dans le nombre des troupeaux des colons est aussi l'indice d'une prospérité certaine. On compte 226 têtes de gros bétail ; 120 cochons ; 26 moutons ; 34 cheveaux ; c'est une augmentation de 100 pour cent sur le nombre de 1858.

Ce qui suit est l'analyse des récoltes et des produits industriels qui s'y sont faits :—

Blé	minots,	4,350	@	\$ 1.00	=	\$4,350.00
Avoine,	"	4,975	@	00.40	=	1,990.00
Pois,	"	292	@	00.60	=	175.20
Seigle et orge	"	279	@	00.60	=	167.40
Patates,	"	23,716	@	00.40	=	9,486.40
Blé-d'inde,	"	373	@	00.50	=	186.50
Navets,	"	14,066	@	00.30	=	4,219.80
Foin, 101 tonneaux,			@	20.00	=	2,020.00
Sucre d'érable,	lb	11,894	@	8d.	=	961.52
Potasse,	cwt.	490	@	6.00	=	2,949.08
Bardeaux,	M.	130	@	1.25	=	162.50
Bois scié,	M.	125	@	8.00	=	1,000.0

Valeur des produits de l'année.....\$27,659.32

Augmentation sur celle de l'année précédente\$5,851.00

En ajoutant maintenant la valeur du travail fait durant l'année à défricher le sol et à bâtir, à la valeur des produits énumérés plus haut, on peut se former une idée assez exacte de la valeur productive de tout le travail qui s'y est fait pour le comparer avec les autres branches d'industrie :—

Coût ordinaire de défrichement	572 acres	@	\$12	=	\$ 6,864		
"	d'abattis	424	"	@	8	=	3,392
Valeur de 65 bâtisses construites en 1859		@	50	=	3,350		
Valeur des produits énumérés ci-dessus					27,659		

Valeur totale d'une année de travaux\$41,465

Comme plusieurs colons sont obligés de travailler en dehors une partie considérable de leur temps, on ne peut fixer le nombre de ceux qui ont constamment travaillé sur leurs propriétés tout le long de l'année à plus des deux tiers, ou deux cents hommes; encore sur ce chiffre en trouve-t-on la grande moitié qui n'ont aucune expérience comme colons, ou qui passent beaucoup de temps à la chasse, à la pêche et à d'autres occupations, qui ainsi que l'observe M. Hayes, ne sont pas mentionnés dans son estimation. En dépit de ces obstacles, on trouve néanmoins que la valeur d'un an de travaux donne \$207 pour chaque homme, sans compter que ces travaux sont de la nature la plus durable, la plus productive et la plus avantageuse pour tout le pays. Si maintenant, en sus de cette valeur réalisée, on ajoute l'augmentation dans la valeur et l'accès des terres publiques dans le voisinage des octrois publics, il en ressort évidemment que la même somme de travail aurait pu être dépensée d'une manière plus profitable.

La saison agricole de 1859 a été l'une des plus éprouvées dans toute la province; cependant, mes informations me donnent raison de croire que cet établissement a souffert le moins. Les grosses gelées de juin dernier, qui ont été générales sur le continent entier de l'Amérique du Nord, ont été loin de causer aux moissons des colons les dommages auxquels les exposait la latitude comparativement élevée du sol. Le blé d'automne a été atteint et a par conséquent souffert en plusieurs endroits de la rouille; la récolte s'en est ressentie. Le blé de printemps est bien venu, surtout l'espèce désignée "blé fife," qui paraît convenir spécialement au sol et à la température de nos régions. La moyenne du rendement de ce grain a été de 22 minots par acre. La semence s'en est faite en mai, de bonne heure, et a évité la mouche et la rouille. On a beaucoup semé de patates, et on entretenait les plus belles espérances au commencement de la saison, lorsque sont arrivées les gelées de juin qui ont causé un retard d'au moins quatre semaines. Ce retard en a fait perdre un assez grand nombre qui n'ont pu mûrir, mais on peut dire que sur le tout, le rendement et la qualité ont été satisfaisants. Le foin a manqué partout le pays; mais, il est arrivé que ceux qui en ont vendu aux marchands de bois l'ont fait à des prix qui ont presque compensé la quantité. Les semences d'avoine et de navets ont été considérables et ont donné d'excellents rendements, surtout la première que les colons vendent à l'heure qu'il est chez eux,

10 centins de plus par minot que le prix que j'ai indiqué dans mon estimation. Le temps des sucres a été très favorable. Le blé-d'inde a manqué presque entièrement, à cause surtout des gelées de juin. Cependant, je crois ce grain mal approprié à notre climat, et malgré qu'il puisse parfois bien venir il ne sera jamais une culture profitable. Une expérience de trois années me convainc plutôt que les colons cultiveront avec plus de succès l'avoine, le foin et les plantes graminées pour les marchés et le fourrage, tout en semant de blé ce qu'il faut pour leur propre subsistance. Le colon peut compter sur les bons résultats de ce système, aussi bien que sur la culture en grand de la pomme de terre, avec toute la certitude qui accompagne les opérations agricoles dans aucune autre partie du pays.

Le trafic et la circulation sur le chemin ont été bien plus considérables que les années précédentes. On doit surtout attribuer ce progrès aux améliorations qui ont été faites dans la confection du chemin l'hiver dernier par le bureau d'agriculture.

Les marchands de bois, dont les opérations se font sur la petite rivière Papineau et Egan, (cette dernière forme partie de la branche York de la Madawaska) font venir leurs provisions en hiver par le chemin Hastings; et le chemin de sleigh de Madoc à l'intersection des embranchements de voies de communication, c'est-à-dire une distance de 70 milles, est aussi bien ouvert qu'aucune grande route du pays.

L'été dernier, M. Wm. Robinson a bâti un magnifique moulin à scies sur le lot No. 35, à l'est du chemin, dans le township de Dungaroon, qui a très bien fonctionné durant les trois derniers mois au grand avantage des colons.

La potasse vendue au village par les habitants du chemin de Hastings et dans les townships voisins de mon agence en 1859, se monte à 428 quarts; si nous déduisons de ce chiffre 100 quarts qui ont été faits dans les établissements qui bordent le chemin, nous en aurons 328 qui seront le produit des townships exclusivement, ce qui donne, à une moyenne de \$30, \$9,840. Les autres produits des townships ne sont pas dans une aussi grande proportion à ceux du chemin que dans cet item, car la fabrique de la potasse a reçu toute son activité de la proximité du marché, mais on peut dire qu'ils sont pour le moins égaux à ceux du chemin.

A part cet article, ou.....	\$21,619
Ajoutez 328 quarts de potasse .	9,840
Valeur totale des produits du chemin.	27,659
	\$62,118

Le produit réuni du travail fait dans l'établissement s'élève donc à la somme de soixante-deux mille cent-dix-huit piastres.

M. Hayes termine en disant qu'il n'y a eu aucun crime de commis durant l'année, à l'exception de deux ou trois délits insignifiants.

BUREAU DES PATENTES.

Les affaires de ce département constatent un progrès sensible. Dans le cours de l'année il a été reçu comme honoraires et octrois de brevets d'invention \$2,527.75 de plus qu'en 1858.

ÉMIGRATION.

La 6e section de la 22e Victoria, chapitre 32, dont on a déjà parlé, prescrit d'encourager l'émigration des pays étrangers: à ce propos, le ministre de l'agriculture a eu le soin de prendre en considération l'état actuel du pays et de ne faire venir que ceux dont l'industrie pourrait nous être profitable. A ceux qui, à la capacité joignaient le désir de s'établir dans la forêt, rien n'a été épargné pour leur procurer la connaissance et les ressources des terres de colonisation; on a fait distribuer en Allemagne et en Norvège des pamphlets en très grand nombre, ainsi qu'une carte complète du Canada publiée dernièrement par le département des terres de la couronne. Cette carte indique spécialement les chemins ouverts sur les terres octroyées gratuitement, les terres qui peuvent être achetées en blocs, les conditions de la vente etc.,—ainsi que des renseignements très précieux sur les pêcheries, les mines, la population etc., etc. Une grande quantité de ces cartes ont été envoyées à des personnes connaissant bien le Canada, et en état de donner tous les rensei-

gnements nécessaires, qui les ont répandues en Allemagne et dans la Norvège. On a donné des instructions spéciales pour que ceux qui voudraient venir comme colons en ce pays connaissent parfaitement son caractère et les ressources générales, de manière aussi à empêcher une certaine classe d'individus d'inonder ce pays; enfin ces instructions comportaient toutes les informations indispensables pour des émigrants.

On vient de publier une seconde édition du précieux pamphlet intitulé : *Le Canada*, considérablement augmenté, et on a pris les moyens de le répandre à profusion, de même que les cartes en Angleterre. Il est à espérer que la grande circulation de ces deux documents contribuera non seulement à dissiper l'ignorance et les préjugés grossiers qui existent en Europe à l'endroit du Canada, mais encore à procurer, à ceux qui voudraient émigrer, toutes les informations possibles touchant la colonie.

Dans le même but, le Ministre a cru expédient d'ouvrir à Liverpool un bureau où l'on peut se renseigner sur tout ce qui regarde le Canada, et s'est assuré à cet effet des services de M. Hawkee agent d'émigration de Toronto, et envoyé en Angleterre l'année dernière pour s'enquérir au sujet de l'émigration.

(Pour l'Honorable Ministre de l'Agriculture.)

WILLIAM HUTTON,

Secrétaire.

A l'Honorable JOHN ROSS,
Ministre de l'Agriculture,
etc., etc., etc.,
Québec. }

WILLOWDALE, 29 février 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre aujourd'hui les observations suivantes touchant les opérations qui ont été faites sous ma surveillance, sur les chemins dans le Canada Ouest, pendant l'année 1859, savoir :

1.—CHEMINS FAITS A MEME LE FONDS D'AMÉLIORATION POUR LA COLONISATION.

(1.) CHEMIN ELORA ET SAUGEEN.

Je vous ai informé, par mon rapport du 27 janvier 1859, que ce chemin était entièrement terminé d'après le plan originairement tracé, à l'exception de certaines côtes que je vous ai indiquées, à la Rivière au Serpent, entre Arran et Saugeen, qui avaient bien besoin d'être nivelées, ainsi qu'une autre un peu au nord du village de Paisley. Les occupants de terres sur ce chemin avaient instamment demandé cette amélioration, lorsque, d'après les instructions que je reçus en mars dernier, j'ai donné cet ouvrage à faire à l'entreprise, et les côtes ont été réduites à un niveau facile, ce qui a rendu le chemin bien meilleur et en a facilité la circulation.

Il serait d'un grand avantage pour ce chemin si les parties basses au sud du chemin Durham étaient égouttées, ce qui certainement l'assècherait à la surface et le tiendrait plus longtemps dans un bon état. Mais le township que traverse ou sur les confins duquel passe ce chemin ou d'autres chemins ouverts par le gouvernement, a toujours montré de la répugnance à appliquer les corvées à leur amélioration, ou même à les maintenir dans un état passable de réparation.

2. CHEMINS DE SOUTHAMPTON ET DE GODERICH

(1.) *Chemin d'hiver.*

James Dalton, qui avait obtenu un contrat pour une partie de ce chemin dans le township d'Ashfield, ne l'ayant pas achevé d'après la spécification, céda son contrat à un autre qui s'obligea de le terminer tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière; mais il avait été fait bien peu de progrès en ce sens, quand les autorités municipales prirent possession de cette partie du chemin, dans le but de le faire sous leur propre direction et à leurs propres dépens. J'ai aussitôt suspendu les travaux et pris des mesures pour payer ce qui avait été actuellement fait, en déduisant sur le prix stipulé ce qui devait être déboursé pour compléter l'ouvrage suivant la spécification; mais certaines réclamations faites par un associé de Dalton ont jusqu'ici empêché de mettre à exécution l'arrangement conclu.

Le pont sur la rivière Panatengore et ses abords qui avaient été réservés jusqu'à la confection du chemin d'été, ainsi qu'il a été fait mention dans les rapports antérieurs, ont été loués pendant la saison dernière. Le pont est maintenant complété ainsi que son abord du côté sud; celui du nord étant sur le point de l'être.

(2.) *Chemin d'été.*

En avril dernier, des contrats ont été passés au montant de \$6,000 à même la somme affectée à la construction du chemin d'été. A cette époque, on nous avait rapporté qu'il y avait parmi la population établie sur le chemin, beaucoup de misère et de pénurie, et afin d'occuper un aussi grand nombre de personnes que possible, les travaux furent donnés à l'entreprise par petites sections de $\frac{1}{2}$ de mille chacune, en sorte que beaucoup de gens purent gagner quelque argent et subvenir ainsi aux besoins les plus pressants. Le plus grand nombre des contrats ont été remplis, et ceux qui restent seront continués aussitôt que le terrain permettra que les opérations soient recommencées.

Tout le chemin qui se trouve dans le comté de Bruce a été ouvert à une largeur de 44 pieds, et le bois abattu à la largeur de 66 pieds. Une longueur considérable de pontage a été placée sur ce chemin; les deux côtés en ont été égouttés au moyen de fossés qu'on a creusés dans les bas-fonds où cela pouvait se faire avec avantage, et les souches entre les fossés ont été arrachées et enlevées. Ainsi, une grande amélioration a été effectuée; mais le montant affecté à cette fin n'était pas suffisant pour compléter un bon chemin d'été, bien que les contrats aient été passés à des taux si bas que l'on a fait faire un tiers plus d'ouvrage que l'on aurait pu en exécuter pour le même prix il y a quelques années. Pour en faire un bon chemin d'été, il sera nécessaire d'y appliquer une nouvelle somme de \$4,000 à \$6,000.

3. CHEMIN DE WOOLWICH ET HURON.

Ce chemin est maintenant terminé et est propre au roulage à partir de son terminus du côté ouest de Woolwich jusqu'au pont sur la rivière Maitland à Zetland, entre Turnberry et Wawanosh, et les ponts suivants ont aussi été finis depuis la date de mon dernier rapport :

- 1 pont sur la rivière Maitland à Mapleton, dans Wallace.
- 2 do do entre Grey et Howick.
- 3 do do à Morris Bank, dans Morris.
- 4 do do à Bluevale, dans Turnberry.
- 5 do do à Wingham dans do.
- 6 do do à Zetland, entre Turnberry et Wawanosh.
- 7 do sur la rivière "Eighteen Mile," entre Ashfield et Huron.

Ces ponts avaient tous été donnés à l'entreprise antérieurement à la date du dernier rapport; et les suivants qui avaient été donnés à l'entreprise subséquemment à cette date, ont aussi été terminés.

8. Pont sur la branche est de la rivière "Nine Mile," entre Kinloss et Wawanosh.

9. do sur la branche ouest de do entre Kinloss et Wawanosh.

A l'égard du pont No. 4, à Bluevale, que M. Gabriel Hawke a entrepris, je dois dire que ce dernier a lui-même ou par ses sous-entrepreneurs, bâti le dit pont sans égard à la spécification de l'ouvrage ou au devis des matériaux, et qu'il a négligé de s'y conformer tant dans l'espèce et la qualité du bois qu'il a employé que dans la forme et l'assemblage de ses différentes parties. J'ai donc refusé de lui payer le prix qu'il aurait eu droit de recevoir s'il eût strictement accompli son contrat, qui était de \$916 74, et pour les raisons sus-mentionnées j'en ai déduit \$308 13, donnant à M. Hawke le choix de prendre ce qui restait sur la balance de \$608 61, pour solde entière de son contrat, ou de faire l'ouvrage conformément à la spécification, etc. Il opta en faveur de la somme offerte, et le 4 mai dernier, me donna pour la somme de \$278 60 une quittance finale de tout ce qu'il prétendait en vertu du dit contrat.

Le chemin ouvert entre l'extrémité est de Ashfield et le chemin de Southampton et Goderich, peut être considéré comme terminé, attendu qu'il ne reste plus que quelques fossés à faire pour en égouter la surface.

Cette partie de chemin qui se trouve entre celui de Southampton et Goderich et le lac Huron, n'est pas encore terminée. La personne à laquelle il avait primitivement été

donné à faire n'ayant pas rempli son contrat, il fut donné l'automne dernier à une autre personne dont les opérations à peine commencées furent aussitôt interrompues par la saison pluvieuse qui survint. Dès que l'état du terrain permettra de recommencer l'ouvrage, le chemin sera terminé.

Depuis la date de mon dernier rapport on a donné un contrat pour cette portion du chemin qui se trouve entre la rivière Maitland à Zetland, et le coin nord-est d'Ashfield. Les travaux sont maintenant bien avancés et seront terminés de bon printemps.

On voudra donc bien remarquer que ce chemin important est à présent presque terminé de Woolwich jusqu'au lac Huron, et praticable sur toute sa longueur. Autrefois, les colons établis dans cette direction étaient exposés à des désavantages et inconvénients considérables causés par le manque total de communications. Maintenant par l'ouverture de cette ligne et de plusieurs autres qui le traversent et qui en font comme un réseau de chemins dans les localités où et auprès desquelles elle passe, et communiquant avec d'autres grands chemins, cette contrée est d'un accès facile et offre de nombreux encouragements à l'entreprise des colons. Malgré l'état de gêne et de pénurie qui a existé pendant quelque temps, on peut cependant se convaincre des bons résultats obtenus par les abattis considérables faits le long de ce chemin, où il n'y avait, il y a quelques années, que forêts impénétrables.

4.—PONT SUR LA RIVIÈRE MAITLAND A MANCHESTER.

Cette entreprise est encore dans le même état que lors de mon dernier rapport. Les entrepreneurs ont demandé la balance admise comme leur étant due, en offrant un reçu dressé dans une forme qui aurait pu leur permettre de faire, par la suite, d'autres réclamations, et comme ils ont refusé jusqu'à présent de signer une quittance entière de toutes leurs prétentions, l'affaire est demeurée en suspens.

(5.) CHEMIN ENTRE HOWICK ET TURNBERRY.

Ce chemin est maintenant achevé. Le chemin empierré à partir du chemin de fer du lac Huron à Buffalo, à Harpurhay, traversant le chemin Woolwich et Huron, a été continué près d'un mille sur l'extrémité sud de ce chemin; et ce chemin étend à présent une ligne de chemin continue jusqu'à l'embouchure de la rivière Saugeen, à Southampton.

(6.) CHEMIN ENTRE HOLLAND ET GLENELG.

L'entrepreneur, pour l'achèvement de ce chemin, avait fait peu de progrès pendant la saison dernière, à raison de ce qu'il avait contracté à de bien bas prix, et aussi parce que dans cette section les provisions étaient rares et d'un prix élevé. Il a souvent été requis d'avancer les travaux, et il est maintenant décidé qu'il le fera aussitôt que les opérations pourront être commencées, si non l'ouvrage sera alors donné à un autre. Il sera parachevé cette saison. Cependant on peut se servir de ce chemin, car il est praticable.

(7.) CHEMIN DU COTÉ SUD OUEST DE PROTON A ELORA, ET CHEMIN SAUGEEN.

Les travaux sur ce chemin ont été terminés depuis mon dernier rapport. Quelques petites côtes ont été réduites à un niveau plus facile, des égouts ont été pratiqués dans les endroits bas et un bon chemin terminé dans toute son étendue.

(8.) CHEMIN AU SUD DU CHEMIN DE PROTON ET MELANCTHON.

Les contrats pour ce chemin ont été retardés beaucoup plus qu'ils n'auraient dû l'être. La rareté et le haut prix des provisions, et la modicité des gages alloués aux travailleurs expliquent ce retardement jusqu'à un certain point. Les entrepreneurs de la partie sur les limites sud de Melancthon, en réponse à mes urgentes représentations, ayant avoué leur incapacité de procéder ont été payés pour l'ouvrage confectionné par eux, et le reste a été donné aux entrepreneurs de la limite sud de Proton. Des provisions plus abondantes dans cette section, et à un prix moins élevé, mettront l'entrepreneur cette saison en état de continuer le chemin avec plus d'énergie, et j'espère qu'on pourra le terminer en entier cette année.

(9.) CHEMIN DANS KINLOSS.

Ici les travaux sont terminés, et un bon chemin est maintenant ouvert. Il s'étend au nord jusqu'au chemin de Durham, et du sud jusqu'au chemin de Woolwich et Huron, où il est traversé par le chemin de gravier qui conduit à Goderich.

II.—CHEMINS FAITS A MEME LES SOMMES AFFECTÉES À LA COLONISATION.

(1.) CHEMIN COLLINGWOOD ET MEAFORD.

Ce chemin est maintenant complété et propre au roulage. La partie qui se trouve dans Simcoe a été couverte de gravier par les autorités municipales de ce township, et on m'a informé que la partie qui passe dans le comté de Grey le sera aussi par ce comté.

(2.) CHEMIN HASTINGS.

Le dommage que les pluies abondantes du printemps de 1858 ont causé à ce chemin a été réparé l'année dernière, et il est maintenant bien praticable jusqu'à près de l'endroit où il est traversé par le chemin Peterson. Les détours qu'on lui a donnés pour éviter le passage abrupte de certaines crêtes de granit sur son passage l'ont bien amélioré. Il faudrait encore appliquer une somme d'argent peu considérable sur le chemin au sud et près du pont Peterson et aussi dans l'amélioration d'une côte qui se trouve près du pont sur le ruisseau Papineau.

(3.) CHEMIN ADDINGTON.

Dans le but de défendre le pont bâti sur la rivière Madawaska contre les accidents que pourraient occasionner la descente des radeaux de plançons, et pour en faciliter le passage, une forte estacade flottante, qui a coûté \$444.48, a été placée à cet endroit au commencement de l'année dernière. Peu de temps après, savoir : au commencement de mai, un amas de près de 3000 plançons s'est accumulé au bas des rapides "Snake," à trois quarts de mille à peu près en amont du pont. Cet amas de plançons fut défait par les travailleurs, dont un tiers à peu près flotta le long de l'estacade et sous le pont sans causer de dommage ; mais le reste descendant en masse frappa et rompit l'estacade, renversant le quai auquel elle était attaché et s'arrêta au pont. Alors pour dégager les plançons, les fabricants de bois bûchèrent le pont. Deux ponts construits en cet endroit par le gouvernement ont été ainsi obstinément renversés par des gens qui descendaient des plançons sur la rivière. Il est maintenant décidé de bâtir un autre pont d'une seule arche traversant la rivière dans toute sa largeur, afin d'éviter la répétition d'un tel dommage.

Cependant, le chemin qui part de la rivière et va rejoindre le chemin Opeongo a été exploré, et près de cinq milles qui s'étendent de la rivière vers le nord, en ont été terminés. Une étendue assez considérable de territoire a été trouvée convenable pour des établissements ne présentant aucun obstacle sérieux à la construction du chemin.

(4.) CHEMIN FRONTENAC ET MADAWASKA.

Ce chemin a été terminé par le nivellement, pontage, et les ponts qu'il a fallu faire pour une distance de près de 34 milles, depuis son point de départ du lot No. 11, 2e concession, dans Hinchinbrooke. La somme qui lui a été affectée l'année dernière, n'a pas permis l'exécution d'une grande somme de travaux.

(5.) CHEMIN BOBCAYGEON.

Les travaux sur ce chemin sont maintenant achevés à la distance de près de milles au nord de Bobcaygeon, et il a été fait des ponts convenables sur tous les ruisseaux qui le traversent.

6. CHEMIN ENTRE ELMA ET MORNINGTON.

Ce chemin est encore dans le même état qu'à la date du dernier rapport. L'appropriation qui lui était destinée est épuisée, bien que loin d'être suffisante pour rendre praticable cette ligne désavantageuse. Dans son état actuel ce chemin est de peu ou de nulle utilité.

7. CHEMIN PETERSON.

A la date du dernier rapport, ce chemin était ouvert depuis la rivière Madawaska jusqu'aux angles sud-ouest du township de Wicklow, où il traverse le chemin Hastings, distance de près de 21 milles. Il a depuis été parachevé à partir du chemin Hastings jusqu'à l'angle nord-ouest du township d'Herschell, distance de plus de 10 milles, faisant en tout environ 31 milles de chemin bien finis et en bon état.

La partie attenante au chemin Muskoka laisse ce chemin un quart de mille à peu près du sud de la grande chute de Muskoka, sur la ligne du district et prend une direction

sud-ouest jusqu'à la ligne entre les lots 5 et 6 du township de Draper; de là s'étendant vers le sud le long de la ligne jusqu'à la ligne entre la concession 5 et 6, et de là le long de la ligne en dernier lieu mentionnée jusqu'à près des limites est de ce township, où il faut faire un détour et se diriger du côté nord d'un petit lac. Cette ligne a été explorée l'automne dernier. Elle passe à travers une étendue de bonne terre, et en novembre dernier, un contrat fut passé pour la confection de ce chemin. On espère qu'il sera terminé cette saison.

8. CHEMIN MUSKOKA.

Ce chemin est presque terminé. Il aurait été fini l'automne dernier si la neige ne fut tombée si à bonne heure. Il le sera aussitôt que le terrain permettra que les opérations soient recommencées. A partir du terme de la navigation sur le lac Couchiching, où un quai a été érigé jusqu'au grand saut de Muskoka, distance d'à peu près 21 milles, on trouve tous les ruisseaux couverts de ponts solides, et le chemin nivelé et couvert de pontage. Un bien bon chemin a donc été ouvert entre ces points et les terres sur la ligne se colonisent rapidement.

9. CHEMIN ADDINGTON ET RENFREW.

A partir du point où le chemin Addington traverse le Madawaska, il prend une direction nord-est par Griffith et Brougham au chemin Opéongo, dans le township de Grattan. Sa longueur totale est à peu près 22½ milles, dont environ 17¾ milles à partir de Madawaska sont bien finis et en bon état, laissant encore environ 4¾ milles de chemin à faire.

10. CHEMIN BOWERMAN ET PONTS SUR LES RIVIÈRES BALSAM ET GULL.

Ce chemin commence à la rivière Balsam, entre les lacs Balsam et Cameron, sur lequel un pont solide a été bâti. L'on a contracté pour la continuation de ce chemin à partir du dit pont jusqu'à la rivière, ouvrages qui doivent être terminés dans le cours de la présente année.

11. CHEMIN VICTORIA.

A partir de l'extrémité sud du lot No. 21, du township de Fénélon, en ligne droite entre le saut Fénélon et Bearverton, ce chemin se dirige vers le nord entre les townships de Fénélon et Bexley d'un côté, et Eldon et Casden de l'autre. On a donné à l'entreprise à peu près 10½ milles de ce chemin l'année dernière, et les travaux sont suffisamment avancés pour que l'on puisse s'en servir comme chemin d'hiver dans presque toute son étendue. Il sera terminé cette saison. Il y a quelques bonnes terres sur cette ligne, mais près du lac Balsam le terrain est bas et plat et sujet aux inondations causées par les ruisseaux qui traversent le chemin quand les eaux montent dans le lac, ce qui nécessite une étendue considérable de pontage élevé en cet endroit.

12. CHEMIN D'OPÉONGO.

Ce chemin a d'abord été sous la surveillance de M. Alexander J. Russell, d'Ottawa, et 45 milles en ont été terminés avant que le transport m'en été fait. On en a complété depuis six autres milles, mais la colonisation sur la ligne projetée de ce chemin vers le lac Opéongo, est dit-on, rendu à dix milles plus loin que l'ouverture du chemin.

13. CHEMINS AU SAUT STE. MARIE.

Les chemins du saut Ste. Marie et de la baie Goulais sont des branches du grand chemin du nord. On a donné un contrat l'année dernière pour le montant affecté à ce chemin, et il y en avait à peu près cinq milles de fait, lorsque l'hiver hâtif de cette région mit fin pour la saison aux opérations de l'entrepreneur. Elles seront reprises et poursuivies au montant de la somme destinée aussitôt que la navigation sera ouverte.

Les remarques qui précèdent font connaître toutes les opérations de la dernière saison, et un état approximatif des travaux exécutés sous ma surveillance est ci-annexé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) DAVID GIBSON,

Surintendant des chemins de colonisation, C.-O.

APPENDICE.

Etat approximatif de l'ouvrage fait sur les chemins dans le Canada Ouest, sous la surveillance de David Gibson, le 31 décembre 1859.

CHEMINS DE COLONISATION ET DE COMTÉ.	Chemins d'été.	Chemins d'hiver.	Chemins de traverse.	Fossoyés	Excava-tion pour faire des levées.	Souches extraites.	Ponts comp'tés
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	verges c.		
Comté de Bruce	114	.....	25½	41½	43,783	5,789	17½
do Huron.....	67½	6	15½	6½	40,420	136	12½
do Wellington	61½	.....	13½	4½	4,731	18	6½
do Grey	54½	.....	14½	14	4,784	1,677	6
do Waterloo	2	.....	½	.....	2,891	9	½
do Perth	14½	.....	5½	.....	.....	9	2
	314	6	74½	65½	96,611	7,638	45

CHEMINS DE COLONISATION	Milles ouverts.	CHEMINS DE COLONISATION.	Milles ouverts.
Collingwood et Meaford.....	18	Muskoka	21
Hastings	68	Bobcaygeon et Emily.....	3
Addington	61	Addington et Renfrew	17½
Elzévir et Kaladar	14	Victoria	6
Frontenac et Madawaska.....	33	Opeongo.....	6
Bobcaygeon.....	36	Sault Ste. Marie.....	5
Elma.....	7½		
Elma et Mornington	11½		339
Peterson.....	31		

TABLEAUX

DU

COMMERCE ET DE LA NAVIGATION

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE

1859.

COMPILÉS D'APRÈS LES RAPPORTS OFFICIELS.

Présentés aux deux Chambres du Parlement par Ordre de Son Excellence.

A. T. GALT, MINISTRE DES FINANCES.

QUÉBEC:

IMPRIMÉS PAR THOMPSON & CIE., RUE STE. URSULE.

1860.

TABLEAU DES DROITS DE DOUANE A L'ENTREE,

En force jusqu'au 26 Mars 1859, inclusivement.

EFFETS ET MARCHANDISES SOUMIS À DES DROITS SPÉCIFIQUES.

ARTICLES.	Droit.	
	\$	cts.
Ale, bière et porter, en futailles par gallons.....	0	08
Ale, bière et porter, en bouteilles de pinte, par douz. de bouteilles.....	0	25
Ale, bière et porter, en bouteilles de chopine, par douz. de bouteilles.....	0	12½
Et un droit de 15 pour cent <i>ad valorem</i> sur les bouteilles contenant ces boissons.		
Amandes, noix et avelines, par lb.....	0	03
Balais de blé-d'inde, par douz.....	0	50
Petits balais de do par douz.....	0	15
Cigares, par lb.....	0	80
Chicorée, en nature et séchée au four, par lb.....	0	01
“ rôtie et moulue, par lb.....	0	04
Café, vert, par lb.....	0	01
“ rôté, par lb.....	0	04
“ moulu, par lb.....	0	04
Boissons cordiales, par gall.....	1	00
Raisin, de Corinthe, par lb.....	0	03
Fruits secs, par lb.....	0	03
Figues, par lb.....	0	03
Gingembre, piment et poivre, non moulu, par lb.....	0	04
Gingembre, piment et poivre moulu, par lb.....	0	06
Macaroni et vermicelle, par lb.....	0	03
Moutarde, par lb.....	0	05
Melasse, par gallon.....	0	04
Macis, par lb.....	0	25
Muscades, par lb.....	0	25
Noix non spécialement dénommées, excepté les cacaos, par lb.....	0	01
Spiritueux et boissons fortes, de toutes sortes, par chaque gallon de n'importe quelle force n'excédant point celle de la preuve de l'hydromètre de Sykes, et ainsi en proportion pour toute force plus grande ou pour toute quantité plus petite qu'un gallon, savoir:		
Eau-de-vie, par gallon.....	1	00
Genièvre, par gallon.....	0	80
Rum, par gallon.....	0	50
Whisky, par gallon.....	0	18
Spiritueux et eaux fortes, y compris les esprits de vin et les liqueurs alcooliques, n'étant ni eau-de-vie, ni genièvre, ni whisky, par gallon.....	0	70
Epices, non moulues, non autrement dénommées, par lb.....	0	07
“ moulues, “ par lb.....	0	10
Empois, et toutes préparations d'empois, par lb.....	0	05
Savon, non autrement spécifié, par 100 lbs.....	1	25
Sucre raffiné, en pains ou en morceaux, candi, pilé, en poudre ou en grain, ou en toute autre forme; sucre blanc bâtard, ou autre sucre égal en qualité au sucre raffiné, par 100 lbs.....	2	50
“ blanc terré, ou sucre jaune bâtard, ou sucre de n'importe quelle espèce égal en qualité au sucre blanc terré ou au sucre jaune bâtard, mais non au sucre raffiné, par 100 lbs.....	1	75
“ brun terré, moscouade ou sucre brut de n'importe quelle espèce non égal en qualité aux sucres en dernier lieu mentionnés, par 100 lbs.....	1	30
Sucre brut, pour raffinage seulement, et valant 25 pour cent de moins que le sucre en dernier lieu mentionné, par 100 lbs.....	0	90
Thé, de pas plus de 18 cents la livre, par lb.....	0	03
“ de plus de 18 cents la livre, par lb.....	0	04
Tabac, manufacturé, de pas plus de 20 cents la livre, par lb.....	0	05
Tabac, de plus de 20 et de pas plus de 40 cents la livre, par lb.....	0	07½
Tabac, de plus de 40 cents la livre, par lb.....	0	10
en poudre, par lb.....	0	10

	\$	cts.
Vinaigre, par gallon.....	0	06
Vin, en futailles, de pas plus de \$40 la pipe de 126 gallons, par gallon.....	0	20
“ en futailles, de plus de \$40 et de pas plus de \$60 la pipe de 126 gallons, par gallons	0	30
“ “ de plus de \$60 et de pas plus de \$100 la pipe de 126 gallons, par gallon	0	40
“ “ de plus de \$100 la pipe de 126 gallons, par gallon	0	50
“ en bouteilles de pinte, ne valant pas plus de \$4 la douzaine de bouteilles,—par douzaine de bouteilles	1	50
“ en bouteilles de chopine, en proportion, par douzaine de bouteilles	0	75
“ en bouteilles de pinte, valant plus de \$4, et pas plus de \$8 la douzaine,—par douzaines de bouteilles.....	2	00
“ en bouteilles de chopine, en proportion, par douzaines de bouteilles.....	1	00
“ en bouteilles de pinte, valant plus de \$8, et pas plus \$12 la douzaine,—par douzaine de bouteilles ..	2	50
“ en bouteilles de chopine, en proportion, par douzaines de bouteilles.....	1	25
“ en bouteilles de pinte, valent plus de \$12 la douzaines,—par douz. de bouteilles...	3	00
“ en bouteilles de chopine, en proportion, par douzaine de bouteilles	1	50
Et un droit de 15 pour cent <i>ad val</i> , sur les bouteilles contenant tel vin.		
Billets, en-têtes de comptes, chèques, reçus, traites, placards, cartes, étiquettes de toute description, annonces illustrées, ou affiches ou pancartes de spectacle, imprimés, lithographiés, ou en taille-douce ; pour chaque cent pancartes ou feuilles.....	1	00
Pamphlets d'annonces, par centaines.....	1	00

Effets et Marchandises soumis à un droit de cinq pour cent.

Les effets suivants seront frappés d'un droit de cinq pour cent sur leur valeur :

- Tamis ;
- Airain en barres, en baguettes et en feuilles ;
- Fil de laiton ou de cuivre, et tissu métallique ;
- Chaînes de fer, autres que les cables-chaînes, et n'étant pas des chaînes pour chevaux, pour chiens, ou des chaînes à crics, ou autres petites chaînes n'excédant pas trois quarts de pouce ;
- Tôle du Canada, (*Canada plates*), fer blanc, tôle galvanisée, et tôle ordinaire ;
- Cuivre, en barres, en baguettes, en boulons ou en feuilles ;
- Mèches de chandelle en coton, laine filée et chaîne ;
- Emeri ;
- Papier à émeri, à verre ou papier sablé ;
- Filets et seines de pêche ;
- Hameçons, lignes et fil de rets ;
- Chauderets et peaux pour les batteurs d'or ;
- Cordon de soie pour chapeaux, bottines et souliers ;
- Peluches pour chapeaux ;
- Crin d'Angola, de chèvre, du Thibet, de cheval, ou de chèvre de Turquin, non manufacturé ;
- Fer, en barres, en baguettes ou en cerclés ;
- “ en baguettes pour clous et chevilles ;
- “ cercles ou bandages pour les roues de locomotives, courbés ou soudés ;
- “ tôle à chaudière ;
- “ barres pour chemins de fer ;
- “ tôle roulée ;
- “ tôle, cantonnière, ou autre fer, façonné ou non, lorsqu'il fait partie d'un navire en fer, importé par morceaux ;
- “ clous à river pour do ;
- “ fil de fer ;
- Plomb, en feuilles ;
- Voiles faites ;
- Acier, battu ou coulé ;
- Étain, granulé ou en barres ;
- Tubes et tuyaux, de cuivre, d'airain ou de fer, passés à la filière ;
- Vernis, luisant et noir, pour les constructeurs de navires, autre que la résine copale, que le vernis pour les voitures, que la laque plate, le matic, ou le vernis du Japon ;
- Zinc ou *Spelter*, en feuilles ;
- Chassis, manivelles, essieux moteurs de locomotives et de machines, essieux de chars et de locomotives, tiges de piston, tiges de tiroir, glissières, tourillons de manivelles, bielles, arbres et manivelles ébauchés de bateaux-à-vapeur et de moulins.

5 per ct.

Effets et marchandises soumis à un droit de vingt pour cent.

Les effets suivants seront frappés d'un droit de vingt pour cent sur leur valeur :

- Anchoix, sardines et autres poissons à l'huile ;
 Produits manufacturés de maillechort, *argentine*, d'alabetta ou albata, et d'argent allemand ;
 Articles brodés d'or, d'argent ou d'autres métaux ;
 Paniers et tous autres articles non spécifiés ailleurs, faits d'herbe, d'osier, de feuilles de palmier, paille, baleine, ou de saule ;
 Grains de colliers de toute description ;
 Tables de billard et accessoires ;
 Tables de bagatelle et do ;
 Cirages ;
 Bracelets, tresses (*braids*), chaînes, boucles de cheveux, ou parures de tête de toute espèce, faites de cheveux ou en partie ;
 Balais et brosses, non ailleurs spécifiés ;
 Camées et mosaïques, réels ou imités, s'ils sont montés en or, en argent ou autre métal ;
 Capres, marinades, olives et sauces de toute espèce non spécifiés ailleurs ;
 Chandelles et pains de bougie de cire, de spermacéti, de Belmont, stéarine, adamantine, et de composition ;
 Chandeliers, girandoles, appareils à gaz ;
 Voitures ou parties de voitures, non ailleurs spécifiés ;
 Ebénisterie et meubles ;
 Cachemire ;—Voir (a) *produits manufacturés*,
 Robinets, chantepleurs, et couplets ;
 Nattes et tapis, de velours, de Bruxelles, tapisserie, tapis de Turquie, de Perse, et de toute autre espèce ;
 Bonbons non spécifiés ailleurs ;
 Porcelaine de toute espèce ;
 Coutellerie polie, de toute sorte ;
 Fourniture de carosse et de harnais, de toute espèce ;
 Dessus de table et d'autres meubles, de composition ;
 Essences, baumes, cosmétiques, extraits, pâtes, parfums, teintures et parfumerie de toute espèce ;
 Plumes et fleurs artificielles ou d'ornement ou partie d'icelles confectionnées avec n'importe quels matériaux ;
 Evantails et écrans de cheminée ;
 Pièces de feu d'artifice ;
 Glaces ;
 Glaces étamées
 Verres, et verres de cristal pour les montres ;
 Verrerie, coupée, dépolie ou colorée ;
 Verre, coloré ou peint :
 Bouteilles et fioles de verre n'étant pas des bouteilles à vin ou à boire ;
 Feuilles d'or et d'argent ;
 Cadres dorés ;
 Fusils, carabines et armes à feu de toute espèce ;
 Chapeaux, casquettes, et chapeaux pour les dames ;
 Encres de toute espèce, excepté l'encre à imprimer ;
 Bijouteries réelles ou imitées ;
 Etain vernissé, poli, et articles d'argent britannique de toute sorte ;
 Cuir, à semelles, pour la sellerie, peaux de taure apprêtées, de veau, empeigne, et toutes imitations de cuir ;
 Manteaux de cheminée de marbre ou d'imitation de marbre, ou parties d'iceux ;
 Matelas de crin, de mousse ou d'autres matériaux ;
 Marchandises de modes de toute espèce ;
 Instruments de musique de toute espèce, y compris les boîtes et les horloges à musique ;
 Faucheuses, moissonneurs et machines à battre ;
 Produits manufacturés de fourrures ou de choses dans lesquelles la fourrure entre pour la plus grande partie ;
 (a) Produits manufacturés de cachemire ;
 " " de soie, satin et velours, et tous autres articles manufacturés dans lesquelles la soie entre pour la plus grande partie ;
 " " d'os, d'écaille, corne, nacre de perle, ivoire ou ivoire végétal ;
 " " d'or, d'argent ou électro-plaqués ;
 " " d'airain ou de cuivre ;
 " " de cuir ou d'imitation de cuir, ou dont le cuir ou imitation de cuir est la matière principale, non autrement spécifiés ;

20 pour cent.

Produits manufacturés de marbre, ou marbre plus travaillé que les pièces polies ou les blocs bruts ;
 “ “ de papier mâché ;
 “ “ de caoutchouc ou de gutta percha, ou dont aucun de ces articles entre pour la plus grande partie ;
 “ “ de paille ;

Médicaments brevetés, et préparations médicinales non ailleurs spécifiés ;

Etoffes cirées, quels que soient les matériaux dont elles se composent ;

Huiles à salade, huiles de table et huiles de lin ;

Opium ;

Ornements de bronze, d'albâtre, terra-cotta, ou de composition ;

Articles plaqués et dorés de toute espèce ;

Cartes à jouer ;

Légumes, viandes, volailles, poisson et gibier marinés ;

Balustrades ou haies en fer ;

Cribles ;

Balances et poids ;

Châles de cachemire, en laine ou brodés ;

Soies, satins ou velours, et toutes étoffes dans lesquelles la soie forme la principale partie :

Bêches, pelles, haches, houes, rateaux, fourches et instrumens tranchants, faux et manches de faux, boulons, écrous et rondelles ;

Fiches, clous, brochettes, clous étêtés et pointes ;

Broderies de soie, de laine, de laine filée et de coton, et broderies au tambour ;

Cordon de soie et cordon composé de soie et de moire ;

Drap et fil d'argent et d'or, et autres articles brodés d'or, ou pour broder ;

Peaux de mouton, de veau, de chèvre et de chamois, apprêtées ;

Savon parfumé et de fantaisie ;

Poêles et tous articles en fer coulé .

Bimbeloterie ;

Dentelle de fil et applications ;

Secrétaires, étuis et boîtes de fantaisie et d'ornements de quelques matériaux qu'ils soient composés ;

Marchandises de laine.

} 20 pour ct.

Effets et marchandises soumis à un droit de vingt-cinq pour cent.

Les articles suivants seront frappés d'un droit de vingt-cinq pour cent sur leur valeur :

Produits manufacturés, de cuir, savoir :

“ Bottes et souliers ;

“ Harnais et sellerie ;

Vêtements ou hardes faits à la main ou au moyen d'une machine à coudre.

} 25 pour ct.

Effets et marchandises soumis à un droit de quinze pour cent.

Tous articles non-énumérés ci-dessus, comme étant soumis à un droit spécifique ou *ad valorem*, et non exempts du paiement des droits, seront soumis à un droit de quinze pour cent sur leur valeur.

} 15 pour ct.

Tableau des exemptions.

Acides, de toute sorte ;

Société d'agriculture—Graines de toutes sortes, instruments et ustensiles d'agriculture, quand ils sont spécialement importés par ces sociétés pour l'encouragement de l'agriculture ;

Alun ;

Préparations anatomiques ;

Ancre, pesant plus de 6 quintaux ;

Animaux de toutes sortes ;

Collections d'antiquités ;

Vêtements et autres effets mobiliers et instruments d'agriculture (n'étant point dans le commerce,) et à l'usage de personnes qui viennent s'établir dans cette province et accompagnant le propriétaire ;

Vêtements de sujets anglais décédés à l'étranger ;

Tartre ;

Armes pour l'armée, la marine et les tribus sauvages, pourvu que le droit autrement payable sur icelles soit payé par le trésor du royaume-uni ou de cette province

} Libre.

Potasse, perlasse et soude ;
 Tan ;
 Écorce servant uniquement à teindre ;
 Orge, excepté l'orge perlée ;
 Farine d'orge ;
 Fèves ;
 Farine de fèves ;
 Orge, *bear and big* ;
 Farine de cette orge ;
 Baies employées seulement à teindre ;
 Poudre à blanchir ;
 Livres imp.—Pub. périodiques et pamph., n'étant point des ouvrages ang. soumis au droit de prop. littér., ni des liv. de blancs, de comp. ou d'exé. ou cahiers à écrire ou dessin ;
 Borax ;
 Bouteilles contenant du vin, des liqueurs spir. ou fermentées pour l'ordinaire des officiers ;
 Eau-de-vie importée pour do ;
 Bran de son et son gras ;
 Souffre ;
 Soies de cochon ;
 Blé-d'inde à balais ;
 Sarrasin ;
 Farine de sarrasin ;
 Bulbes et racines ;
 Lingots d'or et d'argent ;
 Pierres à meules, travaillées ou non, mais non réunis en meules de moulin ;
 Beurre ;
 Monnaie et lingot d'or et d'argent ;
 Cabinet de monnaies ;
 Cables-chaines ;
 Cables d'étoupe goudronnée ;
 " d'étoupe non goudronnée ;
 " d'herbe ;
 Voiture de voyageurs, et voitures employées au transport des marchandises (les colpor-
 porteurs et troupes de cirque exceptés ;)
 Futailles à eau, en usage dans les navires ;
 Caoutchouc, et gutta percha, non manufacturés ;
 Ciment, marin ou hydraulique ;
 Société charitables—dons de hardes pour être distribués gratuitement par elles ;
 Fromage ;
 Vêtements pour l'armée ou la marine, ou pour les tribus sauvages, ou pour être distri-
 bués gratuitement par quelque société charitable ;
 Charbon ;
 Cochenille ;
 Coke ;
 Provisions pour le commissariat ;
 Couperose ;
 Liège, ou écorce de liège ;
 Blé-d'inde ;
 Déchets de coton et de filasse ;
 Coton en rame ;
 Crème de tartre cristallisé ;
 Diamants et pierres précieuses ;
 Drogues employées seulement pour teindre ;
 Matière tinctoriales, sav : écorce, baies, drogues, noix, végét., bois et extrait de campêche ;
 Terres, ocres et argiles, sèches ;
 Œufs ;
 Formes de chapeaux de feutre, et feutre pour chapeaux ;
 Brique réfractaire ;
 Bois de chauffage ;
 Poisson ;
 Huile de poisson, crue ou dans son état naturel ;
 Produits de poisson, non manufacturés ;
 Lin, chanvre et étoupe, non préparés ;
 Fleur ;
 Fruits verts ;
 Fruits secs, des Etats-Unis seulement, tant que le traité de réciprocité sera en force ;
 Fourrures, peaux, pelleteries ou queues, non préparées, lorsqu'elles sont importées
 directement du Royaume-Uni ou des provinces de l'Amérique Britannique du Nord
 ou des Etats-Unis, tant que le traité de réciprocité sera en force.

Free.

Pieres précieuses, et médailles ;
 Gravier ;
 Grains—Orge et seigle ;
 Fèves et pois :
 Orge (*bear and big*) ;
 Bran de son et son gras ;
 Sarrasin ;
 Blé d'inde ;
 Avoine ;
 Blé ;
 Farine des grains ci-dessus ;
 Pierres à meules, travaillées ou non ;
 Gommés et résines, à l'état naturel ;
 Gypse ou plâtre de Paris ;
 Graisse et graillons ;
 Jambons ;
 Chanvre ;
 Cuirs crus ;
 Cornes ;
 Effets de ménage non dans le commerce, qui ont appartenu à des sujets de Sa Majesté qui avaient leur domicile en Canada, mais qui sont décédés à l'étranger ;
 Indigo ;
 Modèles d'inventions et d'améliorations dans les arts—pourvu qu'on ne puisse les considérer importés pour en faire usage ;
 Vieux cordage et cordage dépêcé ;
 Saindoux ;
 Chaux de provenance des provinces de l'Amérique Britannique seulement, modèles de machine,—pourvu qu'ils ne puissent être mis en usage :
 Herbe de Manille ;
 Engrais de toutes sortes ;
 Cartes géographiques et marines, non montées ni sur toile ;
 Marbre en blocs ou en pièces plates non polies ;
 Viandes fraîches, fumées et salées ;
 Chevaux, bestiaux, voitures et harnais de ménageries, sujets aux règlements que pourra faire le gouverneur en conseil ;
 Habits militaires pour les troupes de la milice de Sa Majesté ;
 Munition de guerre, et effets et marchandises pour habits militaires, importés pour l'usage de la milice provinciale, sujets à tels restrictions et règlements que le gouverneur en conseil prescrira ;
 Mousse et foin de mer, pour les tapissiers ;
 Instruments de musique pour les corps de musique militaire ;
 Nitre ou salpêtre ;
 Etoupe ;
 Pain de lin ;
 Huiles, beurre de cacao, résine de pain, huile de palme, crues et dans leur état naturel ;
 Vieux filets ;
 Munitions d'artillerie ;
 Minerais de toute espèce ;
 Branches d'osier ou de saule, pour l'usage des vanniers ;
 Colis de toute espèce dans lesquelles des marchandises sont ordinairement importées, excepté les colis de spiritueux, vin, huile, bière, cidre, et autres contenant des liquides, les paniers de toute espèce, les coffres, les jarres pour mettre du tabac à priser, jarres, en faïence, bœaux de verre, sacs et barils contenant du grain, des graies et des pois ;
 Fer et plomb en saumons ;
 Brai et goudron ;
 Instruments et appareils de physique, livres, globes, cartes géographiques et marines ; pourvu qu'ils soient spécialement importés par des sociétés de physique, des universités, collèges, écoles publiques ou instituts ;
 Plantes, arbrisseaux et arbres ;
 Provisions pour l'armée, la marine, ou les tribus sauvages ;
 Guenilles ;
 Résine et colophane ;
 Riz ;
 Toile à voile ;
 Sel de soude ;
 Sel ammoniac ;
 Sel ;
 Graines de toute espèce ;

Libre.

<p>Poules de navires ; Lampes d'habitable ; Canevas, toile dite <i>duck</i> ; Etamine ; Compas ; Cap-de-mouton ; Faux sabords ; Tampons de pont ; Anneaux de fer ; Roues de poulies ; Lampes à signaux ; Margouillets ; Cordages ; Futailles à eau en usages dans les navires ; Feutres à chapeaux, de soie ; Cendre de soude ; Spécimens d'histoire naturelle, de minéralogie ou de botanique ; Pierre brute ; Ardcise ; Statues, bustes et empreintes en marbres, en bronze, albâtre ou plâtre de Paris ; peintures et dessins comme œuvres d'art ; échantillons de sculpture, cabinets de monnaies, médailles, pierres précieuses, et toutes collections d'antiquités ; Soufre en pierre ou en poudre ; Etain et zinc ou <i>spelter</i>, en blocs ou en saumons ; Suif ; Chardrons à carder ; Bois de construction de toute espèce, rond, avivé, scié, non manufacturé en tout ou en partie ; Tabac non manufacturé ; Outils et instruments de personnes venant en Canada pour y demeurer, et qu'elles apportent pour leur propre usage, mais non pour vendre ; Gournables ; Térébentine, autre que l'esprit de térébentine ; Métal pour caractères typographiques, en blocs ou en saumons ; Végétaux---non spécifiés ailleurs ; Vcitures de voyageurs---celles des colport., et porte-cassettes exceptées ; Chaux hydraulique ; Vin, spiritueux et liqueurs fermentées de toute espèce, importées pour tout ordinaire d'officiers, et les colis qui les contiennent ; Bois pour cercles, mais non encochés ; Bois de toute espèce . Laine ; Toutes importations pour l'usage de l'armée et de la marine de Sa Majesté de service en Canada.</p>	<p>Expressément importés pour la construction des navires et par des constructeurs de navires ou des voiliers.</p>	<p>Libre</p>
---	--	--------------

TABLEAU DES PROHIBITIONS.

L'importation des articles qui suivent est prohibée sous peine d'une amende de cinquante louis, et de confiscation du paquet ou colis dans lequel les dits articles peuvent être trouvés.

Livres et dessins d'un caractère immoral ou indécent ;
Monnaie de bas-aloi ou contrefaite.

TABLEAU DES DROITS DE DOUANE A L'ENTRÉE,

En force depuis le 26 mars 1859 inclusivement.

		Droit p. cent <i>ad valorem.</i>
<i>Articles soumis à un droit de cent pour cent.</i>		
Eau-de-vie ; Genièvre ; Cordiaux ; Rhum ;		} 100 p. ct.
Spiritueux et eaux fortes, y compris les esprits de vin, et les liqueurs alcooliques n'étant point du whiskey ;		
<i>Articles soumis à un droit de quarante pour cent, depuis le 1er juin 1859, jusqu'au 30 juin 1860, les deux jours inclus ;</i>		
<i>Articles soumis à un droit de trente-cinq pour cent, du 1er juillet 1860, au 30 juin 1861, les deux jours inclus ;</i>		
<i>Articles soumis à un droit de vingt-cinq pour cent, du 1er juillet 1861, au 30 juin 1862, les deux jours inclus ;</i>		
<i>Articles soumis à un droit de quinze pour cent, le, depuis et après le 1er juillet 1862 ;</i>		
Les droits actuels continueront d'être en vigueur jusqu'à la fin de mai 1859.	{ Sucre raffiné, en pains ou en morceaux, candi, pilé, ou en toute autre forme ; sucre blanc bâtard, ou autre sucre égal en qualité au sucre raffiné ;	} 40 pour ct. 35 " 25 " 15 "
<i>Articles soumis à un droit de quarante pour cent.</i>		
Cigarres.		40 per ct.
<i>Articles soumis à un droit de trente pour cent, depuis le 1er juin 1859, jusqu'au 30 juin 1860, les deux jours inclus ;</i>		
<i>Articles soumis à un droit de vingt-cinq pour cent, du 1er juillet 1860, au 30 juin 1861, les deux jours inclus ;</i>		
<i>Articles soumis à un droit de quinze pour cent, du 1er juillet 1861, au 30 juin 1862, les deux jours inclus ;</i>		
<i>Articles soumis à un droit de dix pour cent, le, depuis et après le 1er juillet 1862 ;</i>		
Les droits actuels continueront d'être en vigueur jusqu'à la fin de mai 1859.	{ Sucre n'étant ni le raffiné, ni le blanc bâtard, ni d'autre sucre égal en qualité au sucre raffiné. Melasse ;	} 30 pour ct. 25 " 15 " 10 "

<p><i>Articles soumis à un droit de quinze pour cent, du 1er janvier 1860, au 31 décembre 1861, les deux jours inclus ;</i></p> <p><i>Articles soumis à un droit de dix pour cent, du 1er janvier 1862, au 31 décembre 1862, les deux jours inclus ;</i></p> <p><i>Articles soumis à un droit de cinq pour cent, le, depuis et après le 1er janvier 1863 ;</i></p>	<p>Droit p. cent ad valorem.</p>
--	--------------------------------------

Les droits actuels continueront d'être en vigueur { Café vert ;
jusqu'à la fin de l'année 1859. { Thé.

} 15 p. ct.
10 " "
5 " "

Articles soumis à un droit de trente pour cent :

Amandes, noix et avelines ;
Gingembre, piment et poivre, moulu ;
Muscades, macis et cannelle ;
Noix de toutes sortes ;
Remèdes et préparations médicinales brevetés, non spécifiés ailleurs ;
Epices moulues ;
Tabac en poudre ;
Vins de toutes sortes ;
Raisins de corinthe ;
Fruits secs ;
Figues ;
Café moulu ou rôti ;
Cigares ;
Tabac manufacturé ;
Savon ;
Amidon ;
Aile, bière et porter.

} 30 p. ct.

Articles soumis à un droit de vingt-cinq pour cent :

Produits manufacturés, de cuir, savoir :—
Bottes et souliers ;
Harnais et sellerie ;

} 25 p. ct.

Hardes faites à la main ou au moyen de machine à coudre.

Articles soumis à un droit de quinze pour cent :

Papier pour l'impression des livres, des cartes géographiques et des journaux.

} 15 p. ct.

Articles soumis à un droit de dix pour cent :

Ancres de 6 qtx., et au-dessous ;
Livres imprimés ; publications périodiques et pamphlets, n'étant point des ré-impressions d'ouvrages anglais soumis au droit de propriété littéraire, ni des livres de comptes en blanc, ou d'exemples, ni des cahiers à écrire ou de dessin ; et excepté aussi, les bibles, testaments, livres de prières et de dévotion ;
Cuivre jaune en barres, en baguettes et en feuilles ;
Fil de cuivre jaune ou de cuivre et tissu métallique ;
Camées et Mosaïques, réels ou imités, lorsqu'ils sont montés en or, en argent ou en autre métal ;
Tôle du Canada, fer-blanc, tôle galvanisée et tôle ordinaire ;
Cuivre en barres, en baguettes, en boulons ou en feuilles ;
Cordon de soie pour chapeaux, bottines et souliers ;
Fer en barres, en baguettes ou à cercles ;
" baguettes pour clous et chevilles ;
" cercles ou bandages pour roues de locomotives, courbés et soudés ;
" tôle à chaudière ;
" barres pour chemins de fer ; coussinets en fer forgé et chevilles ;
" tôles roulées ;
" fil de fer ;
Bijouteries et montres ;
Plomb en feuilles ;
Cartes géographiques, cartes marines et atlas ;
Vols toutes faites ;

} 10 p. ct.

Esprit de térébentine ;
 Acier battu au coulé ;
 Coton à mèche, coton à tisser et à chaîne ;
 Blanc de plomb, sec ;
 Plâtre de Paris, moulu et brûlé ;
 Ciment hydraulique, moulu et brûlé ;
 Rouge de plomb ;
 Litharge ;
 Phosphore ;
 Racines médicinales ;
 Tuiles imbricées pour les fins de l'agriculture ;
 Gravures et empreintes ;
 Ouvrages tressés de fantaisie, en paille, en paille d'Italie et en herbe ;
 Etain graulé au en barres ;
 Tubes et tuyaux en cuivre, cuivre jaune ou de fer, passés à la filière ;
 Zinc ou *Spelter* en feuilles ;
 Châssis, manivelles, essieux, moteurs de locomotives et machines, essieux de chars et de locomotives, tiges de piston, tiges de tiroir, glissières, tourillons de manivelles, bielles, arbres de couche, arbres et manivelles ébauchées, de bateaux à vapeur et de moulins ;

Droit p. c.
ad valorem.

10 p. c.

Articles soumis à un droit de vingt pour cent.

Tous articles non énumérés ci-dessus comme soumis à un droit *ad valorem*, ni soumis ci-dessous à un droit spécifique, ni déclarés francs de droits, seront soumis à un droit de vingt pour cent sur leur valeur ;

20 p. c.

Articles soumis à des droits spécifiques.

Le whiskey de toute force n'excédant pas celle de la preuve de Syke, sera soumis à un droit de dix-huit centins par gallon, et ainsi en proportion pour toute force plus grande ou pour toute quantité plus petite qu'un gallon ;

Droit.

—
0. 18 cts.

Tableau des exemptions.

Acides de toute sorte, excepté le vinaigre ;
 Sociétés d'agriculture—graines de toute sortes, instruments et ustensiles d'agriculture, quand ils sont spécialement importés par elles pour l'encouragement de l'agriculture ;
 Alun ;
 Préparations anatomiques ;
 Ancres, pesant plus de 6 quintaux ;
 Animaux de toutes sortes ;
 Antimoine ;
 Collections d'antiquités ;
 Vêtements et autres effets mobiliers et instruments d'agriculture (n'étant point dans le commerce) et à l'usage des personnes qui viennent s'établir dans cette province et accompagnant le propriétaire ;
 Vêtements de sujets anglais décédé à l'étranger ;
 Tartre ;
 Armes pour l'armée, la marine et les tribus sauvages, pourvu que le droit autrement payable sur icelles serait payé par le trésor du royaume-uni ou de cette province ;
 Potasse, perlasse et soude ;
 Tan ;
 Ecorce servant uniquement à teindre ;
 Orge, excepté l'orge perlée ;
 Farine d'orge ;
 Fèves ;
 Farine de fèves ;
 Orge *bear and big* ;
 Farine de cette orge ;
 Baies employées seulement à teindre ;
 Bibles, testaments, livres de prières, et livres de dévotion ;
 Poudre à blanchir ;
 Bluteaux ;
 Borax ;
 Outils et instruments de relieur ;

Franc.

Livres, cartes géographiques et marines, importés non comme marchandises, mais comme effets mobiliers appartenant aux personnes arrivant en Canada avec l'intention de s'y établir.

Bouteilles contenant du vin, des liqueurs spiritueuses ou fermentées pour l'ordinaire des officiers ;

Eau-de-vie importé pour do ;

Bran de son et son gras ;

Soufre ;

Soies de cochon ;

Blé-d'Inde à balais ;

Sarrazin ;

Farine de sarrazin ;

Bulbes et racines, autres que les médicinales ;

Lingots d'or et d'argent ;

Pierres à meules, travaillées ou non, mais non réunies en meules de moulins ;

Beurre ;

Monnaie et lingots d'or et d'argent ;

Cabinets de monnaies ;

Câbles de fer, de plus de $\frac{3}{4}$ de pouce de diamètre ;

do d'étoupe ;

do d'herbe ;

Voitures de voyageurs, et voitures employées au transport des marchandises (les colporteurs et troupes de cirque exceptés) ;

Futailles à eau en usage dans les navires ;

Caoutchouc et gutta percha non manufacturés ;

Ciment, marin ou hydraulique non moulu ;

Sociétés charitables— dons de hardes pour être distribués gratuitement par elles ;

Fromage ;

Vêtements pour l'armée ou pour la marine, ou pour les tribus sauvages, ou pour être distribués gratuitement par quelque société charitable ;

Charbon ;

Cochenille ;

Coke ;

Provisions pour le commissariat ;

Couperose ;

Liège ou écorce de liège ;

Blé-d'Inde ;

Déchets de coton et de filasse ;

Coton de rame ;

Crème de tartre cristallisé ;

Diamants et pierres précieuses ;

Drogues employées seulement pour teindre ;

Matières tinctoriales, sav. : écorce, baies, drog., noix, végét. bois et ext. de campêche ;

Terres, argiles et ocres sèches ;

Œufs ;

Emeri ;

Papier à émeri, à verre, et papier sablé ;

Formes de chapeaux de feutre et feutre pour chapeaux ;

Briques réfractaire ;

Bois de chauffage ;

Poisson ;

Huile de poisson, dans son état naturel ou n'ayant point subi l'action du feu ;

Produits de poisson non manufacturés ;

Filets et seines de pêche ;

Hameçons, lignes et fil à rets ;

Lin, chanvre et étoupe, non préparés ;

Fleur ;

Fruits verts ;

Fruits secs, des Etats-Unis seulement, tant que le traité de réciprocité sera en force ;

Fourrures, peaux, pelleteries, ou queues, non préparées, lorsqu'elles sont importées directement du Royaume Uni ou des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, ou des Etats-Unis, tant que le traité de réciprocité sera en force ;

Pierres précieuses et médailles ;

Chauderets et peaux pour les batteurs d'or ;

Graviers ;

Grains—Orge et Seigle ;

Fèves et pois ;

Orge (bear et big) ;

Bran de son et son gras ;

Articles exemptés.

Grains—Sarrasin ;
 Blé-d'inde ;
 Avoine ;
 Blé ;
 Farine des grains ci-dessus ;
 Pierres à meules, travaillées ou non ;
 Gommés et résines, à l'état naturel ;
 Gypse ou plâtre de Paris, moulu ou non, mais non calciné ;
 Graisse et graillons ;
 Jambons ;
 Crin d'Angola, de chèvre, du Thibet, de cheval ou de chèvre de Turquie, non manuf. ;
 Chanvre ;
 Cuir ;
 Cornes ;
 Meubles et effets de ménage qui ont servi pendant un mois ou plus à des personnes venant s'établir en cette province, et en possession du propriétaire ;
 Effets de ménage non dans le commerce, qui ont appartenu à des sujets de Sa Majesté qui avaient leur domicile en Canada, mais qui sont décédés à l'étranger ;
 Indigo ;
 Modèles d'inventions et améliorations dans les arts ; pourvu qu'on ne puisse les considérer comme importés pour en faire usage ;
 Vieux cordage et cordage dépêché ;
 Saindoux ;
 Chaux de provenance des provinces de l'Amérique britannique du nord, seulement ;
 Modèles et patrons de machines,—pourvu qu'ils ne puissent être mis en usage ;
 Herbe de Manille ;
 Engrais de toutes sortes ;
 Marbre en blocs et en pièces plates non polies ;
 Viandes fraîches, fumées et salées ;
 Chevaux, bestiaux, voitures et harnais de ménageries, sujets aux règlements que pourra faire le gouverneur en conseil ;
 Habits militaires pour les troupes ou la milice de Sa Majesté ;
 Munit. de guerre et effets et march. pour habits mil., importés pour l'usage de la milice prov., sujets à tels restrictions et règlements que le gouv. en conseil prescrira ;
 Mousses et foin de mer, pour les tapissiers ;
 Instruments de musique pour les corps de musique militaire ;
 Nitre ou salpêtre ;
 Etoupe ;
 Huiles—beurre de cacao, résine de pain, huile de palme—dans leur état naturel et n'ayant point subi l'action du feu ;
 Pain de lin ;
 Munitions d'artillerie ;
 Minerais de toute espèce ;
 Branches d'osier ou de saule, préparées pour l'usage des vanniers ;
 Colis de toute espèce dans lesquelles des marchandises sont ordinairement importées, excepté les colis de spiritueux, vin, huile, bière, cidre, et autres futailles, cont. des liq., les pan. de toute esp., les coffres, les jarres cont. du tabac à priser, jarres en faïence, jarres en verre, bouteilles, et les bar. cont. du grain, des graines et des pois ;
 Fer, plomb et cuivre, en saumons ;
 Brai et goudron ;
 Instruments et appareils de physique et globes ;
 Plantes, arbrisseaux et arbres ;
 Encre à imprimer et presses à imprimer ;
 Provisions pour l'armée, la marine, ou les tribus sauvages ;
 Guenilles ;
 Résine et colophane ;
 Riz ;
 Toile à voile ;
 Sel de soude ;
 Sel ammoniac ;
 Sel ;
 Graines pour les fins de l'agriculture, de l'horticulture, ou des manufactures seulement ;
 Poulies de navire ;
 Lampes d'habitable ;
 Etamine ;
 Canevas, voiles, Nos. 1 à 6 ;
 Compas ;
 Caps-de-moutons ;
 Faux sabords ;
 Tampons de pont ;
 Anneaux de fer ;

Libre.

Roues de poulies ;
 Lampes à signaux ;
 Margouillots ;
 Le cordage qui aura payé le droit de douane à l'importation sera sujet à la remise du droit en vertu de la 8e clause de la 22 Vict., ch. 76, lorsqu'il devra être employé aux fins se rattachant à la construction des vaisseaux, et cela conformément aux règlements que le gouverneur en conseil pourra faire.
 Futailles à eau pour l'usage des vaisseaux ;
 Feutre à chapeaux de soie ;
 Cendre de soude ;
 Fleur de Sagou ;
 Echantillons d'histoire naturelle, de minéralogie ou de botanique ;
 Pierre brute ;
 Ardoise ;
 Blocs de stéréotypes, pour les fins d'imprimerie ;
 Statues, bustes et empreintes en marbre, en bronze, albâtre ou plâtre de Paris ; peintures et desseins comme œuvre d'art ; échantillons de sculpture, cabinets de monnaies, médailles, pierres précieuses et toutes collections d'antiquités ;
 Soufre en pierre ou en poudre ;
 Etain et zinc ou *spelter* en saumons ou en gueuses ;
 Suif ;
 Chardons à carder ;
 Bois de charpente et de construction de toute espèce, rond, avivé, scié, non manufacturé en tout ou en partie ;
 Tabac non manufacturé ;
 Outils et instruments d'ouvriers venant en Canada pour y demeurer, et qu'ils apportent pour leur propre usage, mais non pour vendre ;
 Gournables ;
 Térébentine, autre que l'esprit de térébentine ;
 Métal à caractères typographiques, en blocs ou en saumons ;
 Vernis luisant et noir, pour les constructeurs de navires, autre que la résine eopale, que le vernis pour les voitures, que la laque plate, le mastic, ou le vernis du Japon ;
 Végétaux—Non spécifiés ailleurs ;
 Voitures de voyages—celles des colporteurs exceptées ;
 Chaux hydraulique non moulue ;
 Vin, spiritueux et liqueurs fermentées de toute espèce, importés pour tout ordinaire d'officiers, et les colis qui les contiennent ;
 Bois pour cercles, mais non encochés ;
 Bois de toute espèce ;
 Laine ;
 Toutes importations pour l'usage de l'armée et de la marine de Sa Majesté en Canada, ou pour les fins publiques de la province.

Articles exemptés.

Tableau des prohibitions.

L'importation des articles qui suivent est prohibée sous peine d'une amende de cinquante louis, et de confiscation du colis contenant les dits articles.

Livres, dessins, peintures et gravures d'un caractère immoral ou indécent ;
 Monnaie affaiblie ou contrefaite.

Articles
prohibés.

M O U V E M E N T

D U

COMMERCE ET DE LA NAVIGATION

SUR LES

CANAUX PROVINCIAUX

D U

CANADA,

POUR L'ANNÉE 1859.

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le CANAL WELAND pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TONNEAUX		De ports du Canada à des ports d'Amérique.		De ports du Canada à des ports d'Amérique.		De ports d'Amérique à des ports du Canada.		De ports d'Amérique à des ports d'Amérique.		TOTAL.		MONTANT DES PÉAGES. \$ cts.
	TOTAL.		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Potasse et perlasse.....	263	21	202	2	1	1	1	1	37	242	21	242	21 66
Pommes, oignons et autres végét.....	622	44	122	3	1	1	1	1	49	172	450	172	73 41
Lard séché.....	3	120	93	66	441	82	225	441	15	345	345	3	0 24
Ecorce.....	894	2,367	8	625	1	1	1	1	1,586	549	90	2,277	65 89
Orges.....	327	6	14	1	64	1	1	1	325	326	1	326	88 27
Farine d'orge.....	183	104	134	1	1	1	1	1	12	93	93	90	34 98
Bœuf.....	1,941	104	226	218	1,311	26	26	40	82	1,619	322	1,619	87 20
Bière, cidre et vinaigre.....	1,415	134	893	8	1	1	1	1	108	482	482	933	151 13
Cire.....	111	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	22 23
Biscuit.....	51	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11 79
Son et farine à biscuit de bord.....	3	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0 89
Briques, chaux et sable.....	5,851	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	993 30
Charettes, wagons et carioles.....	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	33 74
Bestiaux.....	242	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	11 34
Émient et chaux hydraulique.....	44,288	202	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	5,607 78
Craie et blanc de céruse.....	1,581	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	4 40
Fromage.....	35,948	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	36 20
Charbon de bois.....	42	32	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	36 20
Argile.....	145	794	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	203 32
Blé d'inde.....	794	681	9,070	1	219	200	200	1,501	12	394	394	36,600	4 68
Farine de blé d'inde.....	21	22	19	4	4	4	4	2	148	189	189	140	6,597 79
Teinture et bois de teinture.....	37,494	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329	48 84
Poisson.....	242	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	5,607 78
Lin et graine de lin.....	44,288	202	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	4 40
Farine.....	1,581	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	36 20
Mobilier et bagages.....	35,948	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	36 20
	242	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	203 32
	44,288	202	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	4 68
	1,581	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	6,597 79
	35,948	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	48 84
	42	32	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	5,607 78
	145	794	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	4 40
	794	681	9,070	1	219	200	200	1,501	12	394	394	36,600	4 68
	21	22	19	4	4	4	4	2	148	189	189	140	6,597 79
	37,494	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329	48 84

Gypse.....	3,410	1,438	1,153	15	13	804	2,591	819	345 74
Jambons.....	320	8	8	8	8	8	320	93 46	
Chanvre.....	137	18	18	18	18	18	137	21 43	
Peaux crues et cuir.....	140	1	1	1	1	1	140	37 78	
Cochons.....	116	4	4	4	4	4	116	24 60	
Cornes, sabots et os.....	93	1	1	1	1	1	93	22 70	
Chaux.....	65	16	16	16	16	16	65	13 00	
Glacé.....	161	79	31	32	3,809	7,202	110	7 92	
Fer (fonte cassée).....	7,372	24	898	8	17,489	18,411	160	1,150 41	
do (en guaise et ferrailles).....	18,571	22	109	54	2,766	2,885	80	2,942 75	
do (pour railroad).....	2,965	436	274	137	3,225	4,072	5	605 75	
do (poêles et autres objets de fonte).....	4,077	6	6	6	6	6	4,077	582 54	
do (tout autre non énu- mé).....	13	22	22	22	22	22	13	3 26	
Coffres de sureté en fer.....	161	22	22	22	22	22	161	37 91	
Saindoux.....	818	41	41	41	41	41	818	162 45	
Huile de saindoux.....	41	6	6	6	6	6	41	10 27	
Cuir.....	211	60	60	60	60	60	211	1 51	
Acajon.....	62	339	339	339	339	339	62	55 82	
Manil.....	2	14	14	14	14	14	2	8 11	
Manganèse et engrais.....	535	182	9	7	787	808	3	58 02	
Marbre.....	339	4	4	4	4	4	339	0 50	
Outils.....	808	15	15	15	15	15	808	209 87	
Melasse.....	535	4	4	4	4	4	535	102 03	
Clous.....	2,546	2	2	2	2	2	2,546	583 08	
Avoine.....	12,162	266	266	266	266	266	12,162		
Farine d'avoine.....	266	89	89	89	89	89	266		
Tourteaux de lin.....	1,801	47	47	47	47	47	1,801		
Moulée de lin.....	932	1	1	1	1	1	932		
Minéral (toutes sortes).....	19	8	8	8	8	8	19		
Poix, goudron et résine.....	157	11	11	11	11	11	157		
Charrues et ustensiles d'agricul- ture.....	145	232	232	232	232	232	145		
Lard.....	84,445	2	2	2	2	2	84,445		
Patates.....	1,801	47	47	47	47	47	1,801		
Foin pressé et millet à balai.....	932	1	1	1	1	1	932		
Guenilles, vieux cordages et étoupe	19	8	8	8	8	8	19		
Coton brut.....	157	11	11	11	11	11	157		
Seigle et farine de seigle.....	145	70	70	70	70	70	145		
Sel.....	84,445	3	3	3	3	3	84,445		
Moutons.....	1	5	5	5	5	5	1		
Approvisionnement.....	5	42	42	42	42	42	5		
Ardoise.....	42	643	643	643	643	643	42		
Soude.....	643	375	375	375	375	375	643		
Fiches.....	375	906	906	906	906	906	375		
Potteries et verreries.....	906	262	262	262	262	262	906		
Totaux portés en l'autre part.....	280,198	12,731	16,509	6,456	33,653	138,765	164,420	115,778	43,915 47

No. 2.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les CANAUX du ST LAURENT pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TONNEAU		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports d'Amérique.		De ports d'Amérique à des ports du Canada.		De ports d'Amérique à des ports d'Amérique.		TOTAL.		MONTANT DES PEAGES. \$ cts.
	TOTAL.		Descente.		Descente.		Descente.		Descente.		Montée.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Polasse et Perlasse.....	4,476	4,318											848 81
Pommes, oignons et autres végét.x.	3,261	3,224					29						448 66
Lard séché.....	11	11											2 63
Ecorce.....	1,432	1,359											77 49
Orge.....	4,469	2,727			1,886								334 24
Beuf.....	440	84					2						11 47
Bière, cidre et vinaigre.....													81 98
Cire.....	30	27											2 13
Biscuit.....	253	250											49 95
Son et farine à biscuit de bord.....	6,803	503					649						292 46
Briques, chaux et sable.....	404	390					4						61 33
Beurre.....	287	193											32 86
Charrettes, wagons et carioles.....	589	20											17 61
Détail.....	904	514					103						79 52
Ciment et chaux hydraulique.....	125	125											27 67
Fromage.....	113												17 95
Crata et blanc de céreuse.....	342	2					32						24 55
Charbon de bois.....	17	15											2 59
Argile.....	32,631	25,602			200								1,573 39
Graine de trèfle.....	59	48											9 03
Charbon.....	12	12											2 31
Café.....	1,504	105					10						188 77
Composé.....	22	1											5 14
Grains.....	60	60											7 06
Farine de blé-d'inde.....	3,289	3,211											521 75
Teinture et bois de teinture.....	250	246											14 23
Poisson.....	64,002	56,730			107								11,468 43
Lin et graine de lin.....	1,781	1,477											462 44
Farine.....													
Meubles et bagages.....													

Gypse et engrais.....	959	346												40 94
Jambons.....	35	34												8 31
Chanvre.....	10	7												1 44
Peaux crues et cuir.....	210	27												40 32
Cochons.....	256	2												22 81
Cornes, sabots et os.....	82	82												17 34
Chevaux.....	383	152												54 13
Fer, fonte cassée.....	244	192												24 95
do en greuse et ferrailles.....	8,120	6,762			1,061									799 83
do pour railroad.....	3,564	2,993			449									383 42
do poëles et autres objets de fonte.	2,453	2,098												412 52
do caisses de stireté.....	3	1												0 69
do tout autre non énuméré.....	7,315	6,545			184									1,333 68
Saindoux.....	742	701												121 52
Huile de saindoux.....	349	335												48 82
Cuir.....	99	66												21 23
Manil.....	57	54												5 69
Manganèse.....	166	154												3 92
Marbre.....	10	8												0 83
Outils.....	2,709	1,785												263 16
Mélasse.....	2,361	2,318												411 69
Clous.....	3,933	109												344 65
Avoine.....	400	51												32 82
Farine d'avoine.....	61	61												13 41
Tourteaux de lin et moulée de lin.	5,483	5,355												276 38
Minéral, (toutes sortes).....	292	121												28 60
Poix, goudron, résine.....	176	164												12 39
Charrues et ustensiles d'agriculture	2,810	883												446 15
Lard.....	237	49												21 42
Patates.....	1,493	1,481												249 03
Foin pressé et millet à balais.....	601	425												69 23
Guenilles, vieux cordages et étoupe	2	2												0 33
Coton brut.....	58	32												8 94
Seigle et farine de seigle.....	19,639	19,452												1,135 45
Sel.....	147	3												20 71
Moutons.....	182	169												17 48
Ardoise.....	315	315												56 10
Soude.....	306	275												49 53
Fiches.....	1,651	1,558												311
Potteries et verreries.....														358 16
<i>Total</i>	195,584	97,321	86,333	1,770	3,545	2,114	1,271	3,173	04,378	91,206	23,814	47		

No. 2.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	TONNEAUX.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports d'Amérique.		De ports d'Amérique à des ports du Canada.		De ports d'Amérique à des ports du Canada.		TOTAL.		MONTANT DES PÉAGES.	
	TOTAL.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.	
<i>Totaux rapportés de l'autre part...</i>	195,584	97,321	86,383	1,770	3,545	2,114	1,271	3,173	7	104,378	91,206	23,814	47	
Pierre	8,757	190	8,447				120			190	8,567	334	31	
Sucre	5,970	5,330	21			619				5,949	21	239	52	
Sulf	153	3	112			38				41	112	22	13	
Fer-blanc et acier.....	606	592	14							592	14	134	15	
Tabac manufacturé.....	93	84	4							89	4	12	66	
Tabac non manufacturé.....	201	2	137							64	137	21	85	
Térébenthine	30	26								30		2	36	
Blé	17,815	272	17,515				28			272	17,543	3,769	39	
Whiskey, autres esprits et vins.....	942	493	441				8			493	449	148	90	
Blanc de plomb et peintures.....	233	226	6				1			226	7	54	08	
Vitres	290	276	14							276	14	142	08	
Laine.....	1		1								1	00	22	
Tous autres produits d'agriculture } non énumérés	6,602	57	6,505		40					57	6,545	867	86	
Tous autres effets do	8,585	7,155	1,086		8		43			7,448	1,137	3,994	97	
Bois, quarré, en vaisseaux.....	5,710	2,400	3,270			281				2,400	3,310	130	56	
do do en radeaux.....	25,438	286	25,152							286	25,152	635	93	
do rond en vaisseaux.....	3,185	375	2,810							375	2,810	25	76	
do do en radeaux.....	12,294	250	12,044							250	12,044	229	03	
do planch. et autres bois sciés en vais.	83,927	4,388	23,472				1,162			4,388	79,539	1,790	60	
do do do en radeaux.....	305,972	110	305,862							110	305,862	779	23	
Douves et fonds à pipes.....	3,832		2,745				1,087				3,832	703	66	
do des Indes Occidentales do.....	6,740	34	3,837				2,743			34	6,706	1,084	60	
do à baril do	3,033		3,033								3,033	211	56	
Bardeaux	72	8	64							8	64	12	09	
Bois de chauffage	214,317	1,806	212,511							1,806	212,511	8,107	12	
Billots de sciage.....	538	426	112							426	112	57	78	
Cercles de quart.....	1									1		00	30	
Bois divers, 40 pds. cubes à 1 tonneau.....	365	146	197							154	211	145	89	
Piquets et poteaux pour clôtures	10		10								10	2	00	

Quarts vides.....	466	244	219											41	42
Courbes	6		6											0	48
Flottes														24	12
Traverses et fractions														16	08
Grands Totaux.....	911,768	122,500	716,030	1,786	58,039	3,123	6,503	3,181	606	130,590	781,178	47,557	16		
Moins les péages remis sur les articles libres.—Voir Note *															
Total du revenu provenant des péages sur les effets															
Do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.
Do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.
Do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.
Do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.	do.
Total du revenu.....\$															
Total.....\$															

* NOTE.—Sur la quantité des grains, blé, fleur et minerai, représentée dans la dernière colonne des totaux, en descendant le Canal St. Laurent, ce qui suit ci-après est passé exempt des péages, ayant payé le montant entier au Canal Welland ou Chambly, savoir:—

Grains.....	Ton's, 1,148	Péages, \$ 160	72
Blé.....	" 9,128	" 2,008	16
Fleur.....	" 8,640	" 1,900	80
Minéraux.....	" 5,138	" 256	90

Total..... Tonneaux 24,054

Totaux..... Péages \$4,326 58

No. 3.—TABLEAU GENERAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	TONNEAUX. TOTAL.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports d'Amérique.		De ports d'Amérique à des ports du Canada.		De ports d'Amérique à des ports d'Amérique.		TOTAL.		MONTANT. DES PÉAGES. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
<i>Totaux rapportés de l'autre part...</i>	73,217	4,691	1,008	42467		135	24,916		47,293	25,924		6,901 14
Pierre	87		2				85			87		8 59
Sucre	1,383	59	1				1,323		59	1,324		202 30
Suif	65						65			65		6 45
Fer blanc et acier	174	4					170		4	170		17 14
Tabac, non manufacturé	2			2					2			00 20
Blé	65	65							65			2 85
Whiskey, autres esprits et vins	11	11							11			00 37
Vitres												
Laine												
Tous autres produits d'agriculture } non énumérés }	2,447	58	1,596	793					851	1,596		167 45
Tous autres effets et march. do... } do }	2,745	345	220	115			2,065		460	2,285		364 63
Bois carré, en radeaux	14,616			14,616					14,616			1,463 74
do do en radeaux												
do do rond ou plat, en vaisseaux	80	80							80			2 44
do do en radeaux	79,251	1,420	24	77,787			20		79,207	44		4,684 56
do do planç. et autr. bois spiés en vais. } do do en radeaux }												
Douves et fonds à pipes												
do des Indes Occidentales do... } do do do }	18			18					18			1 05
do baril do... } do do }	66	9		57					66			19 57
Bardeaux	1,730		714				1,016			1,730		44 30
Bois de chauffage												
Billois de sciage	141			141					141			28 20
Cercles de quart	499		2	491			6		491	8		124 75
Bois divers 40 pds. cubes à 1 tonneau. } Piquets et perches pour clôtures }	13	13							13			00 87
Quarts vides	45		13	32					32	13		8 04
Courbes	2			2					2			3 12

Traverses	15			15					15			3 56
Flottes, etc.	21			21					21			5 17
Grands totaux	176,893	6,571	3,580	136,557		135	29,666		143,447	33,246		14,060 72
Total du revenu provenant des péages sur des effets												
Do. do. do. des vaisseaux												2,282 10
Do. do. do. des passagers												66 66
Do. do. des dommages et amendes												91 07
Do. do. des rentes												20 00
Total du revenu provenant de toutes sources.....\$												
16,520 55												

No. 4.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le CANAL de la BAIE de BURLINGTON, pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TONNEAUX TOTAL.	De ports du Canada		De ports d'Amérique		De ports d'Amérique		De ports d'Amérique		MONTANT DES PEAGES. \$ cts.
		à des ports du Canada.		à des ports du Canada.		à des ports d'Amérique.		à des ports d'Amérique.		
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Potasse et portasse.....	713									274 15
Pommes, oignons et autres végétaux	207	122	687							66 36
Lard séché.....			6			17				713
Ecorce.....	3,147		234							68
Orge.....			8							520 24
Bœuf.....	136	128								38 05
Bière, cidre et vinaigre.....										
Cire.....										
Biscuit.....	12	1								6 40
Son et farine à biscuit de bord.....	355	271								59 09
Briques, chaux et sable.....	48	2								35 07
Beurre.....	9	4								4 72
Charrettes, wagons et carioles.....	7	7								1 45
Bétail.....	264	21								28 91
Ciment et chaux hydraulique.....										
Fromage.....										
Charbon de bois.....										
Argile.....										
Graine de trèfle.....	6,488	164								1,295 83
Charbon.....										
Café.....										
Comperose.....	486	1								73 04
Grains.....	363	363								181 40
Farine de blé-d'Inde.....										
Poisson.....	6,061	14								1,382 00
Lin et graine de lin.....	16	5								3 93
Farine.....										
Moules et bagages.....										
Gypse.....										

Jambons.....	5										3 30
Chanvre.....	21	2									6 81
Peaux et peaux crues.....	87	11									15 49
Cochons.....											
Cornes, sabots et os.....	6	2									00 80
Chevaux.....											
Fer, fonte cassée.....	3,851	2,813									767 93
do en guise de ferrailles.....											
do pour chemins à rails.....	875	761									437 63
do poëies et autres objets de fonte.....											
do tout autre non énuméré.....											
Saindoux.....	269	237									120 40
Huile de saindoux.....											
Manil.....	6	6									1 65
Manganèse et engrais.....											
Marbre.....											
Outils.....											
Molasse.....											
Cioux.....	625	11									145 75
Avoine.....											
Farine d'avoine.....											
Pain de lin.....											
Moulée de lin.....											
Mineral, (toutes sortes).....											
Charues et ustensiles d'agriculture.....											
Lard.....	42										22 47
Patates.....	84	30									13 35
Foin pressé et millet à balai.....	100	14									33 49
Guenilles, vieux cordages et étoupe.....	87	87									29 09
Coton brut.....											
Seigle.....											
Sel.....											
Moutons.....											
Ardoise.....											
Fiches.....											
Pottorie et verrerie.....	212	205									85 06
<i>Total portés en l'autre part.....</i>	<i>24,582</i>	<i>5,176</i>	<i>4,632</i>	<i>1</i>	<i>7,389</i>	<i>7374</i>	<i>10</i>	<i>12,551</i>	<i>12,031</i>	<i>5,653 86</i>	

No. 6.—ÉTAT GÉNÉRAL, indiquant la quantité de chaque article transporté sur le montant du re-

ARTICLES.	S E C		
	K I N G S T O N .		
	Nombre.	Tonneaux.	Péages.
Pommes, oignons et autres végétaux	Quarts.		
Potasse et perlasse	do		
Écorce	Ton.		
Orge	Minots.		
Biscuit	Quarts.		
Son et farine à biscuit de bord	Ton.		
Briques	§ M.		
Beurre	Tinettes.		
Bestiaux	Nombre.		
Ciment	Quarts.		
Charbon	Ton.		
Grains	Minots.		
Poisson	Quarts.		
Farine	do		
Meubles et bagage	Ton.		
Foin pressé et millet à balai	do		
Peaux crues	do		
Os, cornes et sabots	do		
Chevaux	Nombre.		
Fer en gueuse et ferrailles	Ton.		
Autre fer	do		
Chaux	Minots.		
Manganèse et engrais	Ton.		
Marbre	do		
Farine	do		
Melasse	do		
Avoine	Minots.		
Minéraux de toutes sortes	Ton.		
Charrues et ustensiles d'agriculture	do		
Lard	Quarts.		
Patates	Minots.		
Résine	Quarts.		
Sel	Minots.		
Sable	Ton.		
Poterie et verrerie	do		
Pierre	do		
Poêles et fontes	do		
Sucre	do		
Vinaigre	Quarts.		
Blé	Minots.		
Whiskey	Quarts.		
Vitres	Boîtes.		
Laine	Ton.		
Autres produits agricoles	do		
Autres marchandises non énumérées	do		
BOIS.			
Bois quarré	pieds cubes, § M.		
do plat ou rond	pieds linéaires, § M.		
Planches et bois sciés	pieds de superficie, § M.		
Quarts vides	Nombre.		
<i>Totaux portés en l'autre part.</i>		103,947	1,738 14

CANAUX d'OTTAWA et de RIDEAU, et autres écluses, pendant l'année 1859, ainsi que le venu en provenant.

ARTICLES.	T I O N S .						
	O T T A W A .			C A R I L L O N E T G R E N V I L L E .			TOTAL DES PÉAGES.
	Nombre.	Tonneaux.	Péages.	Nombre.	Tonneaux.	Péages.	
						\$ cts.	
	1,090	110	9 12	10	1	00 04	9 16
	1,460	365	88 97				191 17
	393	131	10 92	933	311	12 82	100 88
				10	1	00 14	00 25
					2	00 09	00 14
				96	48	00 24	00 09
	1,284	107	26 08	12	1	00 04	00 24
				15	5	00 27	34 35
	248	31	2 58	336	42	1 75	00 27
		1,005	83 75		786	32 83	4 33
					216	6	125 49
					5,741	713	00 46
	7,740	774	63 40	10,370	1,037	149 15	71 46
					42	4 10	227 18
		200	12 50		290	17 45	7 16
		26	4 13				29 95
							4 17
					6	2	00 25
		568	71 12		2	00 20	00 20
		746	102 50		492	30 70	101 82
	1,008	28	2 36		1,734	237 18	343 38
							2 36
							3 12
		29	3 55		14	00 58	00 58
					76	9 72	3 99
				112	2	00 10	9 72
							1 15
					3	00 23	151 50
	2,408	301	60 20	3,648	456	45 70	00 23
	274	8	00 67				109 73
				18	2	00 08	00 79
	106,020	2,945	122 68	112,968	3,138	130 95	00 08
		120	5 00		10	00 41	254 38
					343	34 38	5 41
					8	00 32	34 54
		48	3 90				00 32
					694	92 18	3 99
				21	3	00 39	92 18
	26,122	706	172 10	7,260	220	29 30	00 39
				728	104	10 30	322 22
				323	19	2 39	10 30
		16	2 42				2 39
							2 42
		3,790	900 12		1,100	255 90	00 32
							1,179 52
	9	180	8 14	35	706	15 45	28 79
	10	250	7 55				8 92
	2,608	4,374	43 47	11,223	187,050	463 32	113 04
				495	50	2 07	73 12
		16,858	1,807 22		199,511	1,652 53	5,197 90

No. 6.—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la

ARTICLES.	S E C		
	K I N G S T O N .		
	Nombre.	Tonneaux.	Péages.
<i>Totaux rapportés de l'autre part.....</i>		103,947	1,738 14
Bois de chauffage..... corde	19,000	64,958	1,249 15
Billots de sciage..... nombre.	12,460	6,230	103 84
Bardeaux..... P. M.	1,986	166	16 55
Douves (de quart)..... P. M.			
Autres bois, 40 pieds cubes à 1 tonneau.....		1,156	115 60
Flottes et traverses..... nombre.	48,411		64 57
Grands Totaux.....		176,457	3,287 85
Total des péages provenant des effets.....			
Do do do vaisseaux.....			
Do do do passagers.....			
Do do do hivernement des vaisseaux, quaiages, etc.....			
Total du revenu provenant de cette source.....			

quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

T I O N S .						
O T T A W A .			C A R I L L I O N E T G R E N V I L L E .			TOTAL DES PÉAGES.
Nombre.	Tonneaux.	Péages.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	
	16,858	1,807 22		199,511	1,652 53	\$ cts. 5,197 90
7,618	22,854	428 50	7,460	22,380	419 80	2,097 45
61,189	30,594	1,019 82	3,240	1,620	27 00	1,150 66
34	3	57	18	2	00 15	17 27
832	2,080	110 94				110 94
	63	12 60		56	5 82	134 02
7,903		13 47			13 56	91 60
	72,452	3,393 13		223,569	2,118 86	
.....						\$ 8,799 84
.....						1,536 02
.....						121 17
.....						286 87
.....						\$ 10,743 90

No. 7.—ÉTAT SOMMAIRE des affaires des CANAUX WELLAND, ST. LAURENT, ST. OURS et autres, indiquant la quantité totale de, et le montant du revenu perçu sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canal St. Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
VAISSEAUX DE TOUTES SORTES.....	856,918	\$ cts: 17,795 84	765,636	\$ cts: 7,449 41
PASSAGERS .....Nombre	12,332	294 39	24,850	1,166 94
FORETS.				
<i>Produit du bois</i> —Planches et autres bois scié.....	78,121	7,169 93	389,899	2,569 83
Bois de chauffage.....	46,302	1,315 72	214,317	8,107 12
Bardeaux.....	424	280 20	72	12 09
Douves (toute espèce).....	28,261	5,151 84	13,605	1,999 82
Ecorce.....	894	65 89	1,432	77 49
Bois de construction et autres.....	99,737	12,391 15	47,547	1,267 93
Total forêts.....	253,739	26,374 73	666,872	14,034 28
AGRICULTURE.				
<i>Animaux</i> .—Bêtes à cornes, moutons et porcs.....	4	49	1,002	61 13
Chevaux.....	93	22 70	383	54 13
Total des animaux de ferme.....	97	23 19	1,385	115 26
<i>Produit des animaux</i> —Lard séché et jambons.....	323	93 70	46	10 94
Bœuf et lard.....	2,128	486 76	2,905	457 62
Beurre et fromage.....	159	33 57	529	89 00
Peaux non tannées, peaux, cornes, sabots et os.....	256	62 38	292	57 66
Saindoux, suif et cire.....	294	64 26	895	143 65
Laine.....	149	37 18	1	22
Total du produit des animaux.....	3,309	777 85	4,668	759 09
<i>Comestibles Végétaux</i> —Orges et autres grains.....	4,913	963 34	8,402	678 89
Son et farine à biscuit de bord.....	1,941	87 20	253	49 95
Farinde de blé-d'Inde et d'avoine.....	42	4 40	422	37 96
Blé-d'Inde.....	35,948	5,607 78	1,504	188 77
Fleur.....	37,494	6,597 79	64,002	11,468 53
Oignons, patates et pommes.....	1,554	245 39	3,498	470 08
Blé.....	159,077	32,937 97	17,815	3,769 39
Total des comestibles végétaux.....	240,969	46,443 87	95,896	16,663 57
<i>Autres produits</i> —Graines de toutes sortes.....	21	23 79	267	16 82
Foin, paille et millet à balai.....	19	2 71	1,493	249 03
Chanvre et manil.....	348	77 25	67	7 13
Coton brut.....			2	33
Tabac.....	196	35 88	294	34 51
Autres articles non énumérés.....	1,409	265 20	6,660	876 90
Total, produits agricoles.....	1,993	404 83	8,783	1,184 72
MANUFACTURES.				
Potasse et perlasse.....	263	21 66	4,476	848 81
Biscuit.....			30	2 13
Briques, chaux et sable.....	1,415	151 13	6,803	292 46
Ciment, chaux hydraulique et argile.....	6,093	1,030 00	1,246	104 07
Bière, cidre et vinaigre.....	183	34 98	440	81 98
Spiritueux du pays et vins.....	634	153 11	942	148 90
Porté en l'autre part.....	8,588	1,390 88	13,937	1,478 35

CHAMBLY, de la BAIE BURLINGTON, d'OTTAWA et des CANAUX de RIDEAU, STE. ANNE, chaque espèce d'effets passant pendant l'année 1859.

Canal de Chambly, l'écluse de St. Ours y comprise.		Canal de la Baie Burlington.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux de l'Ottawa et du Rideau, ainsi que leurs écluses.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
198,052	\$ Cts. 2,282 10	108,068	\$ Cts. 1,137 75	203,126	\$ Cts. 2,539 08	323,221	\$ cts. 1,536 02
4,037	66 66			13,777	137 77	3,618	121 17
79,251	4,684 56	34,320	1,997 99	44,989	1,349 67	286,294	1,716 76
1,730	44 30	1,678	18 07	22,747	682 46	110,339	2,214 41
66	19 57	52	31 50	516	10 32	171	17 27
18	1 05	17,923	1,614 26	750	53 54	2,080	110 94
15,387	1,631 85	1,307	40 32	529	15 87	2,298	100 88
96,452	6,381 33	55,280	3,702 14	344	23 85	41,067	1,410 27
216	7 31	7	1 45	239	11 93	5	27
10	55	6	80	80	3 98	2	20
226	7 86	13	2 25	319	15 91	7	47
693	68 43	5	3 30				
15	1 45	42	22 47	468	23 40	804	109 73
35	5 25	48	35 07	124	6 18	212	34 35
65	6 45	87	15 49			31	4 42
		3	1 80				
		2	11				
808	81 58	187	78 24	592	29 58	1,063	150 92
37,856	3,621 77	3,772	665 99	2,500	125 00	130	1 40
86	8 55	12	6 40			2	9
253	25 25			25	1 25	32	3 99
9	85	486	73 04	7	33	6	46
3,634	454 85	6,061	1,382 00	1,584	79 20	1,991	227 18
1,133	113 16	291	79 71	22	1 08	122	9 95
2	20	3,914	541 17	221	11 03	2,413	322 22
42,973	4,224 63	14,536	2,748 31	4,359	217 89	4,696	565 29
184	16 47			3	13	4	32
325	27 70	100	33 49	290	14 50	490	29 95
		21	6 81	58	2 88		
174	17 14	19	18 40				
2,447	167 45	1	68	395	13 83	4	32
3,130	228 76	141	59 38	746	31 34	498	30 59
871	86 96	713	274 15	954	47 70	1,622	191 17
4	20					1	14
2,278	205 37	355	59 09	242	7 26	132	8 73
99	9 18	264	28 91	49	1 47	73	4 33
72	7 05	136	38 05	45	2 25	3	39
65	2 85	206	74 54	246	12 28	104	10 30
3,389	311 61	1,674	474 64	1,536	70 96	1,985	215 06

No. 7.—ÉTAT SOMMAIRE des affaires des CANAUX WELLAND, du ST. LAURENT,

ARTICLES.	Canal Welland.		Canal St. Larent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures.—Suite.</i>		\$ cts.		\$ cts.
<i>Rapporté de l'autre part.....</i>	8,588	1,390 88	13,937	1,478 35
Quarts vides	346	50 25	466	41 42
Potterie et verrerie.....	906	236 25	1,651	358 16
Fer pour railroad	18,571	2,942 75	3,564	383 42
do en gueuses et ferrailles.....	7,533	1,158 33	8,364	824 78
Fiches, clous, fer-blanc et acier.....	1,344	296 37	3,273	595 17
Poêles et autres objets de fonte.....	2,965	605 75	2,453	412 52
Autre fer non énuméré.....	4,077	582 54	7,315	1,333 68
Caisses de sûreté en fer	13	3 26	3	69
Huile.....	818	162 45	349	48 82
Tourteaux de lin.....			61	13 41
Sel.....	84,445	13,245 07	19,639	1,135 45
Sucre et melasse	2,572	656 91	8,679	502 68
Voitures et ustensiles d'agriculture.....	140	34 89	463	45 25
Vitres	582	123 55	290	142 08
Total des manufactures.....	132,900	21,489 25	70,507	7,315 88
MARCHANDISES.				
Café.....	1,581	407 63	59	9 03
Charbon	44,288	6,685 06	32,631	1,573 39
Poisson.....	794	203 32	3,289	521 75
Meubles et bagage	329	48 84	1,781	452 44
Gypse.....	3,410	345 74	959	40 94
Marbre, ardoise et pierre.....	4,829	761 13	9,105	355 71
Minerai (toutes sortes).....	12,162	749 36	5,483	276 38
Guenilles, vieux cordages et étoupe.....	157	36 18	601	69 23
Toutes autres marchandises non énumérées	9,054	3,068 15	9,749	4,185 49
Total des marchandises.....	76,604	12,305 41	63,657	7,484 36
Grand total—(le tonnage des vaisseaux et passagers non compris).....	709,611	125,909 26	911,768	56,173 51
Moins, remis sur les articles libres.....		1,208 45		4,326 58
Grand total des péages.....		124,700 81		51,846 94

CHAMBLY, de la BAIE BURLINGTON, OTTAWA, RIDEAU, etc.—*Suite.*

Canal de Chambly, l'écluse St. Ours y comprise.		Canal de la Baie de Burlington.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux de l'Ottawa et de Rideau, et autres écluses.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ Cts.		\$ Cts.		\$ Cts.		\$ Cts.
3,389	311 61	1,674	474 64	1,536	70 96	1,985	215 06
45	8 04	240	18 02	74	3 68	113	3 12
161	16 63	212	85 06	258	12 90	345	34 54
645	64 50			60			
892	88 96	3,851	767 93	550	27 50	1,060	101 82
55	2 90			456	22 78		
212	18 29	875	437 63	291	14 55	50	3 99
64	3 46			825	41 23	2,527	243 38
51	5 10	269	120 40	189	9 45		
3,094	274 81			3,194	95 82	6,101	254 38
3,400	499 00	1,014	471 22	821	41 03	770	101 90
6	60	9	4 72	95	4 73	3	23
11	37			126	6 28	19	2 39
12,025	1,294 27	8,144	2,379 72	8,475	350 91	12,873	960 81
28	4 13						
10,483	1,022 56	6,488	1,295 83	993	29 78	2,004	125 49
78	4 80	363	181 40	773	38 65	715	71 46
51	6 15	16	3 93	143	7 13	80	7 16
134	4 45						
331	32 94	764	43 93	56	2 22	22	90
6,479	322 91					3,030	151 50
17	1 65	87	29 09				
3,478	442 70	2,502	1,872 93	2,365	98 40	5,268	1,164 72
21,079	1,842 29	10,220	3,427 11	4,330	195 98	11,119	1,521 23
176,693	16,409 48	88,521	13,534 90	88,696	5,654 17	472,505	10,457 03
		Arrears.	824 05			Add Whfge. &c	286 87
	16,409 48		14,358 95		5,654 17		10,743 90

No. 8.—TABLEAU indiquant la recette mensuelle des péages aux différents bureaux des divers CANAUX pendant l'année 1859.

CANAUX ET BUREAUX.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	TOTAUX.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
<i>Canal Welland.</i>											
Chippawa		34 92	55 30	91 11	112 46	113 41	63 37	22 34	49 92	14 11	556 94
Colborne		6,068 02	12,935 18	10,489 38	6,511 48	7,212 08	10,251 50	13,644 17	13,492 03	701 79	81,305 63
Dalhousie		1,903 81	4,717 86	3,813 55	3,249 76	4,254 78	6,297 35	5,188 29	4,321 73	217 52	33,964 65
Dunville		186 55	250 83	352 03	710 14	475 50	530 66	590 90	540 92	28 19	3,665 72
Maitland		4 89	52 35	49 74	705 94	70 48	60 96	133 44	74 49	.....	1,152 29
Robinson		223 81	359 31	528 94	256 86	273 94	436 83	291 33	381 62	51 56	2,804 20
St. Catharines		138 42	144 90	196 44	130 23	118 47	132 63	195 77	168 87	25 65	1,251 38
Total de Welland		8,560 42	18,515 73	15,521 19	11,676 87	12,518 66	17,773 30	20,066 24	19,029 58	1,038 82	124,700 81
<i>Canal St. Laurent.</i>											
Beauharnois	108 06	102 51	137 99	119 87	119 58	136 10	80 86	.....	804 97
Cornwall		6 90	20 50	39 20	24 62	41 25	18 07	17 45	14 02	.....	182 01
Williamsburg	29 10	12 72	6 95	6 66	7 87	9 26	6 06	5 55	84 17
Montréal		1,220 73	7,578 23	6,761 20	5,667 63	6,234 20	6,961 80	8,100 75	6,611 29	.....	49,135 83
Lachine	198 43	252 30	309 18	331 59	221 31	184 49	142 66	.....	1,639 96
Total St. Laurent		1,227 63	7,934 32	7,167 93	6,146 37	6,733 57	7,328 63	8,448 05	6,854 89	5 55	51,846 94
<i>Canal Chambly.</i>											
Chambly		271 46	1,923 70	1,770 94	1,353 03	1,161 00	1,434 49	1,689 29	2,290 73	.....	11,894 64
St. Jean		322 30	720 61	518 16	518 19	445 50	600 02	682 99	309 29	9 77	4,126 83
St. Ours		22 62	50 40	48 80	86 82	37 03	28 19	58 94	55 21	.....	388 01
Total de Chambly		616 38	2,694 71	2,337 90	1,958 04	1,643 53	2,062 70	2,431 22	2,655 23	9 77	16,409 48
<i>Canal Baie Burlington.</i>											
Hamilton		302 26	1,409 38	1,357 07	1,255 29	1,421 94	2,246 03	2,262 72	2,205 84	749 56	14,358 95
<i>Ecluse Ste. Anne.</i>											
Ste. Anne		102 84	722 09	717 30	885 02	943 88	797 43	898 78	586 83	.....	5,654 17
<i>Canal de Rideau et de l'Ottawa.</i>											
Grands Totaux		11,656 13	32,527 15	28,297 07	23,250 94	24,541 19	31,760 26	35,473 13	32,448 84	2,392 79	223,714 25

No. 9.—TABLEAU des affaires des CANAUX de WELLAND, de ST. LAURENT, de CHAMBLY, de la BAIE BURLINGTON, de l'OTTAWA et du RIDEAU, des ECLUSES de ST. OURS, ST. ANNE et autres ECLUSES,—indiquant le total du revenu provenant de chaque classe ou taux des péages sur chaque canal, pendant l'année 1859.

Table with columns: ARTICLES, TAUX DES PÉAGES PRELEVÉS (Welland, St. Laurent, Canal de Chambly, Canal de la Baie Burlington, Ecluse St. Anne), CANAL DE WELLAND, CANAL DU ST. LAURENT, CANAL DE CHAMBLY, CANAL DE LA BAIE BURLINGTON, ECLUSE DE STE. ANNE, CANAUX DE L'OTTAWA DU RIDEAU ET LEURS ECLUSES. Rows include various goods like steamers, passengers, sugar, flour, etc., and their respective tolls.

10.—TABLEAU indiquant le nombre des vaisseaux, leur nationalité et leur tonnage, qui ont passé dans les CANAUX WELLAND, du ST. LAURENT, de la BAIE BURLINGTON, de l'OTTAWA et du RIDEAU, et dans les ECLUSES de ST. OURS et de STE. ANNE, pendant l'année 1859, et le montant du revenu en provenant.

Table with columns for Vaisseau, Totaux, Des ports du Canada à des ports du Canada, Des ports du Canada à des ports d'Amérique, Des ports d'Amérique à des ports du Canada, Des ports d'Amérique à des ports d'Amérique, Totaux, and Montant de péages sur les vaisseaux. Rows include Canal Welland, Canal du St. Laurent, Canal Chamby, Canal de la Baie Burlington, Ecluse de Ste. Anne, and Canal de l'Ottawa et Rideau.

NOTE.—Ce tableau est fait d'après le nombre entier des voyages de chaque vaisseau faits pendant la saison de la navigation.—Pour le nombre et le tonnage employé, voir le tableau No. 4.

No 11.—TABLEAU COMPARATIF du nombre et du tonnage des vaisseaux et effets qui ont été transportés sur les canaux ci-dessous mentionnés pour les années 1856, 1857, 1858, et 1859, distinguant le trafic en montant d'avec celui qui s'est fait en descendant.

EFFETS ET VAISSEAUX.	Welland.				St. Laurent.				Chambly.				Baie de Burlington.				Ecluse de Ste. Anne.				Ottawa et Rideau.			
	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.
Tonnage des effets en montant.....	276,919	245,256	195,144	186,608	131,430	134,382	110,807	130,590	107,878	112,634	105,806	143,447	47,642	32,952	21,195	18,179	10,784	10,425	11,839	13,843	.....	.....	.....	56,088
do do en descendant.....	699,637	655,816	659,968	523,003	503,106	459,270	494,751	781,178	21,788	21,053	20,839	33,246	49,462	36,799	38,059	70,342	158,617	138,420	142,605	74,853	.....	.....	.....	416,417
Total du tonnage des effets en montant et en descendant..	976,556	901,072	855,112	709,611	634,536	593,652	605,558	911,768	129,666	133,687	126,645	176,693	97,104	69,751	59,254	88,521	169,401	148,845	154,444	88,696	.....	.....	224,241	472,505
Tonnage des vaisseaux en montant	594,266	582,282	582,406	418,922	367,142	351,324	386,799	396,790	74,374	77,676	79,808	99,509	411,380	113,170	76,471	47,347	90,179	92,683	93,536	104,526	.....	.....	.....	160,004
do do en descendant.....	584,980	566,149	66,365	437,996	347,899	338,707	371,020	368,846	76,696	80,388	80,015	98,543	38,663	29,240	76,562	60,721	87,507	84,273	89,167	98,600	.....	.....	.....	163,217
Total du tonnage des vaisseaux en montant et en desc....	1,179,246	1,148,434	1,148,771	856,918	715,041	690,031	757,810	765,636	151,070	158,064	159,823	198,052	450,043	142,410	153,033	108,068	177,686	176,956	128,703	203,126	.....	.....	310,226	323,221
Grand total du tonnage des effets et des vaisseaux en } montant et en descendant.....	2,155,802	2,049,506	2,003,883	1,566,529	1,349,577	1,283,683	1,363,368	1,677,404	280,736	291,751	286,668	374,745	547,147	212,161	212,287	196,589	347,087	325,801	337,147	291,822	.....	.....	534,467	795,726

No. 12.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des effets, des passagers et vaisseaux sur les CANAUX de WELLAND, du St. LAURENT, de CHAMBLY, (l'écluse de St. OURS comprise,) de la BAIE BURLINGTON, de l'OTTAWA et RIDEAU, et de l'écluse de STE. ANNE, pour l'année 1859, et les trois années précédentes.

MARCHANDISES ET EFFETS.	Canal Welland.				Canal St. Laurent.				Canal Chambly.				Canal de la Baie de Burlington.				Ecluse de Ste. Anne.				Canaux de Rideau et Ottawa et leurs écluses.			
	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.	1853.	1857.	1858.	1859.
Fonds de fermes	310	247	290	97	1,961	1,567	1,270	1,385	10	44	104	226	18	45	47	13	287	285	284	319	.....	.....	.....	7
Produits des forêts.....	273,038	300,987	235,582	253,739	302,716	327,343	346,498	666,872	87,822	89,758	71,709	96,452	9,559	19,528	17,973	55,280	154,457	133,381	138,240	69,875	.....	.....	197,543	442,249
Manufactures	161,959	140,636	142,031	132,900	92,075	92,223	76,769	70,507	10,321	9,874	10,553	12,025	18,365	14,557	10,210	8,144	6,692	6,876	8,945	8,475	.....	.....	12,500	12,873
Marchandises	99,588	114,170	63,117	76,604	87,236	46,132	45,839	63,657	10,078	14,440	14,896	21,079	26,307	17,775	10,807	10,220	3,916	5,072	3,047	4,330	.....	.....	10,653	11,119
Comestibles végétaux	408,405	338,334	407,524	240,969	132,177	120,306	125,124	95,896	1,519	18,117	26,345	42,973	40,442	17,650	19,004	14,536	1,650	2,185	3,027	4,359	.....	.....	2,805	4,696
Autres produits agricoles	33,405	6,698	6,568	5,302	18,371	6,081	10,058	13,451	19,916	1,454	3,038	3,938	2,413	196	1,213	328	2,399	1,046	901	1,338	.....	.....	740	1,561
Total des tonneaux ..	976,705	901,072	855,112	709,611	634,536	593,652	605,558	911,768	129,666	133,687	126,645	176,693	97,104	69,751	59,254	88,521	169,401	148,845	154,444	88,696	.....	.....	224,241	472,505
Passagers.....Nombre	17,424	17,232	10,599	12,332	38,530	31,962	20,962	24,850	1,777	2,423	2,299	4,037	.....	.....	.....	.....	12,731	11,614	11,232	13,777	.....	.....	.....	3,618
No. des vaisseaux et bateaux (toutes sortes)	6,766	6,239	5,700	4,559	8,306	7,872	8,621	9,024	2,617	2,631	2,682	3,169	885	692	711	697	2,874	2,849	2,922	3,255	.....	.....	5,159	5,763
Total du tonnage des vaisseaux et do (do)	1,179,246	1,148,434	1,148,771	856,918	715,041	690,031	757,810	765,636	151,070	158,064	159,823	198,052	450,043	142,410	153,033	856,918	177,686	176,956	182,703	203,126	.....	.....	310,226	323,221
	Welland.				St. Laurent.				Chambly.				Baie de Burlington.				Ecluse de Ste. Anne.				Canaux de l'Ottawa et Rideau et leurs écluses.			
	Per centage de diminution en 1859 comparé avec 1858.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1858.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage de diminution de 1859 comparé avec 1856.	Per centage d'augmentation en 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	Per centage d'augmentation en 1859 sur 1858.	Per centage d'augmentation de 1859 sur 1856.	
	[A] 17.02	27.45	50.56.	43.69.	39.51.	36.26.	49.89.	8.84.	42.55.	47.65.	110.71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

L'augmentation moyenne du mouvement des effets sur les cinq canaux, en 1859, comparée avec 1858 est de 30.20 pour cent.

La diminution moyenne du mouvement des effets sur les cinq canaux, en 1859 sur 1856 est de 10.66 pour cent.

(A) Ce tableau de pourcentages s'applique à la première ligne des totaux indiquant le mouvement des effets.

No. 13.—COMPTES du revenu brut et net provenant des péages des Canaux pour l'année 1859, tel que comparé avec les cinq années précédentes.

	ANNÉES.					
	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
	\$ cts.	0 cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Revenu brut des péages.....	331,061 25	324,691 42	381,582 08	330,107 33	293,322 32	223,714 25
Pour perception (1)	74,865 57	78,951 07	101,665 03	107,548 80	106,885 23	131,344 61
Revenu net, (entretien et dépenses incidentes non déduits).....	256,195 68	245,740 35	279,917 05	222,558 53	186,437 09	92,369 64
Revenu net annuel moyen.....						\$ 216,869 72

(1) Cette somme couvre la dépense des éclusiers et des maîtres d'écluse, ainsi que des percepteurs de péages.

No. 14.—TABLEAU du nombre et du tonnage de toute espèce de vaisseaux saison de la navigation pour l'année 1859, et

CANADIENS.					
VAISSEAUX A VOILES, ET AUTRES.			VAISSEAUX A VAPEUR.		
Tonnage.	No.	Total du Tonnage.	Tonnage.	No.	Total du Tonnage.
		Rapporté.	572		44,383
4	12	48	170	4	4
8	10	80	3	10	1
10	7	70	6	16	2
15	20	300	4	20	4
20	8	160	3	22	1
25	9	225	1	24	1
30	4	120	2	31	1
35	6	210	8	32	1
40	34	1,360	3	35	2
45	17	765	2	36	1
50	32	1,600	1	39	1
55	19	1,045	3	40	4
60	28	1,680	3	41	1
65	13	845	2	42	1
70	37	2,590	3	43	2
75	28	2,100	2	44	1
80	39	3,120	1	48	4
85	31	2,635	3	50	2
90	19	1,710	3	52	3
95	18	1,710	4	53	1
100	37	3,700	2	54	1
105	13	1,365	3	56	4
110	18	1,980	1	59	1
115	19	2,185	2	60	1
120	25	3,000	1	63	1
125	12	1,500	5	64	2
130	10	1,300	1	68	1
135	9	1,215	2	72	2
140	4	560	3	75	1
145	3	435	4	79	2
150	18	2,700	1	80	2
155	4	620	3	88	3
160	7	1,120	5	93	2
165	2	330	1	95	1
				99	1
Porté....	572	44,383	Totaux..	663	66,903
			Porté....	60	3,091
			Totaux..	88	7,812

NOMBRE ET TONNAGE MOYEN DES

CANADIENS.

Classe.	Vaisseaux à voiles, et autres.	No.	Tonnage.	Classe.	Vaisseaux à vapeur.	No.	Tonnage.
							500
1	250 à 365 tonneaux	44	13,030	1	250 tonneaux.....	2	328
2	200 à 250 tonneaux	28	6,075	2	200 à 250 tonneaux..	6	1,720
3	150 à 200 tonneaux	50	8,185	3	150 à 200 tonneaux	10	1,173
4	100 à 150 tonneaux	150	17,240	4	100 à 150 tonneaux..	10	1,146
5	50 à 100 tonneaux	264	19,035	5	50 à 100 tonneaux	31	2,945
6	Au-dessous de 50 tonneaux..	127	3,338	6	Au-dessous de 50 tonneaux..	29	
	Totaux.....	663	66,903		Totaux.....	88	7,812

employés dans le commerce du transport sur les Canaux du Canada, pendant la faisant voir le nombre du tonnage en six classes.

AMÉRICAINS.								
VAISSEAUX À VOILES ET AUTRES.						VAISSEAUX À VAPEUR.		
Tonnage de chaque.	No.	Total du Tonnage.	Tonnage de chaque.	No.	Total du Tonnage.	Tonnage de chaque.	No.	Total du Tonnage.
			Rapporté.	265				
10	8	80	180	3	17,590	10	1	10
15	6	90	185	2	540	25	1	25
20	6	120	190	4	370	30	1	30
25	7	175	195	5	760	35	1	35
30	6	180	200	3	975	40	1	40
35	11	385	205	2	600	52	1	52
40	21	840	210	7	410	54	1	54
45	30	1,350	215	3	1,470	66	1	66
50	33	1,650	220	2	645	80	1	80
55	22	1,210	225	1	440	85	1	85
60	24	1,440	230	10	225	104	1	104
65	12	780	235	4	2,300	107	1	107
70	17	1,190	240	5	940	115	1	115
75	3	225	245	1	1,200	125	1	125
80	1	80	250	14	245	155	1	155
85	2	170	255	8	3,500	225	1	225
90	3	270	260	4	2,040	298	1	298
95	1	95	265	7	1,040	321	1	321
100	9	900	270	5	1,855	326	1	326
105	2	210	275	3	1,350	341	1	341
110	1	110	280	18	825	344	1	344
115	1	115	390	11	5,040	349	1	349
120	6	720	300	24	3,190	352	3	1,056
125	2	250	320	12	7,200	354	1	354
130	1	130	330	6	3,840	360	1	360
135	2	270	340	12	1,980	367	2	734
140	2	280	350	22	4,080	372	1	372
145	2	290	360	11	7,700	375	1	375
150	1	150	370	23	3,960	378	1	378
155	2	310	380	16	8,410	385	1	385
160	5	800	390	14	6,080	394	1	394
165	3	495	400	2	5,460	396	1	396
170	9	1,530	421	3	800			
175	4	709	457	1	1,236			
					457			
Porté.	265	17,590	Totaux.	533	98,753	Totaux.	35	8,091

VAISSEAUX DIVISÉS EN SIX CLASSES.

AMÉRICAINS.

Classe	Vaisseaux à voiles et autres.	No.	Tonnage.	Classe	Vaisseaux à vapeur.	No.	Tonnage.
1	250 à 457 Tonneaux	216	70,043	1	250 à 396 Tonneaux	19	6,783
2	200 à 250 Tonneaux	38	8,475	2	200 à 250 Tonneaux	1	225
3	150 à 200 Tonneaux	38	6,630	3	150 à 200 Tonneaux	1	155
4	100 à 150 Tonneaux	28	3,275	4	100 à 150 Tonneaux	4	451
5	50 à 100 Tonneaux	118	7,110	5	50 à 100 Tonneaux	5	337
6	Audessous de 50 Tonneaux..	95	3,220	6	Audessous de 50 Tonneaux..	5	140
	Totaux.....	533	98,753		Totaux.....	35	8,091

No. 15—TABLEAU COMPARATIF montrant la quantité des articles transmontant des péages sur

ARTICLES.	1858.		1859.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Pommes, oignons et végétaux.....	1,355	187 62	4,940	671 30
Potasse et perlasse.....	6,967	1,030 22	8,899	1,470 45
Lard séché.....	69	19 54	14	2 87
Ecorce.....	3,157	146 56	5,153	260 43
Orge et farine d'orge.....	14,731	1,561 27	25,173	2,576 61
Bœuf.....	1,048	334 19	422	99 74
Bièrre.....	686	124 96	879	164 70
Cire.....	27	1 99	35	2 47
Biscuit.....	2,733	420 79	4,294	152 19
Son et farine à biscuit de bord.....	6,520	629 24	11,299	723 32
Briques, chaux et sable.....	1,815	236 79	914	160 61
Beurre.....	457	79 26	374	51 02
Charettes et voitures.....	868	144 47	896	32 75
Bestiaux.....	7,125	1,167 90	7,194	1,112 39
Ciment et chaux hydraulique.....			261	51 69
Craie et blanc de ciruce.....	16	4 14	1	0 05
Chabon de bois.....	142	34 03	173	39 01
Fromage.....	157	26 78	630	65 47
Argile.....	219	38 14	296	38 30
Trèfle et autre graines.....	73,295	9,935 30	96,887	10,732 11
Charbon.....	1,405	446 77	1,668	420 79
Café.....	22	5 42	56	12 23
Couperose.....	106,915	20,925 96	38,027	5,881 02
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde.....			205	43 26
Teinture et bois de teinture.....		922 58	6,012	1,021 38
Poisson.....	4,154	17 95	271	18 91
Lin et graine de lin.....	223	27,707 45	114,766	20,209 55
Fleur.....	121,560	463 07	2,400	525 65
Meubles et bagages.....	1,818	149 44	4,503	391 13
Gypse.....	2,949	165 36	360	105 07
Jambons.....	435	20 03	168	29 68
Chauvre.....	103	158 93	499	103 01
Peaux crues et peaux.....	531	19 36	265	23 26
Cochons.....	234	23 37	202	42 19
Cornes, sabots et os.....	201	130 48	574	82 36
Chevaux.....	620		65	13 00
Glass.....	724	140 18	594	51 72
Fer, (fonds cassée).....	16,252	2,553 54	21,656	2,917 60
do (en gueuses).....	47,566	7,302 25	22,840	3,390 67
do (pour railroad).....	9,386	2,839 34	6,846	1,492 73
do ferrailles.....			16	3 95
do (poèles et autres objets de fonte).....	18,319	2,800 71	14,808	2,304 29
do (tout autre non énuméré).....	531	150 32	903	159 43
Saindoux.....			140	31 50
Cuir.....			6	1 51
Acajou.....	1,128	82 38	965	74 43
Manganèse et engrais.....	349	90 98	326	64 39
Manil.....	684	96 35	621	71 65
Marbre.....	11	2 65	18	2 23
Outils.....	2,855	520 81	6,011	799 50
Mélasse.....	3,602	753 94	3,291	533 62
Clous.....	30,868	4,811 70	33,067	3,542 74
Avoine et farine d'avoine.....				
Porté ci-contre.....	494,367	\$89,350 36	448,883	62,771 68

portés sur les CANAUX PROVINCIAUX, pendant les années 1858 et 1859 et le chacun de ces articles.

ARTICLES.	1858.		1859.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Rapporté de ci-contre.....	494,367	89,350 36	448,883	62,771 68
Huile.....	989	213 03	1,676	346 22
Tourteaux de lin et moulée de lin.....	228	52 96	61	13 41
Minéral (de cuivre et de fer).....	17,563	1,007 74	27,154	1,500 15
Poix, goudron et résine.....			753	123 81
Charrues et instruments d'agriculture.....	470	91 28	342	39 40
Lard.....	4,218	826 23	6,618	1,068 67
Patates.....	756	120 09	1,680	248 07
Foin pressé et millet à balai.....	81	4 70	2,717	357 38
Guenilles, vieux cordage et étoupe.....	632	97 43	862	136 15
Coton brut.....	36	9 09	2	0 33
Seigle.....	993	206 23	203	23 30
Sel.....	116,907	20,154 74	116,473	15,005 53
Moutons.....	273	29 01	312	26 54
Approvisionnements.....			5	1 26
Ardoise.....	698	71 90	394	40 39
Soude.....			958	217 27
Fiches.....	533	94 74	695	134 90
Verrerie et poterie.....	3,241	824 80	3,533	743 54
Pierre.....	20,262	1,246 23	14,092	1,084 79
Sucre.....	11,687	2,899 79	11,245	1,473 24
Suif.....	299	69 51	324	56 73
Fer-blanc et acier.....	1,131	290 63	1,142	248 70
Tabac.....	392	73 44	683	105 93
Térébentine.....			135	28 68
Blé.....	303,873	89,044 22	183,442	37,581 98
Whiskey, autres esprits et vins.....	2,542	707 76	2,197	401 98
Blanc de plomb et peintures.....			507	122 58
Vitres.....	1,122	248 15	1,028	274 67
Laine.....	185	52 13	168	39 93
Produits d'agriculture non énumérés.....	11,189	2,215 73	10,418	1,639 00
Marchandises et autres effets do.....	24,901	12,081 58	24,427	10,983 97
<i>Bois de construction et autres bois.</i>				
Cercles de quart.....	494	165 88	3,259	303 32
Planches (toutes sortes).....	371,877	16,426 39	912,874	19,485 12
Courbes.....	69	12 92	31	8 89
Quarts vides.....	778	80 95	1,284	124 53
Bois de chauffage.....	421,926	10,367 27	396,993	12,265 12
Billots de sciage.....	43,400	1,885 25	48,428	1,801 46
Bardeaux.....	468	121 67	1,301	370 95
Douves, (toutes sortes).....	68,047	8,697 96	62,637	8,931 45
Bois (toutes sortes) et objets en bois.....	98,107	12,382 81	152,857	14,591 13
Grands totaux (tonnage, vaisseaux et passagers non compris).....	2,025,245		2,447,794	
Passagers—Total.....	45,091	1,608 41	58,614	1,786 93
Vaisseaux—Total du tonnage.....	2,712,366	39,552 23	2,453,021	32,740 20
Péages.....		314,471 30		229,249 23
Moins les péages remis sur les articles libres.....		12,036 92		5,535 03
Grand total des péages.....		302,434 38		\$223,714 25

No. 16.—COMPTE du REVENU BRUT provenant des péages des Canaux pendant l'année 1859.

	\$	Cts.
Canal de Welland.....	124,700	81
Canal du St. Laurent.....	51,846	93
Canal de Chambly, l'écluse de St. Ours y compris.....	16,409	48
Canal de la Baie Burlington.....	14,358	95
Ecluse de Ste. Anne.....	5,654	17
Canaux de l'Ottawa et du Rideau avec leurs écluses.....	10,743	90
Total des péages perçus.....	\$ 223,714	25

No. 17.—COMPTE du REVENU BRUT et NET provenant de toutes sources de Canaux Provinciaux du Canada pour l'année 1859.

	\$	Cts.
Montant de la perception des péages.....	229,249	28
do dommages et amendes du Canal Welland, \$4,195 00.....	14,740	92
do do do du Canal St. Laurent, 1,519 71,.....	19,956	71
do Emmagasiner et hivernement.....	1,001	41
do du Canal Chambly, \$91 07.....	111	07
do de l'Ecluse Ste. Anne.....	5	00
do du canal Rideau et Ottawa, hivernement, etc.....	286	87
Revenu brut provenant de toutes sources.....	\$ 265,351	92
Moins, montant des salaires des collecteurs, éclusiers, etc.....	\$131,344	61
do do entretien et autres dépenses incidentes.....	79,069	14
do péages remis sur effets libres.....	5,535	03
Revenu net, toutes dépenses incidentes déduites.....	\$ 49,402	48

No. 1.

TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS,

OU COMPTE DÉTAILLÉ

DES

PRINCIPAUX ARTICLES

DES

MARCHANDISES BRITANNIQUES ET ÉTRANGÈRES,

Entrés en Canada pour la Consommation,

Pendant l'année expirée le 31 décembre 1859, indiquant la quantité et la valeur de chaque article, ainsi que le pays d'où il a été importé.

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS, ou compte détaillé des principaux articles des marchandises britanniques et étrangères entrés en Canada pour la consommation, pendant l'année expirée le 31 décembre 1859, indiquant la quantité et la valeur de chaque article, ainsi que le pays d'où il a été importé.

P O R T S .	WISKEY—IMPORTÉ					Valeur totale.	Quantité totale.	Valeur totale.
	DESCOLONIES BRITANNIQUES.			Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.			
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.					
Hamilton	\$	\$	\$	\$	\$	Gallons.	\$	
London	142	.....	.....	4,077	.....	9,887	4,077
Montréal	12,397	.....	.....	537	.....	1,556	679
Prescott	2,639	.....	.....	2,193	.....	20,181	14,590
Québec	243	.....	.....	3,069	.....	7,153	3,069
Queenston	50	.....	.....	1,610	.....	7,338	4,249
Toronto	283	.....	.....	591	.....	1,864	350
Autres ports	283	.....	.....	2,708	.....	531	3,041
Totaux	15,471	.....	.....	14,892	.....	55,978	30,646
CAFE, vert.								
Brantford.....	\$	\$	\$	\$	\$	Lbs.	\$	
Dalhousie.....	.....	.....	.....	3,782	.....	30,437	3,782
Guelph .....	.....	.....	.....	3,292	.....	26,294	3,292
Hamilton .....	.....	.....	.....	4,713	.....	38,906	4,713
London .....	.....	.....	.....	43,585	.....	352,068	43,585
Montréal .....	.....	.....	.....	11,970	.....	100,095	11,970
Québec .....	.....	.....	.....	10,186	.....	80,296	10,186
Toronto .....	.....	.....	.....	75,226	.....	620,670	75,226
Autres ports	1,586	.....	.....	26,970	.....	239,694	26,970
Totaux	1,586	.....	.....	52,282	.....	424,336	52,282
Totaux								
	4,499	.....	.....	24,537	.....	190,712	24,537
	4,499	.....	.....	256,543	.....	2,103,508	256,543

	THE.					Gallons.	Valeur totale.
	Lbs.	\$	\$	\$	\$		
Belleville	\$
Brantford.....	28,983	28,983
Brockville	36,145	36,145
Bytown	43,003	43,003
Cobourg	70,918	70,918
Dalhousie.....	42,910	42,910
Guelph	20,075	20,075
Hamilton	31,610	31,610
Hope.....	253,806	253,806
Kingston	21,812	21,812
London	105,625	105,625
Montréal	153,580	153,580
Prescott	717,320	717,320
Québec	19,559	19,559
Toronto.....	65,301	65,301
Autres ports	608,496	608,496
Totaux	6,839,695	.....	.....	.....	.....	900,304	900,304
	735,359	735,359
	288,268	288,268
	144,248	144,248
	2,330,201	2,330,201
	45,643	45,643
	34	34
	3,402	3,402
	729	729
	285	285
	53	53
	105	105
	4,608	4,608
	1,656	1,656
	3,177	3,177
	31,437	31,437
	7,349	7,349
	546	546
	1,157	1,157
	283	283
	45,643	45,643
	38,236	38,236
	1,348	1,348
	2,784	2,784
	26,188	26,188
	4,026	4,026
	48	48
	34,394	34,394
	6,641	6,641
	274	274
	393	393
	1,885	1,885
	2,594	2,594
	261	261
	1,104	1,104
	130	130
	2,071,339	2,071,339
	107,366	107,366
	50	50
	106,706	106,706
	610	610
	107,366	107,366
	2,071,339	2,071,339
	6,641	6,641
	34,394	34,394

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS—Suite.

P O R T S.	GENIÈVRE—IMPORTÉ						Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
	De la Grande Bretagne.		De l'Amérique du Nord.		Des Indes Occidentales.				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	États-Unis.			D'autres pays étrangers.
	Gallons.	\$	Gallons.	\$	Gallons.	\$								
Gaspé.....	1,667	666												
Hamilton.....	1,098	425												
London.....	104	94												
Montréal.....	77,276	31,914												
New Carlisle.....	874	402												
Québec.....	42,585	16,566												
Toronto.....	1,106	589												
Autres ports.....	798	363												
Totaux.....	125,508	51,019												
RUM.														
Montréal.....	14,638	8,761												
Québec.....	2,532	1,880												
Queenston.....	551	277												
Toronto.....	577	427												
Autres ports.....	775	524												
Totaux.....	19,073	11,869												
ESPRITS ET EAUX FORTES.														
Hamilton.....	132	79												
Montréal.....	332	232												
Owen's Sound.....	288	75												
Québec.....	166	103												
Autres ports.....	48	28												
Totaux.....	966	517												

CORDIAUX.			
	Gallons.	\$	\$
Montréal.....	2,376	8,686	
Québec.....	184	301	
Autres ports.....	53	122	
Totaux.....	2,613	4,109	
CIGARES.			
	Lbs.	\$	\$
Hamilton.....	2,044	2,648	
Hop.....	1,119	347	
Montréal.....	17,699	16,471	
Québec.....	5,345	5,349	
Toronto.....	5,167	1,520	
Autres ports.....	2,059	3,387	
Totaux.....	38,433	29,722	
SUCRE—Rafiné, ou de qualité égale au sucre raffiné.			
	Lbs.	\$	\$
Bytown.....	20,121	1,963	
Dalhousie.....	44,180	4,436	
Guelph.....	21,375	2,073	
Hamilton.....	198,736	18,075	
Kingston.....	20,114	1,877	
London.....	87,979	8,017	
Montréal.....	591,151	48,244	
Québec.....	197,688	16,426	
Toronto.....	150,149	13,653	
Autres ports.....	131,764	12,845	
Totaux.....	1,463,157	127,609	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	AILE, BIÈRE ET PORTER, en fûtailles—IMPORTÉS.			
			DES COLONIES BRITANNIQUES.		États-Unis.	D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Amherstburgh.....	Gallons.	\$	\$	\$	\$	
Fort Erie.....	1,362	312	354	127	312	
Hamilton.....	1,646	238	127	370	238	
Kingston.....	1,565	354	6,511	1,634	319	
London.....	100	127	1,634	4	158	
Montréal.....	2,243	689	306		61	
Montréal.....	21,575	6,511			1,904	
Québec.....	5,063	1,634			387	
Sault Ste. Marie.....	647	162				
Toronto.....	1,302	367				
Windsor.....	9,105	1,904				
Autres ports.....	2,677	387				
Totaux.....	47,285	12,685	9,306		3,379	
AILE, BIÈRE ET PORT ER, en bouteilles.						
Hamilton.....	Douz.	\$	\$	\$	\$	
Kingston.....	700	677	677			
Montréal.....	100	110	110			
Montréal.....	12,601	12,133	12,133			
Québec.....	3,947	4,011	4,002			
Toronto.....	632	734	730			
Autres ports.....	98	170	76			
Totaux.....	18,078	17,835	17,728		98	

CIRAGE.						
CAFE—moulu ou rôti.						
Hamilton.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Kingston.....	270	270	81		270	
London.....	225	225			144	
Montréal.....	241	241	2,908		241	
Montréal.....	3,693	3,693	206		785	
Québec.....	1,721	1,721			1,515	
Toronto.....	97	97			97	
Windsor.....	84	84	13		84	
Autres ports.....	845	845			832	
Totaux.....	7,176	7,176	3,208		3,968	
Chatham.....	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$
Coaticook.....	1,260	162			162	
Gaspé.....	1,125	132	191		132	
Montréal.....	1,700	191			712	
New Carlisle.....	16,504	712	6		7	
Sarnia.....	3,578	433			124	
Windsor.....	930	124			121	
Autres ports.....	1,072	121	48		1,129	
Totaux.....	35,925	3,052	611	54	2,387	

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	MACIS, CANNELLE ET MUSCADE—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Brantford.....	Lbs. 511	\$ 218	\$	\$	\$ 218	\$	
Dalhousie.....	873	371			371		
Hamilton.....	3,483	1,301			1,301		
Kingston.....	1,398	457			457		
London.....	947	461			461		
Montréal.....	47,306	13,063	8,028		4,896	139	
Québec.....	4,025	905	64		841		
Toronto.....	2,447	1,097	232		865		
Autres ports.....	1,725	763	2		761		
Totaux.....	62,715	18,636	8,326		10,171	139	
EPICES—comprenant GINGEMBRE, PIMENT ET POIVRE, moulus.							
Brantford.....	Lbs. 3,602	\$ 317	\$	\$	\$ 317	\$	
Brookville.....	2,463	218			218		
Cobourg.....	1,776	237	13		224		
Hamilton.....	2,015	285			285		
Kingston.....	2,055	133	10		143		
London.....	3,464	387			387		
Montréal.....	28,887	1,275	306		969		
Québec.....	9,513	927		35	892		
Toronto.....	1,465	145			145		
Autres ports.....	8,054	917		18	895		
Totaux.....	63,894	4,801	333	53	4,475		

FRUITS SECS.						
	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$
Clifton.....	60,807	3,451			444	3,007
Guelph.....	33,591	1,444			1,444	
Hamilton.....	220,555	15,664			15,664	
Kingston.....	107,437	6,963	472		6,491	
London.....	108,108	7,772			7,772	
Montréal.....	1,533,751	93,923	24,585		52,636	16,702
Québec.....	237,622	15,124	4,250		6,984	3,890
Toronto.....	272,842	17,961	1,318		16,643	
Autres ports.....	134,946	10,058	129	179	9,750	
Totaux.....	2,739,819	174,768	30,754	179	120,236	23,599
MEDECINES PATENTÉES ET PRÉPARATIONS MEDICALES.						
Brookville.....		\$ 1,334			\$ 1,334	
Bytown.....		1,184			1,184	
Hamilton.....		4,199			4,199	
Kingston.....		1,422			1,325	
London.....		2,149			2,149	
Montréal.....		26,665	6,057		20,575	33
Newcastle.....		3,581			3,581	
Québec.....		3,067	809	185	2,073	
Toronto.....		7,039	772	29	6,267	
Autres ports.....		8,347	67		8,251	
Totaux.....		58,987	7,802	214	50,938	33

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	MELASSE—IMPORTÉE						Valeur totale.	Quantité totale.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des États-Unis.		Autres pays étrangers.			
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.					
Amherst.....		\$ 3,088	\$	\$ 16				
Gaspé.....		3,343		37				
Hamilton.....				10,645				
Kingston.....				1,568				
London.....				2,630				
Montréal.....				104,177			12,417	
New Carlisle.....				56				
Québec.....				44,043				
Toronto.....				8,780				
Windsor.....				4,853				
Autres ports.....				24,973				
Totaux.....	1,148,814	22,520	530	201,678	12,417			
SUCRE, non raffiné.								
Brantford.....	Lbs.	\$	\$	\$	\$			
Clifton.....	247,395	15,102		15,102				
Dalhousie.....	188,427	11,658		11,658				
Guelph.....	850,573	21,399		21,399				
Hamilton.....	240,067	13,060		13,060				
Kingston.....	2,607,490	150,847		150,847				
London.....	1,118,451	61,238		61,238				
Montréal.....	879,377	52,721		52,721				
Québec.....	8,990,312	1,031,302		1,031,302				
Toronto.....	2,136,963	123,720		123,720				
Windsor.....	2,513,289	149,058		149,058				
Autres ports.....	160,303	11,373		11,373				
Totaux.....	1,951,476	121,485	101	3,835	49,790	1,568,074	51,990	

TABAC EN POWDRE.									
	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Brantford.....	838	170							
Hamilton.....	11,619	2,083							
Kingston.....	3,110	588							
London.....	3,993	768							
Montréal.....	1,643	258							
Toronto.....	2,156	377							
Autres ports.....	8,213	1,609	19	1					
Totaux.....	32,716	6,053	19	1					6,033
SAVON.									
Amherstburg.....	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Gaspé.....	12,213	621		478					
Hamilton.....	8,006	486		771					
Kingston.....	11,302	1,346		42					
Montréal.....	5,484	593		23,595					
New Carlisle.....	467,358	28,995		397					
Québec.....	6,494	406		10,842					
Toronto.....	284,724	11,047		1,144					
Windsor.....	10,475	1,694		94					
Autres ports.....	16,434	950		189					
Totaux.....	879,528	49,776	37,363	206					8,682

No 1.—ÉTAT GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	EMPOIS—IMPORTÉ					Valeur totale.	Quantité totale.
	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.		
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.				
Dalhousie.....	\$	\$	\$	\$	\$	Lbs.	
Hamilton.....	511	3,490	511	3,490	511	8,457	
Kingston.....	1,302	1,278	1,302	1,278	1,302	56,992	
London.....	954	954	954	954	954	22,941	
Montréal.....	18,772	9,522	9,522	9,522	18,772	14,214	
Québec.....	6,769	6,769	6,769	6,769	6,769	289,596	
Toronto.....	6,827	6,827	6,827	6,827	6,827	115,013	
Windsor.....	310	310	310	310	310	113,140	
Autres ports.....	3,135	3,082	3,082	3,082	3,135	4,746	
Totaux.....	42,070	32,743	32,743	32,743	42,070	669,402	
TABAC, manufacturé.							
Brantford.....	\$	\$	\$	\$	\$	Lbs.	
Brockville.....	10,048	14,626	10,048	14,626	10,048	54,258	
Bytown.....	15,733	15,733	15,733	15,733	15,733	89,812	
Cobourg.....	10,559	10,559	10,559	10,559	10,559	100,575	
Guelph.....	11,633	11,633	11,633	11,633	11,633	57,614	
Hamilton.....	76,565	76,565	76,565	76,565	76,565	73,084	
Kingston.....	27,680	27,680	27,680	27,680	27,680	424,568	
London.....	40,369	40,369	40,369	40,369	40,369	184,233	
Montréal.....	41,236	41,236	41,236	41,236	41,236	240,849	
Québec.....	81,320	81,320	81,320	81,320	81,320	184,233	
Toronto.....	97,462	97,462	97,462	97,462	97,462	240,849	
Autres ports.....	37	37	37	37	37	927,725	
Totaux.....	574,943	568,435	568,435	568,435	574,943	3,493,453	

VINS, de toute espèce—en cercles.					
P O R T S .	Gallons.	\$	\$	\$	\$
Kingston.....	1,727	445	588	318	318
London.....	4,421	2,204	2,217	62,446	18,231
Montréal.....	129,882	57,764	9,555	1,838	166
Québec.....	37,680	12,872	5,987	3,604	166
Toronto.....	11,603	6,161	1,425	83,247	83,247
Autres ports.....	3,443	1,820	26,300		
Totaux.....	193,593	82,931	26,300	83,247	83,247
VINS, de toute espèce—en bouteilles.					
P O R T S .	Douzaines.	\$	\$	\$	\$
Montréal.....	214	24,140	1,744	11,787	11,787
Québec.....	902	4,433	1,179	2,257	2,257
Toronto.....	698	5,207	2,601	349	349
Autres ports.....	252	1,711	954	612	612
Totaux.....	8,208	36,772	7,554	15,210	15,210
BOTTES ET CHAUSSURES.					
P O R T S .		\$	\$	\$	\$
Clifton.....		3,452	3,452		
Gaspé.....		5,443			
Hamilton.....		8,019			
London.....		6,327			
Montréal.....		27,569			
New Carlisle.....		2,345			
Québec.....		1,633			
Toronto.....		48,403			
Autres ports.....		29,116			
Totaux.....		133,109			

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	HARNAIS ET SELLERIES—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Kingston.....		\$ 231	\$	\$	\$ 231	\$	
Montréal.....		2,497	1,851		646		
Prescott.....		266	202		266		
Québec.....		317	209		25		
Toronto.....		419			395		
Windsor.....		395			2,673		
Autres ports.....		3,084	354	57			
Totaux.....		7,209	2,706	57	4,446		
HARDES ou autres vêtements.							
Brantford.....		\$ 3,410	\$	\$	\$ 3,410	\$	
Gaspé.....		4,559					
Hamilton.....		4,275			5,962		
Montréal.....		10,237	41,036		2,237		
New Carlisle.....		43,293	188				
Québec.....		4,203	4,015		126	4	
Sault Ste. Marie.....		14,506	14,376		336		
Toronto.....		3,538	3,202		3,236		
Autres ports.....		13,192	9,966	740	6,230		
Totaux.....		11,454	4,484	928	21,547	4	
Totaux.....		108,392	85,913	928			

TABLES DE BAGATELLE ET TABLES DE BILLIARD.

Bytown.....	\$ 800	\$	\$	\$	\$ 800	\$
Dalhousie.....	408				408	
London.....	800				800	
Montréal.....	1,108	351			757	
Autres ports.....	614	44			570	
Totaux.....	3,730	395			3,335	

LIVRES, CARTES ET PAPIER A JOURNAUX.

Hamilton.....	\$ 235	\$	\$	\$	\$ 235	\$
Montréal.....	1,282	568			94	620
Morrisburgh.....	388				388	
Toronto.....	602	123			479	
Autres ports.....	859				859	
Totaux.....	3,366	691			2,055	620

BALAIS ET BROSSES.

Hamilton.....	\$ 1,984	\$	\$	\$	\$ 1,104	\$ 295
London.....	912				912	
Montréal.....	9,848	4,846			4,880	113
Québec.....	1,021	960			61	
Toronto.....	2,089	768			1,086	235
Autres ports.....	2,481	206	10		2,265	
Totaux.....	18,335	7,365	10		10,317	643

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHANDELLES, SUIF—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Amherstburgh.....		\$ 798	\$	\$	\$ 798	\$	
Fort Erie.....		413			413		
London.....		518			518		
New Carlisle.....		485		5	20	560	
Québec.....		4,962			521		
Windsor.....		2,307			2,307		
Autres ports.....		3,916		149	3,293		
Totaux.....		13,399	4,815	154	7,870	560	
CHANDELLES ET BOUGIES, autres que de suif.							
Clifton.....		\$ 1,877	\$	\$	\$ 1,877	\$	
Mamilton.....		1,630			1,047		
Montréal.....		24,871			1,416		
Québec.....		5,929					
Toronto.....		1,751			690		
Autres ports.....		3,208			2,678		
Totaux.....		39,326	29,054		7,708	2,564	

CHANDELIERS—GIRONDOLES—APPARFELS A GAZ.				CIDRE.				CACAO ET CHOCOLAT.					
Hamilton.....		\$ 272	\$ 189	\$	\$ 83	\$	\$						
Montréal.....		4,956	3,237		1,719								
Québec.....		2,892	2,434		458								
Autres ports.....		223	97		126								
Totaux.....		8,343	5,957		2,386								
Cobourg.....				Gallons.				Lbs.					
London.....		\$ 202	\$	\$	\$ 202								
Montréal.....		263			263								
Toronto.....		387			387								
Autres ports.....		417			417								
Totaux.....		1,965	25,117		1,965								
Hamilton.....		\$ 112	\$	\$	\$ 112								
Montréal.....		2,018			271								
Québec.....		941											
Toronto.....		310			9								
Autres ports.....		134											
Totaux.....		3,515	26,955		280								2,089

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	CARROSSERIE—IMPORTÉE				Valeur totale.	Quantité totale.	Autres pays étrangers.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.			Des États-Unis.			
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.				
Brockville	\$	\$	\$	\$		\$	
Bytown	1,706	841	972	1,706		841	
Clifton	1,512	676	3,783	1,512		676	
Coaticook	1,486	825	1,344	1,486		825	
Kingston	2,662	929	2,662	2,662		929	
Montréal	1,367	799	9,216	1,367		799	
Philipsburgh	488	56	9,216	488		56	
Prescott	8	56	25,265	8		56	
Toronto	1,932			1,932			
Woodstock							
Autres ports							
Totaux	27,253	1,932	25,265	27,253		1,932	
FOURNITURES DE CAROSSE ET DE SELLERIE.							
Brockville	\$	\$	\$	\$		\$	
Hamilton	2,755	79	2,755	2,755		79	
Kingston	2,110	81	1,044	2,110		81	
Napanee	1,423		1,423	1,423			
Picton	1,466		1,466	1,466			
Prescott	1,233		1,233	1,233			
Autres ports	4,234		4,234	4,234			
Totaux	14,629	364	14,265	14,629		364	

ÉBÉNISTERIE OU MEUBLES.		TAPIS ET PAILLASSONS.		CHICORÉE.	
Brantford	\$	\$	\$	\$	\$
Clifton	1,147			4,835	156
Montréal	1,279			57	120
Québec	4,109			1,876	227
Stansstead	1,250			113	947
Toronto	1,018			835	93
Windsor	1,092			2,675	
Autres ports	2,553	80	80	10,391	
Totaux	13,280	80	80	25,728	1,533
TAPIS ET PAILLASSONS.					
Hamilton	\$	\$	\$	\$	\$
Kingston	18,010	13,175			
Montréal	5,558	5,501			
Québec	58,687	56,811			
Toronto	20,031	19,918			
Autres ports	16,741	15,906			
Totaux	128,205	117,814			
CHICORÉE.					
Hamilton	Lbs.	\$	\$	\$	\$
London	3,318	146			
Montréal	1,950	120			
Toronto	51,730	2,112			
Autres ports	27,915	947			
Totaux	88,860	3,468	1,885	1,533	50

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	PORCELAINES DE CHINE—IMPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton.....		\$ 1,920	\$ 236	\$	\$ 1,684	\$ 597	
London.....		791	194		148	85	
Montréal.....		323	175		90	256	
Québec.....		917	742		912		
Toronto.....		2,501	1,333		554		
Autres ports.....		753	199		3,388	938	
Totaux.....		7,205	2,879				
POTERIE—et Faïence.							
Dalhousie.....		\$ 1,980	\$ 1,875	\$	\$ 105	\$	
London.....		6,214	5,166		1,048	155	
Montréal.....		108,711	106,242		2,314	406	
Québec.....		22,349	21,927		16		
Toronto.....		31,256	26,721	528	4,535		
Autres ports.....		13,254	6,506	528	6,220		
Totaux.....		183,764	168,437		14,238	561	

PENDULES.						
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Brookville.....	4,423				4,423	
Hamilton.....	1,637				1,609	128
Montréal.....	7,968	1,500			6,468	
Québec.....	1,904				1,904	
Toronto.....	4,804	24			4,780	
Autres ports.....	4,843	31			4,812	
Totaux.....	25,579	1,555			23,896	128
CONFISERIE ET BOMBONS.						
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Kingston.....	1,427	159			1,268	
London.....	1,343				1,343	
Montréal.....	9,658	497			9,161	556
Québec.....	3,894	468			2,870	
Toronto.....	6,231	704			5,527	
Windsor.....	1,650	176	66		1,630	
Autres ports.....	7,838				7,596	
Totaux.....	32,021	2,004	66		29,395	556
CORDAGE.						
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Gaspé.....	5,440	5,440				
Hamilton.....	1,878				1,878	
Montréal.....	13,393	7,327			6,066	
Québec.....	11,430	11,195			235	
Toronto.....	5,819	1,102			4,717	
Autres ports.....	6,492	1,382	529		4,581	
Totaux.....	44,452	26,446	529		17,477	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LIÈGE—IMPORTÉ				D'autres pays étrangers.
			De la Grande-Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton		\$ 1,096	\$	\$	\$	\$	
London		1,549	193		1,356	7,116	
Montréal		10,112	2,543		453	453	
Québec		839			386		
Toronto		2,162	152		2,010		
Autres ports		1,918			1,918		
Totaux		17,676	2,888		7,219	7,569	
COTONS.							
Bytown		\$ 58,120	\$	\$	\$	\$	
Hamilton		539,427	50,133		7,987	413	
Kingston		50,929	500,216		38,798		
London		120,969	45,098		5,831		
Montréal		2,685,463	90,897		30,072		
Québec		384,470	2,597,168		85,092	3,203	
Toronto		771,475	352,322		32,039	109	
Autres ports		252,591	720,281		51,194		
Totaux		4,863,444	110,621	3,567	138,403	3,725	

DROGUES.	Quantité totale.	Valeur totale.	ESSENCES ET PARFUMS.				MARCHANDISES DE MODES.
			De la Grande-Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton		\$ 9,819	\$	\$	\$	\$	
London		8,794	2,015		7,804	73	
Montréal		74,451	54,398		8,794	980	
Québec		4,504	4,120	56	19,073	189	
Toronto		18,418	9,339	50	439		
Autres ports		10,341	534		9,079		
Totaux		126,627	70,406	106	54,946	1,169	
ESSENCES ET PARFUMS.							
Hamilton		\$ 838	\$	\$	\$	\$	
London		543	167		598	73	
Montréal		15,990	7,418		543	393	
Québec		3,347	2,516		8,179	285	
Toronto		1,880	1,022		546		
Autres ports		2,398	87		858	197	
Totaux		24,996	11,210		12,838	948	
MARCHANDISES DE MODES.							
Bytown		\$ 5,308	\$	\$	\$	\$	
Hamilton		12,523	5,308		27	1,060	
Kingston		2,996	2,996		1,779		
London		138,394	138,394		1,509		
Montréal		187,815	15,170		1,219		
Québec		70,613	51,163		40,388	9,033	
Toronto		14,496	3,440	2	2,364	1,264	
Autres ports					18,818	632	
Totaux		318,143	228,994	2	9,533	1,521	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	PIÈCES DE FEU D'ARTIFICE—IMPORTÉES.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton		\$ 214	\$	\$	\$ 214	\$	
Kingston		83			83		
London		165			165		
Montréal		251			251		
Prescott		1,100			1,100		
Québec		167			167		
Toronto		710			710		
Autres ports		576			576		
Totaux.....		3,266			3,266		
FUSILS, CARABINES, ET ARMES A FEU.							
Hamilton		\$ 465	\$	\$	\$ 138	\$	
Kingston		546			337		
Montréal		3,625			215	1,580	
Québec		444			82		
Sault Ste. Marie		349					
Toronto		550			446		
Autres ports		1,167		16	803		
Totaux.....		7,146		16	2,021	1,580	

POUDRE.							
P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES	Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	Totaux.
Kingston		\$ 300	\$	\$	\$ 300	\$	
Montréal		2,838					
Québec		1,825					
Sault Ste. Marie		4,565			4,098		
Autres ports		1,023		190	698		
Totaux.....		10,551		190	5,096		
GLACES ET GLACES ETAMÉES.							
Bytown		\$ 1,833	\$	\$	\$ 1,833	\$	
Coaticook		1,331			1,331		
Dalhousie		2,357			1,331	381	
Hamilton		14,195			8,101		
Kingston		2,716			1,193		
London		4,481			4,481		
Montréal		119,925			22,949	43,462	
Québec		31,888			2,511	18,503	
Toronto		31,975			23,063	404	
Autres ports		16,794		24	16,397		
Totaux.....		227,495		24	83,190	62,750	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	ENCRES DE TOUTES SORTES, EXCEPTÉ CELLE D'IMPRIMERIE—IMPORTÉES.				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Clifton		\$ 104	\$	\$	\$ 104	\$	
Credit		142	.....	.....	142	.....
Montréal		3,815	2,524	.....	1,291	.....
Québec		239	23	.....	216	.....
Toronto		995	434	.....	561	.....
Autres ports.....		367	25	.....	342	.....
Totaux.....		5,662	3,006	.....	2,656	.....
BOIS DE CONSTRUCTION ou PLANCHES,—Fabriqués.							
Montréal.....		\$ 4,200	\$ 90	.....	\$ 4,110	\$
Prescott		821	.....	.....	821	.....
Sarnia		2,193	.....	.....	2,193	.....
Autres ports.....		1,046	.....	.....	1,046	.....
Totaux.....		8,260	90	.....	8,170	.....

		CUIR.				PEAUX DE MOUTON, VEAU, CHÈVRE ET CHAMOIS, repassées.				PRODUITS FABRIQUÉS DE CAOUTCHOUC ou GUTTA PERCHA.			
Bytown.....		\$ 5,647	\$	\$	\$	\$ 1,154	\$	\$	\$	\$ 1,544	\$	\$	\$
Hamilton		5,886	449	.....	.....	2,464	.....	.....	.....	4,274	.....	.....	.....
Kingston		10,108	4,794	.....	.....	.....	.....	.....	.....	440	.....	.....	.....
London.....		4,390	.....	.....	.....	88	.....	.....	.....	575	.....	.....	.....
Montréal		230,370	72,520	.....	.....	1,497	.....	.....	.....	7,402	.....	.....	.....
Québec		9,960	9,470	.....	.....	2,152	.....	.....	.....	5,904	.....	.....	.....
Toronto		26,105	5,646	.....	.....	539	.....	.....	.....	3,990	.....	.....	.....
Autres ports.....		31,404	625	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,800	.....	.....	.....
Totaux.....		323,870	93,504	.....	.....	3,991	.....	.....	.....	27,989	.....	.....	.....
Montréal.....		\$ 4,097	\$	\$	\$	\$ 2,944	\$	\$	\$	\$ 1,544	\$	\$	\$
Québec		2,595	.....	.....	.....	131	.....	.....	.....	4,176	.....	.....	.....
Toronto		622	.....	.....	.....	621	.....	.....	.....	440	.....	.....	.....
Autres ports		1,318	.....	.....	.....	945	.....	.....	.....	487	.....	.....	.....
Totaux.....		8,632	.....	.....	.....	4,641	.....	.....	.....	5,905	.....	.....	.....
Clifton.....		\$ 1,544	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$ 129	\$	\$	\$
Hamilton		4,274	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kingston		440	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
London.....		575	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Montréal		7,402	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Québec		5,904	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toronto		3,990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Autres ports.....		3,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....		27,989	4,315	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,486	.....	.....	.....

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	PRODUITS FABRIQUÉS DE CACHMERE—IMPORTÉS				Autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Montréal.....		\$ 227	\$ 227			\$	
Napance.....		436	436				
Totaux.....		663	663				
PRODUITS FABRIQUÉS EN FOURURES D'OBJETS DANS LESQUELS LA FOURURE ENTRE POUR LA PLUS GRANDE PARTIE.							
Bytown.....		\$ 1,743	\$ 1,743			\$	
Hamilton.....		1,271	506		765		
Kingston.....		2,568	32		2,327	209	
Montréal.....		50,040	41,788		8,252		
Québec.....		4,312	3,197		1,115		
Toronto.....		1,348	1,107		241		
Autres ports.....		1,061			1,061		
Totaux.....		62,343	48,373		13,761	209	
PRODUITS FABRIQUÉS EN PAPIER MACHÉ.							
Kingston.....		\$ 57	\$ 57			\$	
Montréal.....		308			308		
Québec.....		232			15		
Toronto.....		15					
Totaux.....		612	289		323		

PRODUITS FABRIQUÉS D'HERBES, D'OSIER, DE FEUILLES DE PALMIER, ETC.							
Bytown.....		\$ 4,112	\$ 4,066			\$ 46	
Hamilton.....		17,727	9,363			8,364	
Kingston.....		4,329	1,366			2,963	
London.....		4,249				4,249	
Montréal.....		8,214	1,176			7,038	24
Québec.....		1,547	1,523			9,247	
Toronto.....		25,985	16,738			12,873	
Autres ports.....		13,726	827		26		
Totaux.....		79,889	35,059		26	44,780	24
PRODUITS FABRIQUÉS D'OS, D'ÉCAILLE, ETC.							
Brockville.....		\$ 905	\$			\$ 905	
Hamilton.....		6,807	2,109			4,698	
Kingston.....		606	338			268	
London.....		768				768	
Montréal.....		7,265	2,857			4,408	
Québec.....		2,778	1,630			1,148	
Toronto.....		5,569	1,984			3,585	
Autres ports.....		1,808	50			1,758	
Totaux.....		26,506	8,968			17,538	
PRODUITS FABRIQUÉS D'OR, D'ARGENT, ETC.							
Hamilton.....		\$ 3,041	\$ 1,821			\$ 1,220	
Kingston.....		1,377	897			480	
Montréal.....		23,405	17,200			6,205	
Québec.....		6,359	6,035			324	
Toronto.....		10,179	6,391			3,768	20
Autres ports.....		3,636	845			2,791	579
Totaux.....		47,997	33,189			14,209	599

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	PRODUITS FABRIQUÉS D'AIRAIN, DE FER, DE CUIVRE ROUGE OU JAUNE.—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Hamilton.....		\$ 5,969	\$ 2,792	\$	\$ 3,105	\$ 72	
Kingston.....		2,384	150	.....	2,234	.....
Montréal.....		23,151.	13,120	.....	10,031	.....
Prescott.....		1,539	.....	.....	1,539	.....
Québec.....		3,928	2,414	.....	1,514	.....
Toronto.....		13,904	3,030	.....	10,874	.....
Autres ports.....		5,944	489	34	5,421	.....
Totaux.....		56,819	21,995	34	34,718	72	
PRODUITS FABRIQUÉS DE CUIR—OU Imitation DE							
Bytown.....		\$ 2,540	\$ 46	\$	\$ 2,494	\$	
Hamilton.....		11,073	5,483	.....	5,188	402
London.....		2,595	.....	.....	2,595	.....
Montréal.....		33,818	18,615	.....	7,988	7,215
Québec.....		6,208	3,891	.....	2,030	287
Toronto.....		17,889	5,034	.....	12,855	.....
Autres ports.....		15,268	954	.....	14,297	17
Totaux.....		89,391	34,023	.....	47,447	7,921

PRODUITS FABRIQUÉS DE MARBRE.						
P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	VERNIS, autre que luisant ou noir.			
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	D'autres pays étrangers.
Clarenceville.....		\$ 4,613	\$	\$	\$ 4,613	\$
Hamilton.....		350	.....	.....	350	.....
Montréal.....		4,536	452	.....	4,062	22
Toronto.....		596	493	.....	103	.....
Autres ports.....		1,473	.....	.....	1,473	.....
Totaux.....		11,568	945	.....	10,601	22
PRODUITS FABRIQUÉS DE BOIS.						
Hamilton.....		\$ 1,449	\$	\$	\$ 1,449	\$
Montréal.....		6,849	862	.....	5,987	.....
Oshawa.....		1,218	.....	.....	1,218	.....
Québec.....		1,918	368	.....	1,550	.....
Toronto.....		3,184	10	.....	3,184	.....
Autres ports.....		5,177	.....	.....	5,167	.....
Totaux.....		19,795	1,240	.....	18,555	.....
Hamilton.....		\$ 2,886	\$ 143	\$	\$ 2,694	\$ 49
Kingston.....		1,761	15	.....	1,746	.....
London.....		2,350	.....	.....	2,350	.....
Montréal.....		26,433	4,433	.....	21,918	82
Prescott.....		1,822	.....	.....	1,822	.....
Québec.....		2,117	344	12	1,612	149
Toronto.....		10,547	647	.....	9,900	.....
Windsor.....		7,952	.....	.....	7,952	.....
Autres ports.....		19,960	67	1,577	18,316	.....
Totaux.....		75,828	5,649	1,589	68,310	280

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	BONNETERIE—IMPORTÉE				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Bytown		\$ 2,130	\$ 2,130		\$ 41	\$ 302	
Hamilton		2,363	2,020		23		
Kingsion		2,758	2,735		286		
Montréal.....		11,960	11,674		20		
Toronto.....		2,338	2,338				
Autres ports.....		767	747				
Totaux.....		22,316	21,644		370	302	
TOILLES.							
Bytown		\$ 4,028	\$ 4,028		\$ 248	\$	
Hamilton		16,465	16,217		19		
Kingsion		7,531	7,512		27		
London.....		4,471	4,444		1,219	69	
Montréal.....		93,876	92,588		22		
Québec		22,630	22,608		511		
Toronto.....		47,329	46,818		1,631		
Autres ports.....		7,341	5,710				
Totaux.....		203,671	199,925		3,677	69	

ENGINES, LOCOMOTIVES ET CHARS DE CHEMIN DE FER.			
Brookville	\$ 75	\$ 75	\$
Clifton	1,339	1,339	
Totaux.....	1,414	1,414	1,414
AUTRES ENGINES À VAPEUR.			
Kingsion	\$ 245	\$ 245	\$
Québec	1,161	1,161	
Totaux.....	1,406	1,161	245
MACARONS ET VERMICELLE.			
Clifton	Lbs. 200	\$ 23	\$
Hamilton	220	19	
Montréal	46,780	2,510	1,206
Québec	6,273	289	142
Toronto	437	46	
Autres ports.....	290	30	
Totaux.....	54,200	2,917	1,348

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	MOUTARDE—IMPORTÉE				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	\$	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Brantford.....	Lbs. 1,636	\$ 220	\$	\$	\$	\$	
Hamilton.....	4,495	563	513		220		
Kingston.....	1,789	223	221		50		
London.....	4,143	756			2		
Montréal.....	115,738	15,714	15,714		756		
Québec.....	18,979	2,919	2,919		300		
Toronto.....	8,356	1,135	416		719		
Autres ports.....	8,114	543	280	2	261		
Totaux.....	158,250	22,073	19,763	2	2,308		
INSTRUMENTS DE MUSIQUE.							
Clifton.....		\$ 1,611	\$	\$	\$	\$	
Cobourg.....		1,982			1,611		
Hamilton.....		2,542			1,982		
Kingston.....		2,287	105		2,200	342	
Montréal.....		54,992	9,411		2,182	427	
Québec.....		9,914	3,912		45,154	5289	
Toronto.....		27,504	718		713	605	
Autres ports.....		8,161	428		26,181		
Totaux.....		108,993	14,574		7,733	6,663	

FAUCHEUSES, MOISSONNEURS ET MACHINES A BATTRE.							
P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	MOUTARDE—IMPORTÉE				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Etats-Unis.	\$	
Frelighsburg.....		\$ 1,480	\$	\$	\$	\$	
Montréal.....		933	314		1,480		
Philipsburgh.....		712			619		
Stanstead.....		670			712		
Sutton.....		481			670		
Autres ports.....		3,351	73		481		
Totaux.....		7,627	387		3,278		
AUTRES MACHINES.							
Belleville.....		\$ 3,267	\$	\$	\$	\$	
Brookville.....		2,868			3,267		
Hamilton.....		6,342	724		2,868		
Montréal.....		24,319	3,257		5,618		
Prescott.....		2,361			21,062		
Québec.....		2,096	1,251		2,361		
Toronto.....		27,170	460		845		
Windsor.....		4,337			26,710		
Autres ports.....		19,817	1,077		4,337		
Totaux.....		92,577	6,769		18,740	85,808	
JOURNAUX ÉTRANGERS.							
Clifton.....		\$ 7,723	\$	\$	\$	\$	
Montréal.....		521	4		7,723		
Prescott.....		610			517		
Totaux.....		8,854	4		610	8,850	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	ÉTOFFES CIRÉES—IMPORTÉES					D'autres pays étrangers.
	Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Bytown.....		\$ 979	\$ 389	\$	\$ 590	\$
Hamilton.....		3,372	2,757		615	
Kingston.....		1,111	555		556	
London.....		590	102		488	
Montréal.....		22,063	18,644		3,419	
Prescott.....		740			740	
Québec.....		6,248	3,985		2,263	
Toronto.....		4,099	2,344		1,755	
Autres ports.....		3,696	943		2,753	
Totaux.....		42,898	29,719		13,179	
HUILES.						
Clifton.....	Gallons. 24,297	\$ 15,532	\$ 6,170	\$	\$ 15,532	\$ 345
Hamilton.....	29,287	19,681	3,363		8,049	
Kingston.....	11,520	7,490	120		4,127	
London.....	3,183	2,198			2,078	
Montréal.....	246,076	166,136	106,207	839	42,201	16,889
Québec.....	21,509	21,509	15,436	838	1,915	3,320
Toronto.....	49,743	31,778	8,449	496	22,833	
Autres ports.....	28,823	23,601	2,180	150	21,271	
Totaux.....	414,438	287,925	141,925	7,440	118,006	20,554

OPIUM.				EMBALLAGES.				PEINTURES ET COULEURS.					
Coaticook.....		\$ 2	\$	\$	\$	\$	\$						
Montréal.....		1,550	972										
Pictou.....		58											
Totaux.....		1,610	972										
Clifton.....		\$ 712	\$ 12	\$	\$	\$	\$						
Hamilton.....		2,788	458										
Montréal.....		61,910	17,377										
Québec.....		12,658	3,329										
Toronto.....		2,914	574										
Autres Ports.....		3,402	152										
Totaux.....		84,384	21,902	3,581	35,732	23,169							
Clifton.....		\$ 1,031	\$	\$	\$	\$	\$						
Hamilton.....		3,473	2,071										
London.....		3,035	150										
Montréal.....		82,816	77,390										
Québec.....		25,306	25,022										
Toronto.....		15,139	5,321										
Autres Ports.....		11,230	1,673										
Totaux.....		142,030	111,627	124	29,462	817							

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	PAPIER—IMPORTÉ.				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Hamilton		\$ 1,546	\$ 66		\$ 1,480	\$	
Kingston		964	837		127	2,214	
Montréal		38,312	32,019		4,079		
Quebec		2,497	2,260		237		
Toronto		2,225	638		1,587		
Windsor		503			503		
Autres ports		4,620	603		4,017		
Totaux		50,667	36,423		12,030	2,214	
TAPISSERIES.							
Cobourg		\$ 1,124	\$ 197		\$ 927	\$	
Hamilton		3,262	929		2,333		
Kingston		1,727	411		1,316		
London		1,472			1,472		
Montréal		28,769			7,490		
Quebec		7,053	3,161		2,650	1,242	
Toronto		8,067	4,128		3,939		
Autres ports		11,943	119		11,824		
Totaux		63,417	30,224		31,951	1,242	

PARASOLS ET PARAPLUIES.							
P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	CARTES DE JEU.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	Des États-Unis.	
Bytown		\$ 432	\$	\$	\$ 432	\$	
Hamilton		704					
Kingston		498					
Montréal		894			573		
Quebec		550					
Toronto		819			36		
Autres ports		696			352		
Totaux		4,593			1,393		
CARTES DE JEU.							
Montréal		\$ 3,759	\$ 1,071		\$ 2,337	3	
Québec		2,479	2,397		82	51	
Toronto		124	43		81		
Autres ports		161			161		
Totaux		6,523	3,511		2,661	351	
MARINADES ET SAUCES.							
London		\$ 352	\$ 51		\$ 301	\$	
Montréal		9,003	7,103		101	1,799	
Québec		4,346	4,035		311		
Toronto		1,170	1,102		68		
Autres ports		656	171		485		
Totaux		15,527	12,462		1,266	1,799	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	VIANDES, VOLAILLES, ETC., MARINÉES.—IMPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Clifton		\$ 69	\$	\$	\$ 69	\$	
Hamilton		31			31		
Montréal		1,003	397	80	526	45	
Québec		69	24		108		
Toronto		108		8	233		
Autres ports		241			967	45	
Totaux		1,521	421	88			
AFFICHES IMPRIMÉES ou LITHOGRAPHIÉES, PAMPHLETS, ETC.							
Clifton		\$ 928	\$	\$	\$ 928	\$	
Hamilton		820	148		672	16	
Montréal		4,232	636		3,580		
Québec		746	85		661		
Toronto		900	101		799		
Autres ports		1,865			1,865		
Totaux		9,491	970		8,505	16	

SOIES, SATINS ET VELOURS.									
Brookville	2,009	1,638						381	
Bytown	16,173	16,173							
Clifton	4,670	3,391						1,379	
Dalhousie	3,868	3,382						486	
Hamilton	79,651	74,792						515	4,344
Kingston	13,923	13,929						377	17
London	8,715	6,519						2,196	
Montréal	449,462	431,068						17,218	1,176
Québec	117,889	108,597						7,578	1,714
Toronto	196,118	183,668						12,421	29
Autres ports	9,378	4,969		1				4,408	
Totaux	901,856	847,726	1					46,849	7,280
EPICES,—comprenant le GINGEMBRE, PIMENT et POIVRE, non moulues.									
Hamilton	3,647							\$ 3,647	\$
Kingston	1,048	881						667	
London	1,046	12,300						1,046	140
Montréal	30,389		253					17,696	
Québec	3,987	1,958						2,029	
Toronto	5,336							5,336	
Autres ports	1,884	155						1,729	
Totaux	47,337	14,794	253					82,150	140

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S	Quantité totale.	Valeur totale.	PAPETERIE—IMPORTÉE				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	DESCOLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Bytown		\$ 1,331	\$ 1,331			\$ 37	
Clifton		2,124	1,121		2,124		
Hamilton		4,191	1,079		3,033		
Kingston		2,382	55		703		
London		1,326	72,174		1,271		
Montréal		98,310	3,117		22,335	3,801	
Québec		8,885	11,816		337	431	
Toronto		33,423	250		1,182		
Woodstock.....		1,432	842	22	5,124	1,037	
Autres ports.....		7,025					
Totaux.....		160,429	97,385	22	57,716	5,306	
BIMBELOTERIE.							
Bytown		\$ 2,852	\$ 2,852			\$ 1,346	
Hamilton		8,488	3,985		3,157		
Kingston		3,352	3,008		344		
London		8,968	203		8,765		
Montréal		59,597	44,864		14,416	317	
Québec		33,902	32,115		1,310	477	
Toronto		12,701	7,477		5,224		
Autres ports.....		9,722	2,600		7,122		
Totaux.....		139,582	97,104		40,338	2,140	

PIPES À TABAC.

Hamilton	\$ 750	\$ 750				\$ 665
Montréal	11,454	10,811				595
Québec	469	218				
Toronto	1,557	933				
Autres ports.....	776	469	15			
Totaux.....	15,006	12,431	15		1,300	1,260

OUTILS.

Hamilton	\$ 1,310	\$ 348				\$ 218
Montréal	10,955	2,776				224
Québec	1,312	202				560
Toronto	1,612	646				
Autres ports.....	1,171	12				
Totaux.....	16,360	3,984			1,159	1,002

VINAIGRE.

	Gallons.	\$	\$	\$	\$	\$
Chatham.....	2,244	236				
Dalhousie.....	3,084	322				
Kingston	3,025	636				
London	2,004	341				
Montréal	101,027	16,957				
Québec	19,602	3,164				
Toronto	4,868	762				
Autres ports.....	12,928	1,666	239	6		
Totaux.....	148,782	24,084	561	6	9,102	14,415

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

LAINAGES—IMPORTÉS

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.		De l'Amérique du Nord.		
			De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
Bytown		\$ 57,264	\$ 56,154	\$	\$ 1,110	\$	
Cobourg		15,042	11,688		3,354		
Dalhousie		12,550	6,212		6,338		
Gaspé		9,553	9,553			3,168	
Hamilton		222,070	98,019		120,883		
Kingston		39,294	36,989		2,305		
London		39,505	28,689		10,816	8,959	
Montréal		2,109,887	2,084,769	78	336	250	
New Carlisle		7,759	294,225		18,665		
Québec		313,140	509,497		16,423		
Toronto		525,920	42,234	291	39,339		
Autres ports		81,864		369	286,328	11,777	
Totaux.....		3,433,848	3,135,374	369	286,328	11,777	
OBJETS NON MENTIONNÉS.—de 20 et 15 pour cent.							
Belleville		\$ 4,495	\$ 213	\$	\$ 4,282	\$	
Coaticook		8,162	266		3,162		
Cobourg		3,843	5,582	76	3,577	13	
Gaspé		5,658	241		10,807	3,706	
Hamilton		7,974	1,040	57	52,120		
Kingston		11,847	37,654		3,852	2,579	
Montréal		93,537			13,201		
Prescott		3,852			13,127		
Québec		29,547	13,764		6,524		
Toronto		15,819	2,692		47,197		
Windsor		6,524	5,596	995			
Autres ports		53,788		1,128	165,569	6,298	
Totaux.....		240,046	67,048	3	165,569	6,298	

ANCRES DE 6 cwt. et audessous.

Amherst	\$ 101	\$ 10	\$ 91	\$	\$
Burwell	19			19	
Bytown	14			14	
Gaspé	316				
Hamilton	2			2	
Pictou	12			12	
Québec	1,028				
Totaux.....	1,492	1,354	91	47	47

LIVRES IMPRIMÉS, REVUES ET PAMPHLETS.

Clifton	\$ 13,087	\$ 165	\$	\$	\$
Hamilton	11,339	640			12,922
Kingston	7,201	916			10,699
London	4,432				6,285
Montréal	57,175	17,452			4,432
Prescott	6,050				35,075
Québec	14,781	2,574			6,050
Toronto	55,384	20,153			2,309
Autres ports	17,522	847			35,231
Totaux.....	186,971	42,747	91	47	15,563

CUIVRE,—en barres, en baguettes ou en feuilles.

Clifton	\$ 340	\$	\$	\$	\$
Hamilton	515				340
Montréal	649				515
Québec	6,796	181			468
Toronto	932	6,558			238
Autres ports	209	26			906
Totaux.....	9,441	6,765	91	47	2,676

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	CUIVRE, ou FIL DE LAITON ET CUIVRE—IMPORTÉ				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Brantford		\$ 200	\$	\$	\$ 200	\$	
Guolph		120			120		
Hamilton		261			140		
Montréal		5,473	121		1,041		
Prescott		110	4,432		110		
Québec		102					
Toronto		835			326		
Autres ports		689	31		658		
Totaux.....		7,790	5,195		2,595		
CUIVRE,—en barres, en baguettes, etc							
Hamilton		\$ 3,190	\$ 291	\$	\$ 2,899	\$	
Kingston		2,233	163		2,070		
Montréal		10,692	9,518		1,174		
Québec		2,753	2,753				
Toronto		3,472	394		3,078		
Autres ports		2,320	121		2,199		
Totaux.....		24,660	13,240		11,420		

CUIVRE ROUGE, CUIVRE JAUNE ou TUBES EN FER ET TUYAUX.						
Clifton		\$	\$	\$	\$	\$
Montréal		1,892			1,892	
Québec		16,603			6,068	
Toronto		17,259			1,262	55
Autres ports		7,836	1,115		6,721	
Totaux.....		2,895	499		2,396	
		46,485	28,091		18,339	55
COTON À CHANDELLE.						
Bytown		\$	\$	\$	\$	\$
Hamilton		3,071			3,071	
Montréal		2,594			2,594	
Québec		8,693			7,654	
Toronto		1,668	1,039		187	
Autres ports		6,745	1,481		6,745	
Totaux.....		22,567	2,520		27,047	
COTON FILÉ ET EN CHAÎNE.						
Hamilton		\$	\$	\$	\$	\$
Kingston		20,640	4,369		16,271	
London		4,156	253		3,903	
Montréal		8,218	29		8,189	
Québec		71,054	39,963		30,378	713
Toronto		16,839	16,815		24	
Autres ports		19,438	1,775		17,663	
Totaux.....		34,760	2,528	545	31,687	
		175,105	65,732	545	108,115	713

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	TUILLES A DRAINAGE POUR L'AGRICULTURE.—IMPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Amherstburgh.....		\$ 330	\$	\$	\$ 330		
Clifton.....		13			13		
Port Erié.....		1			1		
Montréal.....		274					
Québec.....		3,116					
Totaux.....		3,734			344		
PLANCHES ET CARACTÈRES.							
Clifton.....		\$ 634	\$	\$	\$ 331	\$ 28	
Montréal.....		9,198			5,481	116	
Québec.....		991			773		
Toronto.....		849			713		
Autres ports.....		1,100			618		
Totaux.....		12,772			7,916	144	
CORDES DE SOIE—POUR CHAPEAUX, BOTTES ET SOULIERS.							
Montréal.....		\$ 9,377	\$	\$	\$ 612		
Québec.....		847					
Toronto.....		980			599		
Autres ports.....		152			137		
Totaux.....		11,356			1,348		

PELUCHE À CHAPEAUX.							
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité
Kingston.....		\$ 34		\$		\$ 34	
London.....		63				63	
Montréal.....		3,535		3,340		195	
Toronto.....		503		28		475	
Totaux.....		4,135		3,368		767	
BIJOUTERIE ET MONTRES.							
Bytown.....		\$ 3,901		\$		\$ 3,901	
Hamilton.....		4,800		405		4,345	
Montréal.....		71,827		42,638		26,781	
Québec.....		3,758		2,737		982	
Toronto.....		13,827		3,801		9,942	
Autres ports.....		7,951		116		7,835	
Totaux.....		106,064		49,697		52,786	3,581
TOLE ET FER BLANC							
Hamilton.....		\$ 24,381		\$		\$ 15,872	
Kingston.....		8,892		8,892			
London.....		5,634				5,634	
Montréal.....		144,006		141,868			
Québec.....		30,445		30,445			
Toronto.....		11,321		10,029		1,292	
Autres ports.....		5,093		611		4,482	
Totaux.....		229,772		200,354		27,280	2,138

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite

PORTS.	FER GALVANISÉ—IMPORTÉ						D'autres pays étrangers.
	Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des Etats-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton.....		\$ 7,533	\$ 4,500	\$	\$ 3,033	\$	
Kingston.....		8,083	7,212	.....	871	.....
Montréal.....		28,751	28,189	.....	562	.....
Québec.....		19,114	19,114	.....	.....	.....
Toronto.....		2,038	2,439	.....	199	.....
Autres ports.....		3,265	.....	.....	3,265	.....
Totaux.....		69,384	61,454	.....	7,930	.....
FER—FIL DE, EN BAGUETTES.							
Hamilton.....		\$ 10,424	\$ 9,710	\$	\$ 714	\$	
Kingston.....		1,116	898	.....	218	.....
Montréal.....		174,817	171,375	.....	1,508	1,934
Québec.....		3,362	3,362	.....	.....	.....
Toronto.....		1,703	816	.....	887	.....
Autres ports.....		1,728	428	.....	1,300	.....
Totaux.....		193,150	186,559	.....	4,627	1,934

FER—en barres, en baguettes ou en cercles.							
PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FER—FEUILLARD ou BANDAGE POUR ROUES DE LOCOMOTIVE.			FER—TOLE À CHAUDIÈRE.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.
Hamilton.....		\$ 15,988	\$ 11,300	\$	\$ 4,688	\$	
Kingston.....		20,157	19,994	.....	163	.....
Montréal.....		418,092	414,592	.....	3,185	315
Québec.....		67,646	67,391	.....	255	.....
Toronto.....		36,932	36,010	.....	922	.....
Autres ports.....		28,823	5,672	294	22,857	.....
Totaux.....		587,638	554,959	294	32,070	315	
FER—FEUILLARD ou BANDAGE POUR ROUES DE LOCOMOTIVE.							
Bytown.....		\$ 49	\$	\$	\$ 49	\$	
Hamilton.....		2,858	.....	.....	.....	.....
Montréal.....		14,053	7,028	.....	7,025	.....
Toronto.....		489	.....	.....	489	.....
Totaux.....		17,449	9,886	.....	7,563	.....
FER—TOLE À CHAUDIÈRE.							
Hamilton.....		\$ 683	\$	\$	\$	\$	
Kingston.....		1,080	.....	.....	1,080	.....
Montréal.....		23,322	19,803	.....	3,519	.....
Sarnia.....		1,508	.....	.....	1,508	.....
Toronto.....		821	244	.....	577	.....
Autres ports.....		1,324	407	.....	917	.....
Totaux.....		28,738	21,137	.....	7,601	.....

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FER—BARRÉS POUR CHEMINS DE FER.				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Brookville.....		\$ 44,110	\$ 44,110			\$	
Coaticook.....		21,751	21,751		600		
Kingston.....		3,599	3,599				
Montréal.....		13,265	13,265				
Québec.....		54,226	54,226		1,091		
Toronto.....		19,104	18,013		22,000		
Windsor.....		22,000					
Totaux.....		178,055	154,364		23,691		
FER—PLAQUES ROULÉES.							
Gananoque.....		\$ 4,797	\$	\$	\$ 4,797	\$	
Hamilton.....		304			304		
Kingston.....		22			22		
St. Jean.....		14			14		
Totaux.....		5,137			5,137		
CHASSIS DE LOCOMOTIVES ET D'ENGINS.							
Brantford.....		\$ 979	\$	\$	\$ 979	\$	
Clifton.....		4,570			4,570		
Hamilton.....		35,693	35,693				
Montréal.....		12,543	3,415		9,128		
Niagara.....		2,670			2,670		
Autres ports.....		2,168			2,168		
Totaux.....		58,623	39,108		19,515		

ARBRES DE BATEAUX-A-VAPEUR ET MOULINS.						
ARBRES DE BATEAUX-A-VAPEUR ET MOULINS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PLOMB EN FEUILLES.			
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	D'autres pays étrangers.
Charlevoix.....		\$ 350	\$	\$	\$ 350	\$
Dundas.....		111			111	
Kingston.....		415			415	
Montréal.....		2,108	200		1,908	
Toronto.....		757	658		99	
Totaux.....		3,741	858		2,883	
PLOMB EN FEUILLES.						
Hamilton.....		\$ 776	\$	\$	\$ 776	\$
Montréal.....		15,520	12,705		2,815	
Toronto.....		691	641		326	
Autres ports.....		967				
Totaux.....		17,954	14,813		3,141	
ACIER—BATTU OU FONDU.						
Dalhousie.....		\$ 2,947	\$ 112		\$ 2,835	\$
Gananoque.....		2,107			2,107	
Kingston.....		4,956	4,956			
Montréal.....		57,153	56,646		507	
Québec.....		4,904	4,904			
Toronto.....		4,822	4,822		90	
Autres ports.....		5,694	2,448	23	3,228	
Totaux.....		82,683	78,893	23	3,767	

No. 1—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	FER-BLANC—GRANULÉ OU EN BARRÉS.				D'autres pays étrangers.
			DESCOLONIES BRITANNIQUES.			Des Etats-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
London.....		\$ 5,970	\$	\$	\$ 5,970		
Montréal.....		1,854	1,854				
Québec.....		5,070	5,070				
Toronto.....		382	308		74		
Autres ports.....		1,367	389		978		
Totaux.....		14,643	7,621		7,022		
ZINC OU SPELTER—EN FEUILLES.							
Belleville.....		\$ 508	\$	\$	\$ 508		
Hamilton.....		983	135		848		
London.....		566			566		
Montréal.....		13,317	5,374		1,882	6,061	
Québec.....		880	152		32	696	
Toronto.....		653	588		65		
Autres ports.....		1,406	17		1,389		
Totaux.....		18,313	6,266		5,290	6,757	

LITHARGE.						
P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	MAPPE-MONDES, CARTES, ATLAS.			
			DESCOLONIES BRITANNIQUES.			Des Etats-Unis.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	
Hamilton.....		\$ 24	\$	\$	\$ 24	
Montréal.....		6,283	5,508		775	
Québec.....		14	14			
Toronto.....		11			11	
Autres ports.....		5			5	
Totaux.....		6,337	5,522		815	
RACINES MÉDICINALES.						
Kingston.....		\$ 408	\$	\$	\$ 408	
Montréal.....		1,069	65		970	34
Québec.....		316	124			192
Toronto.....		803	267		536	
Autres ports.....		304			304	
Totaux.....		2,900	456		2,218	226
Hamilton.....		\$ 374	\$	\$	\$ 303	
Montréal.....		2,749	71		562	
Toronto.....		345	2,187		241	
Autres ports.....		251	104		204	
Totaux.....		3,719	2,409		1,310	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS—Suite.

P O R T S .	PHOSPHORE—IMPORTE					Valeur totale.	Quantité totale.
	De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.		
		De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.				
Hamilton.....	\$ 81	\$	\$	\$ 274	\$	355	
London.....				108		108	
Montréal.....	45			1,400		1,400	
New Carlisle.....				273		45	
Toronto.....				2,055		273	
Totaux.....	126			2,181		2,181	
PLATRE DE PARIS ET CIMENT HYDRAULIQUE.							
Brockville.....	\$	\$	\$	\$ 1,008	\$	1,008	
Hamilton.....				1,375		1,375	
Kingston.....				710		710	
Montréal.....	316			2,098		2,414	
Québec.....	182			1,657		182	
Toronto.....				3,608		1,657	
Autres ports.....				10,456		3,608	
Totaux.....	498			10,954		10,954	

ROUGE ET BLANC DE PLOMB—SEC.				
	\$	\$	\$	\$
Brookville.....	729			
Hamilton.....	597			
Montréal.....	23,659			
Québec.....	400			
Toronto.....	880			
Autres ports.....	927			
Totaux.....	27,192			2,602
VOITURES FAITES.				
	\$	\$	\$	\$
Amherst.....	152			
Gaspé.....	551			
New Carlisle.....	512			
Québec.....	2,661			
Autres ports.....				
Totaux.....	3,876			1,049
ESPRIT DE Térébentine.				
	\$	\$	\$	\$
Chippawa.....	1,914			
Hamilton.....	3,780			
London.....	1,203			
Montréal.....	27,498			
Québec.....	4,870			
Toronto.....	5,721			
Autres ports.....	4,847			
Totaux.....	49,833			49,557

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TRESSES DE PAILLE, D'HERBES etc.,—IMPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES			États-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton.....		\$ 255	\$	\$	\$	\$	
Montréal.....		1,538	255		1,538		
Toronto.....		949	277		672		
Autres ports.....		144	532		144		
Totaux.....		2,886			2,354		
BATIMENTS—BATS À L'ÉTRANGER.							
Amherst.....		\$ 120	\$	\$	\$	\$	
Barwell.....		430			120		
Chippawa.....		400			430		
Dover.....		390			400		
Goderich.....		20			390		
Philipsburgh.....		150			20		
Wallaceburgh.....		300			150		
Windsor.....		64			300		
Totaux.....		1,874			1,874		

TAMIS.						
PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PAPIER À ÉMERI, À VERRE ET SABIÉ.			
			DES COLONIES BRITANNIQUES			États-Unis.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	
Dundas.....		\$ 330	\$	\$	\$	\$
Montréal.....		1,002	366		330	
Québec.....		344	144		636	
Toronto.....		144			344	
Autres ports.....		111			111	
Totaux.....		1,931			1,421	
HAMEÇONS, FILETS, ETC.						
Kingston.....		\$ 34	\$	\$	\$	\$
Montréal.....		23			34	
Oshawa.....		45			23	
Québec.....		30			45	
Toronto.....		142			30	
Autres ports.....		42			142	
Totaux.....		316			316	
Goderich.....		\$ 126	\$	\$	\$	\$
Kingston.....		179			126	
Lacolle.....		141			179	
Québec.....		682			141	
Toronto.....		1,188				
Windsor.....		338			369	
Autres ports.....		244			338	
Totaux.....		2,898			1,397	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.		De l'Amérique du Nord.		
			De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
Hamilton.....		\$ 123	\$	\$ 123	\$	\$	
Québec.....		10		10			
Autres ports.....		20		20			
Totaux.....		153		153			
ACIDES DE TOUTE SORTE, LE VINAIGRE EXCEPTÉ.							
Belleville.....		\$ 207	\$	\$	\$ 207	\$	
Hamilton.....		939			760		
London.....		237			237		
Montréal.....		6,544			1,607	115	
Québec.....		541			35	3	
Toronto.....		2,827			1,929		
Autres ports.....		934			787		
Totaux.....		12,229			5,562	118	
ALUN.							
London.....		\$ 95	\$	\$	\$ 95	\$	
Montréal.....		5,078					
Québec.....		625			540		
Toronto.....		540		2	139		
Autres ports.....		219		2	774		
Totaux.....		6,557					

PRÉPARATIONS ANATOMIQUES.							
ANCRES—PESANT PLUS DE 6 QUINTAUX.							
P O R T S.	Nombre.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.
			De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
Chippawa.....		\$ 3	\$	\$	\$ 3	\$	
Gaspé.....		125					
Toronto.....		66			66		
Totaux.....		194			69		
ANIMAUX—Chevaux.							
Beauce.....	83	\$ 3,502	\$	\$	\$ 3,502	\$	
Clifton.....	34	4,805			4,805		
Couticook.....	109	9,129			9,129		
Fort Erié.....	48	3,900			3,900		
Frelighsburch.....	97	8,099			8,099		
Montréal.....	46	25,785			4,096		
Philipsburgh.....	84	5,581			5,581		
Potton.....	100	5,655			5,655		
Prescott.....	219	36,215			36,215		
Sarnia.....	34	4,125			4,125		
Stanstead.....	126	10,223			10,223		
Toronto.....	25	3,289			3,289		
Windsor.....	100	8,760			8,760		
Autres ports.....	426	36,279			36,179	100	
Totaux.....	1,531	165,347			143,558	100	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	BETES À CORNES—IMPORTÉS						D'autres pays étrangers.
	Quantité. totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des Etats-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
	Nombre.	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Costicook	92	4,061			4,061		
Dundee	417	10,662			10,662		
Frelighsburg	293	2,541			2,541		
Montréal	133	2,994			2,433		
Philipsburgh	103	2,109	561		2,109		
Prescott	86	3,468			3,468		
St. Jean	109	1,959			1,959		
Sault Ste. Marie	58	3,018			3,018		
Stanstead	108	2,534			2,534		
Windsor	136	4,283			4,283		
Autres ports	868	19,134			19,134		
Totaux	2,403	56,763	561		56,202		
MOUTONS.							
	Nombre.	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Clifton	228	740			740		
Fort Erié	172	450			450		
Kingsville	307	364			364		
Montréal	60	313			88		
Niagara	210	637	230		637		
St. Jean	530	1,010			1,010		
Stanstead	237	1,019			1,019		
Autres ports	994	2,684	39		2,645		
Totaux	2,788	7,217	269		6,948		

COCHONS.		AUTRES ANIMAUX.		VOLAILLES ET OISEAUX DE CAGE.	
Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	\$		\$		\$
Clifton	12,747				
Cornwall	650				
Dundee	2,725				
Gananoque	1,228				
Windsor	2,031				
Autres ports	163				
Totaux	27,969				
	\$		\$		\$
Toronto	127				
Total	127				
	\$		\$		\$
Hamilton	137				
Montréal	393				
Québec	184				
Toronto	182				
Windsor	133				
Autres ports	141				
Totaux	1,170				

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	ANTIMOINE.—IMPORTÉE				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Dalhousie		\$ 7	\$	\$	\$ 7	\$	
Hamilton.....		26			26		
Montréal.....		757	757				
Totaux.....		790			33		
ANTIQUITES.—COLLECTIONS D'.							
Dalhousie		\$ 150	\$	\$	\$ 150	\$	
Montréal.....		52			52		
Québec		155	40		115		
Autres ports.....		54	21		33		
Totaux.....		411	61		350		
TARTRE BRUT.							
Toronto.....		400	\$ 200	\$	\$ 200	\$	
Total.....		400	200		200		

ARTICLES À L'USAGE PUBLIC DE LA PROVINCE.							
ALCALIS—PERLASSE.							
	Quarts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Amherstburgh		\$ 723			\$ 723		
Bytown		180			180		
Québec.....		1,663	1,004		659		
Toronto.....		22,134	16,855		5,279		
Autres ports.....		6			6		
Totaux.....		24,706	17,859		6,847		
ALCALIS—POTASSE.							
	Quarts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Dundee.....	242	\$ 5,671			\$ 5,671		
Montréal.....	57	283			283		
Toronto.....	9	321			321		
Autres ports.....	5	133	8		125		
Totaux.....	313	6,408	8		6,400		
	Quarts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Dundee.....	27	\$ 675			\$ 675		
Kingston.....	14	420			420		
Montréal.....	520	2,595			2,595		
Saint Jean.....	32	1,005			1,005		
Saint Régis.....	75	1,500	10		1,500		
Autres ports.....	8	241			231		
Totaux.....	676	6,436	10		6,426		

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	ECORCES, BAIES, ETC., POUR LA TEINTURE SEULEMENT—IMPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			DESCOLONIES BRITANNIQUES			Des Etats-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Brantford		\$ 1,493	\$	\$	\$ 1,493	\$	
Brockville		1,556			1,556		
Hamilton		6,134			6,134		
London		2,889			2,889		
Montréal		38,488	8,974		25,812	3,702	
Toronto		6,399		12	6,399		
Autres ports		8,167	229		7,926		
Totaux		65,126	9,203	12	52,209	3,702	
ECORCE—POUR LES TANNEURS.							
Chatham		\$ 520	\$	\$	\$ 520	\$	
Chippawa		400			400		
Dalhousie		636			636		
Kingston		385			385		
Autres ports		629			629		
Totaux		2,570			2,570		

LIVRES IMPRIMÉS.		POUDRE À BLANCHIR.		TAMIS.	
Clifton	\$ 44	\$	\$	\$	\$
Hamilton	731				
Kingston	522				
London	67				
Montréal	19,378				
Prescott	5,880				
Québec	8,391				
Toronto	38,772	3			
Autres ports	10,357	388			
Totaux	132,884	36,138	3		9,924
POUDRE À BLANCHIR.					
Montréal	\$ 2,799	\$	\$	\$	\$
Québec	1,725	2,076			723
Autres ports	232	1,725			232
Totaux	4,756	3,801			955
TAMIS.					
Dundas	\$ 2,009	\$	\$	\$	\$
Hamilton	749				2,009
Montréal	1,287				749
Québec	864	864			1,187
Toronto	834				834
Autres ports	1,375				1,375
Totaux	7,118	864			6,154

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.---Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	BORAX.—IMPORTÉ					D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		États-Unis.	D'autres pays étrangers.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.	
Hamilton.....		\$ 142	\$ 67	\$	\$	\$ 75	\$ 160	
Montréal.....		6,367	6,207	.....	.....	.....	.....
Québec.....		195	195	.....	.....	62	.....
Toronto.....		651	589	.....	.....	174	.....
Autres ports.....		208	34	.....	.....	.....	160
Totaux.....		7,563	7,092	.....	.....	311	.....
OUTILS DE RELIEURS ET USTENSILES.								
Montréal.....		\$ 146	\$	\$	\$	\$ 146	\$	
Québec.....		189	183	.....	.....	6	.....
Queenston.....		129	.....	.....	.....	129	.....
Trois-Rivières.....		280	.....	.....	.....	280	.....
Autres ports.....		234	.....	.....	.....	234	.....
Totaux.....		978	183	.....	.....	795	.....
SOIES DE COCHON.								
Hamilton.....		\$ 121	\$ 12	\$	\$	\$ 109	\$	
Montréal.....		7,708	2,145	.....	.....	5,563	.....
Toronto.....		1,607	38	.....	.....	1,569	.....
Autres ports.....		98	28	.....	.....	70	.....
Totaux.....		9,534	2,223	.....	.....	7,311	.....

MILLET A BALAI.							
P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	BUSTES, OBJETS COULÉS, ET STATUES.				
			DES COLONIES BRITANNIQUES		États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			
Brantford.....		\$ 2,986	\$	\$	\$	\$ 28	\$
Hamilton.....		3,771	.....	.....	.....	232	.....
Montréal.....		14,504	.....	.....	.....	.....	228
Toronto.....		7,122	.....	.....	.....	.....	1,795
Autres ports.....		1,918	.....	.....	.....	162	.....
Totaux.....		30,301	.....	.....	.....	442	2,023
PIERRES À MEULES ET À AIGUISER,—Travaillées ou non.							
Dundas.....		\$ 1,253	\$	\$	\$	\$ 1,253	\$
Hope.....		949	.....	.....	.....	949	.....
Kingston.....		1,147	.....	.....	.....	1,147	.....
Montréal.....		7,473	2,385	.....	.....	3,502	1,586
Prescott.....		1,238	.....	.....	.....	1,238	.....
Québec.....		1,855	525	.....	.....	12	1,318
Toronto.....		2,658	.....	.....	.....	2,658	.....
Autres ports.....		3,624	.....	.....	.....	3,624	.....
Totaux.....		20,197	2,910	.....	.....	14,383	2,904

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	BEURRE—IMPORTÉ				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Clifton.....	Lbs. 3,881	\$ 732	\$	\$	\$ 732	\$	
Hamilton.....	10,315	1,547			1,547		
Kingston.....	35,004	6,198			6,198		
Montréal.....	88,498	17,410			17,410		
New Carlisle.....	4,480	814			814		
Niagara.....	2,997	889			889		
Prescott.....	12,992	1,886			1,886		
Québec.....	4,180	622			622		
Sault Ste. Marie	13,560	1,857			1,857		
Toronto.....	55,164	7,064			7,064		
Windsor	5,217	763			763		
Autres ports	13,454	2,136		147	1,989		
Totaux.....	249,742	41,918	622	961	40,335		
BISCUIT ET PAIN.							
Amherst		\$ 743	\$ 19	\$ 724	\$	\$	
Gaspé.....		191	191				
Totaux		934	210	724			

PÂTE DE CACAO.						
Amherst		\$ 3	\$ 3	\$	\$	\$
New Carlisle.....		8	8			
Québec		234	234			
Totaux.....		245	237	8	237	
MONNAIES ET LINGOTS.						
Brockville.....		\$ 534	\$	\$	\$ 534	\$
Chatham.....		20			20	
Dalhousie		22			22	
Gaspé		893	385			
Hamilton		75			75	
Montréal.....		17,704				
Totaux.....		19,248	385	18,212	651	
CABLES—CHAINES DE FER, de plus de 3/4 pouces de diamètre.						
Gaspé		\$ 420	\$ 420	\$	\$	\$
Montréal.....		1,326	1,326			
Québec.....		10,681	10,681			
Autres ports		543	439		104	
Totaux.....		12,970	12,866	104	104	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	CABLES, D'ÉTOUPE ET D'HERBE.—IMPORTÉS				Valeur totale.	Quantité totale.
	DES COLONIES BRITANNIQUES			Des États-Unis.		
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
Bytown	\$	\$	\$	\$		
Montréal	442	476	476	442		
New Carlisle	379	82	45	476		
Autres ports				379		
Totaux.....	1,773	558	45	1,773		
CAOUTCHOUC ET GUTTA PERCHA,—non fabriqué.						
London	\$	\$	\$	\$		
Montréal	88,972			88,972		
Totaux.....	88,973			88,973		
CAROSSES, VOITURES LÉGÈRES, etc.						
Kingston	\$	\$	\$	\$		
Morrisburgh.....	5,801			5,801		
Prescott.....	6,190			6,190		
Autres ports.....	32,017			32,017		
Totaux.....	47,670			47,670		

CIMENT,—Hydraulique, brut.						
FROMAGE.						
Kingston.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Montréal	145			145		
Québec.....	200			200		
Toronto	145			80		
Autres ports	200			200		
Totaux.....	127	5	70	122	747	
FROMAGE.						
Brantford	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$
Chatham	17,591	1,200			1,200	
Clifton	11,627	1,250			1,250	
Fort Erie.....	11,700	1,148			1,148	
Guelph.....	81,704	3,287			3,287	
Hamilton.....	14,419	1,382			1,382	
Kingston.....	86,329	7,986			7,986	
Montréal	93,637	9,825			9,825	
Prescott	187,470	83,556			83,556	
Québec	55,040	4,710			4,710	
Queenston	10,040	2,009			2,009	
Sarnia	16,350	1,385			1,385	
Toronto	11,681	1,314			1,314	
Windsor.....	117,627	14,821			14,821	
Autres ports.....	14,386	1,882			1,882	
Totaux.....	128,350	12,293	72	7	12,214	40
Totaux.....	867,951	97,998	4,452	7	93,499	40

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHARBON ET COKE—IMPORTES				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Brantford	Tonneaux. 631	\$ 3,629	\$	\$	\$ 3,629	\$	
Cobourg	1,176	5,653			5,653		
Dunnville	1,249	4,381			4,381		
Hamilton	6,677	26,138			26,138		
Hope	1,008	4,431			4,431		
Kingston	1,983	8,217			8,217		
Montréal	9,606	34,415	2,250	2,743	29,422	1,500	
Québec	76,152	184,643	178,500	4,643	10,494		
Saint Jean	3,388	10,494			5,885		
Stanley	1,259	5,885			91,166		
Toronto	24,364	91,166			12,149		
Windsor	2,451	12,149			36,211		
Autres ports	8,700	37,205	943	51			
Totaux	138,644	428,406	181,693	7,437	237,776	1,500	
VETEMENTS ET ARMES POUR LES SAUVAGES.							
Toronto		\$ 7,052	\$	\$	\$ 30	\$	
Totaux		7,052			30		

VETEMENTS ET ARMES POUR L'ARMÉE.						
Coaticook		\$ 1,000	\$	\$	\$	\$
Montréal		30,530				
Québec		9,633			154	
Autres ports		1,027			40	
Totaux		42,240			194	
MAGASINS DU COMMISSARIAT ET DE L'ORDONNANCE.						
Montréal		\$ 827	\$	\$	\$	\$
Totaux		827				
LIÈGE OU ÉCORCE DE L'ARBRE À LIÈGE.						
Montréal		\$ 224	\$	\$	\$ 224	\$
Autres ports		140		13	71	
Totaux		364		13	295	
DÉCHETS DE COTON ET DE CHANVRE.						
Clifton		\$ 4,545	\$	\$	\$ 4,545	\$
Cobourg		1,696			1,696	
Montréal		22,564			21,812	
Autres ports		2,364	752	164	2,200	
Totaux		31,169	916		30,253	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

COTON EN LAINE—IMPORTÉ						
P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES			D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	
Clifton		\$ 9,955	\$	\$	\$ 9,955	\$
Cobourg		2,143	.....	.....	2,143	.....
Hamilton		1,513	.....	.....	1,513	.....
Montréal		3,341	581	.....	2,760	836
Autres ports		930	94	.....	836	.....
Totaux		17,882	675	.....	17,207	.....
CREME DE TARTRE CRYSTALISÉE.						
Hamilton		\$ 424	\$ 150	.....	\$ 274	\$
Montréal		9,372	1,967	.....	3,439	3,966
Autres ports		53	.....	.....	53	.....
Totaux		9,849	2,117	.....	3,766	3,966
DIAMANTS ET PIERRES PRÉCIEUSES.						
Montréal		\$ 7	\$ .....	.....	\$ 7	\$
Québec		3	.....	.....	3	.....
Toronto		300	.....	.....	300	.....
Totaux		310	.....	.....	310	.....

DONS.						
London		\$ 100	\$ .....	.....	\$ 100	\$
Montréal		496	230	.....	266	.....
Windsor		110	.....	.....	110	.....
Autres ports		201	.....	.....	201	.....
Totaux		907	230	.....	677	.....
DESSINS.						
Montréal		\$ 2,061	\$ 2,179	.....	\$ 722	\$ 60
Prescott		17,130	.....	.....	17,130	.....
Québec		3,350	3,273	.....	77	.....
Toronto		2,349	1,676	.....	673	.....
Autres ports		902	.....	.....	902	.....
Totaux		26,692	7,128	.....	19,504	60
TERRES, OCRES ET ARGILES.						
Montréal		\$ 2,512	\$ 1,719	.....	\$ 793	\$
Québec		1,544	1,318	.....	22	204
Toronto		496	72	.....	424	.....
Autres ports		1,518	21	.....	1,497	.....
Totaux		6,070	3,130	.....	2,736	204
ŒUFS.						
Brockville	Douzaine.	\$ 187	\$ .....	.....	\$ 187	\$
Clifton	1,858	781	.....	.....	781	.....
Hamilton	4,875	145	.....	.....	145	.....
Niagara	885	305	.....	.....	305	.....
Toronto	2,939	265	.....	.....	265	.....
Autres ports	2,242	231	.....	21	210	.....
Totaux	14,923	1,914	21	21	1,893	.....

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	ÉMÉRI—PAPIER À L'ÉMÉRI, À VERRE ET SABLÉ—IMPORTES			D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES.			
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	
Hamilton		\$ 113	\$ 21		\$ 92	
Kingston.....		224	19		205	
Montréal.....		2,609	1,358		1,251	
Québec.....		364	19		345	
Toronto.....		471	59		412	
Autres ports.....		373			373	
Totaux.....		4,154	1,476		2,678	
INSTRUMENTS ARATOIRES.						
Montréal.....		\$ 59	\$ 30		\$ 29	
Morrisburgh.....		5			5	
Niagara.....		18			18	
Québec.....		29				
Totaux.....		111	59		52	

FORMES DE CHAPEAUX DE FEUTRE, ET FEUTRE POUR CHAPEAUX.					
P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPE—Non préparés.		
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.
Hamilton		746	\$ 357		\$ 389
Kingston.....		459			459
Montréal.....		7,115	721		6,394
Toronto.....		1,321	177		1,144
Autres ports.....		243			243
Totaux.....		9,884	1,255		8,629
BOIS DE CORDE					
Dundee.....		\$ 1,130			\$ 1,130
Montréal.....		1,156			1,156
Saint Jean		43,276	139		42,137
Saint Régis.....		14,639	5,793		8,846
Toronto.....		1,977			1,977
Autres ports.....		2,004			2,004
Totaux.....		64,182	5,932		57,301
BOIS DE CORDE					
Dundee.....		\$ 13,658			\$ 13,658
Montréal.....		400			400
Saint Jean		1,388			1,388
Saint Régis.....		11,403			11,403
Toronto.....		12,201			12,201
Autres ports.....		1,805	45		1,760
Totaux.....		40,855	45		40,810

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BRIQUES RÉFRACTAIRES ET ARGILE—IMPORTÉS.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Hamilton		\$ 651	\$	\$	\$ 651		
Montréal		1,666	195		1,471		
Quebec		8,760	8,474		66	220	
Toronto		4,783			4,783		
Autres Ports		2,074	388	15	1,671		
Totaux		17,934	9,057	15	8,642		
POISSONS—frais.							
Clifton		\$ 26,240	\$	\$	\$ 26,240		
Coaticook		10,646			10,646		
Hamilton		1,219			1,219		
Kingston		4,203			4,203		
Prescott		5,758			5,758		
Quebec		7,902		4,335	3,567		
Sarnia		1,117			1,117		
Toronto		1,131		27	1,131		
Autres Ports		7,088			7,061		
Totaux		65,304	4,362		60,942		

POISSONS—Salés.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BRIQUES RÉFRACTAIRES ET ARGILE—IMPORTÉS.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Clifton		\$ 3,956	\$	\$	\$ 3,956		
Hamilton		1,777			1,777		
London		1,201			1,201		
Montréal		141,852		100,309	28,119	8,103	
New Carlisle		23,391		23,391			
Québec		32,237		31,748			
Stamstead		1,256			277		
Toronto		1,907			1,256		
Windsor		1,149			1,907		
Autres ports		8,000			1,149		
Totaux		216,226	5,033	155,448	47,642	8,103	
HUILLE DE POISSON—Crue.							
Clifton		\$ 2,609	\$	\$	\$ 2,609		
Hamilton		2,377			2,377		
London		1,199			1,199		
Montréal		71,623		32,044	39,579		
New Carlisle		1,936		1,936			
Québec		5,490		5,344	146		
Toronto		23,034			23,034		
Autres ports		4,154			4,154		
Totaux		112,422		39,324	73,098		
FILETS DE PECHE, SEINES, HAMEÇONS, ETC.							
Amherst		\$ 1,991	\$	\$	\$ 1,991		
Gaspé		15,418			122		
Hamilton		1,163			567		
Montréal		6,831			404	201	
New Carlisle		8,423		187	182		
Québec		5,337			351		
Toronto		2,832			1,567		
Autres ports		8,344			7,208		
Totaux		45,339	1,984		10,401	201	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	POIN ET SON—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			DESCOLONIES BRITANNIQUES			Des Etats-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Belleville		\$ 619	\$	\$	\$ 619		
Burwell		507			507		
Goderich		818			818		
Kingston		3,220			3,220		
Sarnia		543			543		
Windsor		2,177			2,177		
Autres ports		2,382			2,382		
Totaux		10,266			10,266		
SARRAZIN.							
Goderich	Minots. 496	\$ 496	\$	\$	\$ 496		
Hamilton	488	499			499		
London	442	493			493		
Sarnia	221	341			341		
Stanley	280	472			472		
Toronto	149	207			207		
Autres ports	1,577	1,799			1,799		
Totaux	3,813	4,307			4,307		
ORGE (BEAR AND BIGG.)							
Goderich	Minots. 118	\$ 143	\$	\$	\$ 143		
Totaux	118	143			143		

A VOINE.		FÈVES ET POIS.		BLÉ-D'INDE.	
Clifton	Minots. 1,851	\$ 859	\$	\$ 803	\$
Dalhousie	7,710	3,908		1,038	
Montréal	208	106		323	
Rowan	2,275	1,429		349	
Sarnia	11,187	6,661		448	
Toronto	19,295	7,853		312	
Autres ports	12,120	5,870	84	120	2,471
Totaux	54,646	26,686	84	120	5,744
Fort Erié					
Hamilton	Minots. 810	\$ 803	\$	\$ 803	\$
Owen's Sound	1,037	1,038		1,038	
Prescott	246	323		323	
Sarnia	332	349		349	
Toronto	458	448		448	
Other Ports	302	312	10	312	
Totaux	2,397	2,601	10	2,471	
Belleville					
Chatham	Minots. 15,335	\$ 12,294	\$	\$ 12,294	\$
Chippawa	21,362	17,479		17,479	
Collingwood	63,973	45,317		45,317	
Dover	21,328	16,877		16,877	
Hamilton	20,814	15,146		15,146	
Kingston	20,524	12,285		12,285	
Montréal	90,688	65,105		65,105	
Prescott	19,596	15,991		15,991	
Toronto	59,009	42,396		42,396	
Windsor	143,524	100,333		100,333	
Autres ports	136,994	98,851		98,851	
Totaux	145,387	116,325		116,325	
Totaux					
	758,534	558,399		558,399	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	BLÉ—IMPORTÉ				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	D'autres	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Chippawa	Minots, 58,985	\$ 57,102	\$	\$	\$ 57,102	\$	
Dalhousie	325,171	327,746	.....	.....	327,746	.....
Hamilton	24,133	29,385	.....	.....	29,385	.....
Kingston	347,376	328,661	.....	.....	328,661	.....
London	18,593	21,403	.....	.....	21,403	.....
Montréal	142,834	147,730	.....	.....	137,072	10,658
Prescott	22,924	22,490	.....	.....	22,490	.....
Québec	10,195	15,522	.....	.....	.....	.....
Stanley	17,193	21,052	.....	.....	21,052	.....
Toronto	12,828	13,337	.....	.....	13,337	.....
Windsor	31,811	33,683	.....	.....	33,683	.....
Autres ports	61,922	74,094	.....	.....	74,089	5
Totaux.....	1,073,965	1,092,205	15,522	.....	1,066,020	10,663

FARINE DE SAGOU.			
Kingston.....	Lbs. 180	\$ 15	\$ 15
Montréal	32,162	2,579	973
Autres ports	198	15	15
Totaux.....	32,540	2,609	1,003

FARINE.			
Belleville	Bushels, 2,863	\$ 8,028	\$
Fort Erie	4,166	12,424	.....
Goderich	1,570	9,525	.....
Hamilton	1,028	3,342	.....
Kingston	5,557	22,235	.....
Montréal	987	3,949	44
Pictou	830	4,659	.....
Prescott	885	3,351	.....
Sarnia	1,845	6,829	.....
Toronto	2,308	7,368	.....
Windsor	1,090	3,567	.....
Autres ports	10,957	41,077	140
Totaux.....	34,086	126,354	184

PIERRES PRÉCIEUSES ET MÉDAILLES.			
Montréal.....	\$ 249	\$	\$ 56
Toronto	227	.....	7
Totaux.....	476	351	63

BEAUDRUCHE ET MOULES À RELIEF DES BATTEURS D'OR.			
Dalhousie.....	\$ 2,915	\$	\$
Toronto	44	.....	.....
Totaux.....	2,959	44	2,915

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	GRAISSES ET DÉCHETS.—IMPORTES				Autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des États-Unis.	Autres	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Hamilton.....		\$ 7,638	\$	\$	\$ 7,638	\$	
London.....		629			629		
Montréal.....		534			534		
Saint Jean.....		636			636		
Toronto.....		3,365			3,365		
Autres ports.....		2,847			2,847		
Totaux.....		15,649			15,649		
GRAVOIS.							
Chatham.....		\$ 19	\$	\$	\$ 19	\$	
Hamilton.....		15			15		
Montréal.....		814			814		
Québec.....		30			30		
Saint Jean.....		260			260		
Totaux.....		1,138			1,108		
GYPSÉ OU PLÂTRE DE PARIS.							
Belleville.....		\$ 1,504	\$	\$	\$ 1,504	\$	
Cobourg.....		1,149			1,149		
Montréal.....		398			398		
Pictou.....		1,824			1,824		
Toronto.....		1,649			1,649		
Whitby.....		1,047			1,047		
Autres ports.....		4,192			4,192		
Totaux.....		11,763			11,763		

CRIN—D'ANGOLA, DE CHÈVRE, ETC.—NON FABRIQUÉ.

Brockville.....	\$ 107	\$	\$	\$	\$ 107	\$	
Bytown.....	239				239		
Hamilton.....	201				201		
Québec.....	1,633				1,633		
Toronto.....	25				25		
Autres ports.....	275				275		
Totaux.....	2,480				2,480		
PEAUX VERTES ET CORNES.							
Brockville.....	\$ 52,167	\$	\$	\$	\$ 52,167	\$	
Coaticook.....	51,429				51,429		
Kingston.....	84,301				84,301		
London.....	14,697				14,697		
Maitland.....	15,713				15,713		
Montréal.....	138,978				138,978		
Philipsburgh.....	30,528				30,528		
Prescott.....	13,239				13,239		
Saint Jean.....	97,110				97,110		
Toronto.....	113,326				113,326		
Autres ports.....	99,395	594	200		95,197	3,404	
Totaux.....	710,883	594	200		706,685	3,404	
INDIGO.							
Hamilton.....	\$ 928	\$ 304			\$ 624	\$	
Kingston.....	331				331		
London.....	635				635		
Montréal.....	28,262	25,169			2,264	829	
Québec.....	6,189	5,749			440		
Toronto.....	1,485	429			1,056		
Autres ports.....	1,509	91	183		1,235		
Totaux.....	39,339	31,742	183		6,585	829	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VIEUX CORDAGES ET ÉTOUPES—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES			Des Etats-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Belleville.....		\$ 715	\$	\$	\$ 715	\$	
Dalhousie.....		349			349		
Kingston.....		213			213		
Montréal.....		2,979			2,979		
Québec.....		1,219	727	326	166		
Toronto.....		651	626		25		
Windsor.....		262			262		
Autres ports.....		1,963	210	55	1,698		
Totaux.....		8,351	1,563	381	6,407		
SAINDOUX.							
Dalhousie.....	Lbs. 7,600	\$ 2,280	\$	\$	\$ 2,280	\$	
Hamilton.....	11,161	1,327			1,327		
Kingston.....	12,047	1,205			1,205		
Montréal.....	103,193	12,254			12,254		
Toronto.....	97,464	10,409			10,409		
Autres ports.....	48,510	5,979	288	117	5,574		
Totaux.....	279,975	33,454	288	117	33,049		

CHAUX.						
	Bbls.	\$	\$	\$	\$	\$
Amherst.....	22	29		29		
Totaux.....	22	29		29		
HERBE DE MANILLE, HERBE DE MER ET MOUSSE.						
Bytown.....		\$ 438	\$	\$	\$ 438	\$
Hamilton.....		488			488	
Montréal.....		512			512	
Québec.....		1,071			1,071	
Toronto.....		201			201	
Autres ports.....		1,153	15		1,138	
Totaux.....		3,863	15		3,848	
ENGRAIS.						
Darlington.....		\$ 1,314	\$	\$	\$ 1,314	\$
Hope.....		1,255			1,255	
Montréal.....		1,464			1,464	
Oshawa.....		944			944	
Toronto.....		6,262			6,262	
Autres ports.....		1,482			1,482	
Totaux.....		12,721			12,721	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	MARBRE EN BLOCS,—brut.—IMPORTÉ				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES			États-Unis.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Brockville		\$ 889	\$	\$	\$ 889	\$	
Hamilton.....		2,165			2,165		
Kingston		1,248			1,248		
Montréal		6,980			6,980		
Morrisburgh		729			729		
Newcastle		1,131			1,131		
Toronto		3,016			3,016		
Autres ports.....	17	6,403			6,386		
Totaux.....		22,561	17		22,544		
VIANDES,—Fraîches, fumées, et salées.							
Bytown	Cwt.	\$	\$	\$	\$	\$	
Coaticook.....	4,600	46,279			46,279		
Fort Erié.....	1,600	9,975			9,975		
Hope	1,418	11,344			11,344		
Kingston	803	7,232			7,232		
Montréal	2,822	20,839			20,839		
Prescott	20,348	228,427			228,427		
Québec	15,463	112,550			112,550		
Saint Jean	3,807	30,747	171		29,201	1,375	
Sarnia	1,239	11,845			11,845		
Toronto	899	8,648			8,648		
Windsor	340	3,203			3,203		
Autres ports.....	1,403	11,103			11,103		
Totaux.....	12,730	105,900	1,112	3,980	100,808		
Totaux.....	67,472	608,092	1,233	3,980	601,454	1,375	

MÉNAGERIES—CHEVAUX, WAGONS, ETC., ETC.			
	\$	\$	\$
Coaticook			
Totaux.....	19,800		19,800
MAGASINS DE MARINE ET DE L'ARMÉE.			
Montreal	\$ 37,013	\$	\$ 60
Québec.....	260		
Toronto	271		15
Totaux	37,544		75
MODÈLES.			
Montreal	\$ 656	\$	\$
Newcastle.....	181		
Oshawa	590		
Autres ports	910		
Totaux.....	2,337		2,314
INSTRUMENTS DE MUSIQUE POUR LES MUSIQUES MILITAIRES.			
Belleville.....	\$ 26	\$	\$
Montréal	4		
Québec	40		
Toronto.....	293		
Totaux.....	363		85

NO. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	NITRE, ET SALPETRE.—IMPORTÉS				Valeur totale.	Quantité totale.
	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.		
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.					Des Indes Occidentales
Hamilton.....	\$ 12	\$	\$ 6,051	\$ 165		
Montreal.....	10,536		499	980		
Toronto.....	455		585			
Autres ports.....	5					
Totaux.....	11,008		8,115	165		
HUILLES—Beurre de Cacao, Résine de Pin et Huile de Palme.						
Hamilton.....	\$	\$	\$ 842	\$	346	
Montreal.....	18,223		29,092	1,116		
Quebec.....	2,996		13,467	3,507		
Toronto.....						
Autres ports.....						
Totaux.....	21,219		48,924		346	

MINÉRAIS, DE TOUTE SORTE.						
P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	INSTRUMENTS ET APPAREILS DE CABINETS DE PHYSIQUE.			
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales	D'autres pays étrangers.
Hamilton.....		\$ 20	\$	\$	\$	\$
Kingston.....		1,770				
Montreal.....		599				
Totaux.....		2,389				
INSTRUMENTS ET APPAREILS DE CABINETS DE PHYSIQUE.						
Kingston.....		\$ 80	\$	\$	\$	\$
Montreal.....		2,143				
Quebec.....		274	50			622
Toronto.....		1,494				
Autres Ports.....						
Totaux.....		3,991	50			622
FER, PLOMB, ET CUIVRE EN SAUMON.						
Hamilton.....		\$ 4,913	\$	\$	\$	\$
Montreal.....	88	80,809				
Niagara.....	3,980	3,400				
Oshawa.....	85	3,740				
Prescott.....	135	57,818				
Toronto.....	4,226	1,372				
Autres Ports.....	100	1,649				
Totaux.....	69	153,701	27			14,949

No. 1.—TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS.—Continué.

PORTS.	POIX ET GOUDRON—IMPORTÉS.						D'autres pays étrangers.
	Quantité totale.	Valeur totale.	Des Colonies Britanniques.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Gaspé.....	Barrels. 127	\$ 372	\$ 24	\$ 348	\$ 3,984	\$	
Montréal.....	1,062	3,984	20	472	1,595		
New Carlisle.....	161	492	1,138		731		
Québec.....	996	2,728		249	2,162		
Toronto.....	218	731					
Autres Ports.....	733	2,411		1,069	8,472		
Totaux.....	4,197	10,718	1,177	1,069	8,472		
ENCRE ET PRESSES À IMPRIMER.							
Bytown.....		\$ 2,094	\$	\$	\$ 6,094	\$	
Hamilton.....		696	561		4,2696		
Montréal.....		6,960	9		399		
Québec.....		4,328			319		
Stanstead.....		700			700		
Toronto.....		4,577			4,577		
Autres Ports.....		2,513			2,513		
Totaux.....		21,868	570		21,298		

	COLIS.			GUENILLES.			RÉSINE ET ROSINE.		
	Quantité	Valeur	Autres	Quantité	Valeur	Autres	Quantité	Valeur	Autres
Montréal.....		\$ 3,123	\$ 41		\$ 212	\$		\$ 1,300	\$
Québec.....		556	471		3,513			7,753	
Autres ports.....		586			291			4,048	
Totaux.....		4,265	512		142			3,095	
Dundee.....		\$ 212	\$		\$ 212	\$		\$ 1,300	\$
Montréal.....		3,513			3,513			7,753	
Québec.....		291			5			4,048	
Autres ports.....		142			142			5,107	
Totaux.....		4,158	286		3,872			21,271	
Hamilton.....	Quarts. 524	\$ 1,300	\$		\$ 1,300	\$		\$ 1,300	\$
Montréal.....	10,650	7,753			7,753			7,753	
Québec.....	2,414	4,048			4,048			4,048	
Toronto.....	1,489	5,107			5,107			5,107	
Autres ports.....	1,682	3,095			3,095			3,095	
Totaux.....	16,759	21,303	29		21,303			21,303	

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	RIZ—IMPORTÉ				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	D'autres	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Brantford.....	Lbs. 36,771	\$ 1,409	\$	\$	\$ 1,409	\$	
Hamilton.....	85,169	2,999	.....	.....	2,999	.....
London.....	54,273	1,867	.....	.....	1,867	.....
Montréal.....	2,162,870	64,924	59,826	.....	1,255	3,843
Québec.....	965,328	26,218	.....	.....	.....	5
Toronto.....	49,962	3,003	.....	.....	3,003	.....
Autres ports.....	203,184	9,337	317	991	8,029	.....
Totaux.....	3,557,557	109,757	86,356	991	18,562	3,848	
TOILE À VOILE.							
Gaspé.....	.....	\$ 1,212	\$	\$	\$	\$
Montréal.....	.....	16,871	5,811	.....	11,060	.....
New Carlisle.....	.....	1,910	1,631	.....	4,924	.....
Québec.....	.....	18,398	13,474	.....	1,378	.....
Toronto.....	.....	1,378	.....	.....	1,355	.....
Autres ports.....	.....	1,668	198	.....	.....	.....
Totaux.....	.....	41,437	22,326	394	18,717	.....

SEL.		SEL AMMONIAC, ET SEL DE SOUDE.	
Amherst.....	Bushels. 38,956	\$ 9,569	\$ 300
Belleville.....	26,940	5,195	.....
Cobourg.....	25,158	5,220	.....
Gaspé.....	76,812	7,887	4,519
Hamilton.....	74,864	15,639	.....
Kingston.....	37,020	7,506	.....
Montréal.....	38,450	3,665	.....
New Carlisle.....	42,904	4,230	2,375
Québec.....	831,781	88,540	600
Stanley.....	24,186	11,397	.....
Toronto.....	95,880	24,389	.....
Autres ports.....	309,679	75,493	.....
Totaux.....	1,622,630	261,285	11,881
Amherst.....	.....	\$ 363	\$
Belleville.....	.....	5,195	.....
Cobourg.....	.....	5,220	.....
Gaspé.....	.....	6	3,362
Hamilton.....	.....	15,639	.....
Kingston.....	.....	7,506	.....
Montréal.....	.....	.....	180
New Carlisle.....	.....	.....	5,161
Québec.....	.....	.....	.....
Stanley.....	.....	11,397	.....
Toronto.....	.....	24,389	.....
Autres ports.....	.....	75,493	.....
Totaux.....	.....	145,208	8,703
Hamilton.....	.....	\$ 637	\$
Montréal.....	.....	49,465	.....
Québec.....	.....	9,584	.....
Toronto.....	.....	203	.....
Autres ports.....	.....	34	.....
Totaux.....	.....	59,923	8,720

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	GRAINES.—IMPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES		Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Clifton.....		\$ 1,961	\$	\$	\$ 1,961		
Cobourg.....		2,973			2,973		
Fort Érié.....		1,836			1,836		
Hamilton.....		11,094	1,532		9,562		
Kingston.....		2,003	319		1,684		
London.....		3,971			3,971		
Montréal.....		27,857	7,390		19,934	533	
Pictou.....		2,170			2,170		
Prescott.....		4,776			4,776		
Québec.....		4,071	1,678		1,518	875	
Sarnia.....		1,794			1,794		
Stanstead.....		2,268			2,268		
Toronto.....		10,581	673		9,908		
Windsor.....		1,724		4	1,724		
Autres ports.....		16,739	703		16,032		
Totaux.....		95,818	12,295	4	82,111	1,408	

EFFETS DES ÉMIGRANTS.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	FUTAILLES À EAU d'usage dans les bâtiments.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
Chatham.....		\$ 8,471	\$	\$	\$ 8,471		
Clifton.....		7,597			7,597		
Dalhousie.....		6,337			6,337		
Fort Érié.....		8,732			8,732		
Hamilton.....		16,948	121		16,827		
Kingston.....		7,827	304		7,523		
London.....		12,913			12,913		
Montréal.....		41,523	10,436	169	30,866	52	
Prescott.....		11,287		40	11,287		
Québec.....		46,595	24,832		942	20,781	
Sarnia.....		7,186			7,186		
Toronto.....		30,321	2,843		27,478		
Windsor.....		10,955			10,955		
Autres ports.....		99,378	2,146	930	96,302		
Totaux.....		315,170	40,682	1,139	252,516	20,833	

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	POULIS DE BATIMENTS,—LAMPES D'HABITACLES, ETC.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
Québec.....		\$ 71	\$	\$	\$ 71		
Russelltown.....		1,739			1,739		
Totaux.....		1,810	44		1,739	27	

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	POULIS DE BATIMENTS,—LAMPES D'HABITACLES, ETC.				D'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
Amherst.....		\$ 604	\$	\$	\$ 604		
Dalhousie.....		4,633			4,633		
Kingston.....		1,041			1,041		
Montréal.....		2,926			2,683		
Québec.....		2,839	56		288		
Autres ports.....		3,623			2,940		
Totaux.....		15,666	546		11,587		

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	ÉCHANTILLONS—IMPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales
Montreal		\$ 1,088	\$ 355	\$	\$ 733	\$	
Toronto		833	.....	.....	833	.....
Autres ports.....		235	.....	.....	235	.....
Totaux.....		2,156	355	.....	1,801	.....
ARDOISE.							
Hamilton.....		\$ 1,380	\$	\$	\$ 1,380	\$	
London		1,080	.....	.....	1,080	.....
Montréal		4,639	.....	.....	4,639	.....
Sarnia		2,100	.....	.....	2,100	.....
Toronto		2,211	.....	.....	2,211	.....
Autres ports.....		1,353	.....	.....	1,353	.....
Totaux.....		12,763	.....	.....	12,763	.....

PIERRE BRUTE.						
Fort Erie		7,750	.....	.....	7,750	.....
Hamilton		1,356	.....	.....	1,356	.....
Montréal		959	.....	.....	959	.....
Sarnia		3,765	.....	.....	3,765	.....
Stanley		1,110	.....	.....	1,110	.....
Toronto		7,374	.....	.....	7,374	.....
Autres ports.....		3,058	16	.....	3,042	.....
Totaux.....		26,537	16	.....	26,521	.....
GRAVURES STEREOTYPEES, À L'USAGE DE L'IMPRIMERIE.						
Hamilton.....		\$ 67	\$	\$	\$ 67	\$
Montréal.....		192	6	.....	186	.....
Toronto		458	5	.....	453	.....
Autres ports.....		78	.....	.....	78	.....
Totaux.....		795	11	.....	784	.....
SOUFRE EN CANONS.						
Hamilton.....		\$ 324	\$	\$	\$ 324	\$
London		176	.....	.....	176	.....
Montréal.....		1,010	.....	.....	131	.....
Québec.....		175	879	.....	127	.....
Autres ports.....		128	175	.....	.....	.....
Totaux.....		1,813	1,055	.....	758	.....

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	SUIF—IMPORTÉ				Valeur totale.	Quantité totale.	
	De la Grande Bretagne.	DES COLONIES BRITANNIQUES		Des Etats-Unis.			D'autres pays étrangers.
		De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.				
Brockville.....	\$	\$	\$	\$	Lbs.	\$	
Clifton.....	4,795	4,795	4,795	4,795	47,654	4,795	
Cobourg.....	8,317	8,317	8,317	8,317	66,490	8,317	
Dalhousie.....	5,533	5,533	5,533	5,533	56,464	5,533	
Hamilton.....	11,823	11,823	11,823	11,823	119,363	11,823	
Kingston.....	22,821	22,821	22,821	22,821	224,592	22,821	
London.....	6,571	6,571	6,571	6,571	62,989	6,571	
Montréal.....	7,154	7,154	7,154	7,154	71,681	7,154	
Québec.....	176,150	176,150	176,150	176,150	1,686,915	176,150	
Toronto.....	4,896	4,896	4,896	4,896	49,912	4,896	
Autres ports.....	41,598	41,598	41,598	41,598	405,628	41,598	
Totaux.....	19,381	19,381	19,381	19,381	184,528	19,381	
	309,039	309,039	309,039	309,039	2,976,216	309,039	

CHARDONS A CARDER.			
Cobourg.....	\$	\$	\$
Credit.....	91	91	91
Hamilton.....	84	84	84
Autres ports.....	108	108	108
Totaux.....	265	265	265
	548	548	548

BOIS DE CONSTRUCTION de toute espèce—Non employé.			
Amherst.....	\$	\$	\$
Cornwall.....	2,441	2,441	2,441
Dundee.....	3,674	3,674	3,674
Kingston.....	4,454	4,454	4,454
New Carlisle.....	27,738	27,738	27,738
Prescott.....	17,225	17,225	17,225
Saint Régis.....	3,760	3,760	3,760
Sarnia.....	10,507	10,507	10,507
Windsor.....	22,134	22,134	22,134
Autres ports.....	12,529	12,529	12,529
Totaux.....	10,870	10,870	10,198
	115,332	115,332	97,435

FERBLANC, ZINC OU "SPELTER."			
Hamilton.....	\$	\$	\$
Montréal.....	338	338	338
Québec.....	4,856	4,856	4,856
Toronto.....	764	764	764
Autres ports.....	370	370	370
Totaux.....	56	56	56
	6,384	6,384	4,299

ARBRES ET PLANTES, etc.			
Cobourg.....	\$	\$	\$
Hamilton.....	3,340	3,340	3,340
Hope.....	1,731	1,731	1,731
Kingston.....	1,262	1,262	1,262
London.....	1,057	1,057	1,057
Montréal.....	1,030	1,030	1,030
Toronto.....	2,097	2,097	2,097
Whitby.....	5,094	5,094	5,094
Autres ports.....	1,329	1,329	1,329
Totaux.....	8,158	8,158	8,109
	25,098	25,098	24,423

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	CHEVILLES.—IMPORTÉES						Valeur totale.	Quantité totale.	Valeur totale.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des États-Unis.		Autres pays étrangers.				
	De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.						
Québec.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$ 992		\$ 992	
Totaux.....						992		992	
TABAC—Brut.									
Hamilton.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$ 2,496	Lbs. 19,873	\$	
Hope.....						1,038	3,566	1,038	
Montréal.....						67,245	1,100,819	67,245	
Québec.....						53,958	699,154	53,958	
Toronto.....						18,288	122,305	18,288	
Autres ports.....			12			3,957	18,976	3,957	
Totaux.....			12			146,994	1,964,693	146,994	
VERNIS—Luisant et noir.									
Chippawa.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$ 6		\$ 6	
Montréal.....						247		247	
New Carlisle.....						118		118	
Québec.....						91		91	
Totaux.....						462		462	

VÉGÉTAUX.									
Clifton.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$ 3,024		\$ 3,024	\$
Hamilton.....						4,373		4,373	
Kingston.....						7,193		7,193	
Montréal.....						5,544		5,544	
Saint Jean.....						4,578		4,578	
Sarnia.....						4,873		4,873	
Toronto.....						7,596		7,596	
Autres ports.....						29,647	110	609	28,928
Totaux.....						66,828	110	609	66,109
VINS, LIQUEURS, ETC., POUR L'ORDINAIRE DES OFFICIERS.									
Montréal.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$ 9,555		\$ 9,555	\$ 1,052
Québec.....						4,274		2,753	922
Totaux.....						13,829	11,256	304	295
								304	295
									1,974

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—Suite.

P O R T S	BOIS, DE TOUTE ESPÈCE—IMPORTÉS					D'autres pays étrangers.	
	Quantité totale.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES				Des Etats-Unis.
			De la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Dundee		\$	\$	\$	\$		
Montréal		3,934			3,934		
Prescott		7,417			7,417		
Québec		1,260			1,260		
Toronto		3,353			3,353		
Autres ports		1,286			1,286		
Totaux		2,539	9	9	1,884	18,986	
		19,789					
LAINES.							
Bytown	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$	
Clifton	18,543	9,645			9,645		
Cobourg	12,259	5,192			5,192		
Coaticook	22,847	6,011			6,011		
Cobourg	25,391	22,515	1,550		20,965		
Credit	9,831	2,749			2,749		
Hamilton	24,604	4,139			4,139		
Montréal	233,224	57,537			57,537		
Prescott	18,001	5,574			5,574		
Québec	9,000	1,870			1,869		
Toronto	7,101	1,372			1,372		
Whitby	11,000	2,706		2	2,706		
Autres ports	22,269	5,186		2	5,184		
Totaux	413,570	125,265	59,088	2	66,175		

RÉIMPRESSIONS ÉTRANGÈRES DE LIVRES ANGLAIS DE PROPRIÉTÉ LITTÉRAIRE.					
	Lbs.	\$	\$	\$	\$
Clifton		977			997
Coaticook		34			34
Cobourg		18			18
Dalhousie		32			32
Darlington		20			20
Dover		2			2
Hamilton		252			252
Kingston		52			52
Montréal		855			855
Pictou		119			119
Québec		397			397
Stanley		2			2
Stanstead		2			2
Toronto		728			728
Totaux		3,510			3,510

No. 2.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et valeur des principaux articles l'année 1859, avec le montant des droits perçus sur ces

ARTICLES.		TOTAL DES IMPORTATIONS.	
		Quantité.	Valeur totale.
<i>Droits Spécifiques.</i>			\$
1	Whiskey .....Galls.	55,978	30,646
2	Café, vert.....Lbs.	2,103,508	256,543
3	Thé“	6,839,695	2,330,201
Total des articles payant des droits spécifiques.			2,617,390
<i>Droits spécifiques et 100 pour cent ad valorem.</i>			
4	Eau-de-vie ;.....Galls.	38,236	45,643
5	Genièvre.....“	125,508	51,019
6	Rum.....“	19,073	11,869
7	Spiritueux et eaux fortes, y compris les esprits de vin, et les } liqueurs alcooliques n'étant point du whiskey.....}	966	517
8	Cordiaux.....“	2,613	4,109
Total des droits spécifiques, et 100 pour cent ad valorem.....			113,157
<i>Droits spécifiques, et 40 pour cent ad valorem.</i>			
9	Cigares.....Lbs.	33,433	29,722
10	Sucre raffiné, ou autre sucre égal au raffiné.....“	1,463,157	127,609
Total des droits spécifiques et 40 pour cent ad valorem.....			157,331
<i>Droits spécifiques, et 30 pour cent ad valorem.</i>			
11	Ale, bière et porter, en tonneaux.....Galls.	47,285	12,685
12	do do en bouteilles.....Doz.	18,078	17,835
13	Cirage.....		7,176
14	Café, moulu ou rôti.....Lbs.	35,925	3,052
15	Muscades, macis et cannelle.....“	62,715	18,636
16	Epicces, comprenant le gingembre, le piment et le poivre moulu.....“	63,894	4,861
17	Fruits secs, comprenant les amandes, noix et avelines, et } noix de toute sorte.....}	2,739,819	174,768
18	Médecines brevetées et préparations médicales.....		58,987
19	Melasse.....Galls.	1,148,814	237,145
20	Sucre—n'étant ni raffiné, ni aut. suc. égal en qual, au suc. raf. Lbs.	21,384,103	1,764,963
21	Tabac en poudre.....“	32,716	6,053
22	Savon.....“	879,528	49,776
23	Empois.....“	669,402	42,070
24	Tabac manufacturé.....“	3,493,453	574,943
25	Vins de toute espèce en futailles.....Galls.	260,779	193,593
26	do do en bouteilles.....Doz.	8,208	36,772
Total des droits spécifiques et 30 pour cent ad valorem.....			3,203,315
<i>25 pour cent ad valorem.</i>			
27	Produits manufacturés de cuir—Bottes et souliers.....		133,109
28	do do Harnais et sellerie.....		7,209
29	Hardes faites à la main ou au moyen de machine à coudre.....		108,392
Total 25 pour cent. ad valorem.....			248,710
<i>20 et 15 pour cent. ad valorem.</i>			
30	Jeux de bagatelle et tables de billard et accessoires.....		3,730
31	Papier à imprimer, cartes et livres.....		3,366

de marchandises britanniques et étrangères entrées pour la consommation, pendant articles, et indiquant de quel pays ils ont été importés.

De la Grande Bretagne.	DE QUEL PAYS IMPORTÉS				Montant des droits.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
15,471	283				
4,499	1,586		14,892		10,076 04
144,248	7,248		248,747	1,711	21,035 08
			2,071,339	107,366	270,229 53
164,218	9,117		2,334,978		301,340 65
4,608			6,641	34,394	39,386 41
41,258	115		1,029	8,617	51,975 75
9,148	451		1,337	933	10,947 60
5			289	223	516 88
2,864			259	986	3,128 56
57,883	566		9,555	45,153	105,955 20
2,442					
31,000	70		25,701	1,579	11,604 36
			76,601	19,938	37,795 99
33,442	70		102,302	21,517	49,400 35
9,306					
17,728			3,379		3,806 28
3,208			98	9	4,997 80
611			3,968		2,081 36
8,326	54		2,387		922 04
333			10,171	139	5,678 47
30,754	53		4,475		1,485 25
7,802	179		120,236	23,599	53,022 59
	214		50,938	33	15,776 17
	22,520	530	201,678	12,417	49,629 79
95,109	49,790		1,568,074	51,990	413,587 71
19	1		6,032		1,959 29
37,363	206		8,682	3,525	14,836 41
9,315					13,019 84
300	12		32,743		171,090 71
82,931	6,171		568,435	37	56,734 04
14,008	1,115		26,300	83,247	10,481 91
			7,554	15,210	
317,113	80,315	530	2,615,151	190,206	819,109 66
15,458	686				
2,706	57		114,618	2,347	33,278 03
85,913	928		4,446		1,818 20
			21,547	4	27,105 54
104,077	1,671		140,611	2,351	62,201 77
395			3,335		745 56
691			2,055	620	497 46

No. 2.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et valeur des

ARTICLES.		TOTAL DES IMPORTATIONS.	
		Quantité.	Valeur totale.
20 et 15 pour cent. ad valorem.—Suite.			\$
1	Balais et brosses de toute espèce.....		18,335
2	Chandelles de suif.....		13,399
3	do et bougies autre que de suif.....		39,326
4	Chandeliers, girandoles, appareils à gaz.....		8,343
5	Cidre..... Galls.	25,117	1,965
6	Cocoa et chocolat..... Lbs	26,955	3,515
7	Voitures.....		27,253
8	Effets pour harnais et voitures.....		14,629
9	Meubles et ébenisterie.....		29,660
10	Tapis et nattes.....		128,205
11	Chicorée..... Lbs.	88,860	3,468
12	Porcelaine de toute espèce.....		7,205
13	Potterie et faïence.....		183,764
14	Pendules.....		25,579
15	Confiserie et bonbons.....		32,021
16	Cordages.....		44,452
17	Bouchons.....		17,676
18	Coton.....		4,863,444
19	Drogues non énumérées ailleurs.....		126,627
20	Essences et parfums.....		24,996
21	Marchandises de mode.....		318,143
22	Pièces de feu d'artifice.....		3,266
23	Fusils, carabines et armes à feu de toute espèce.....		7,146
24	Poudre à tirer.....		10,551
25	Verrerie.....		227,495
26	Chapeaux et casquettes.....		256,899
27	Foin.....	253	1,524
28	Houblon.....	168,100	21,111
29	Fer et objets en fer.....		1,347,167
30	Encre de toute espèce, excepté celle d'imprimerie.....		5,662
31	Bois de construction ou pièces non employés.....		8,260
32	Cuir.....		323,870
33	Peaux—de mouton, de veau, de chèvre et de chamois, préparées.....		8,632
34	Produits—manufactures de caoutchouc ou de gutta percha.....		27,989
35	do de cachemire.....		663
36	do de fourrures dans lesquels la fourrure est la principale partie.....		62,343
37	do de papier maché.....		612
38	do d'herbe d'osier, de feuille de palmier, paille, baleine, ou de saule, et non autrement spécifiés.....		79,889
39	do d'os, d'écaïlle, corne, nacre de perle.....		26,506
40	do d'or, d'argent ou électro-plaqué, maillechort (argentine,) d'alabette et d'argent allemand, et vaisselle plaquée et dorée, de toute espèce.....		47,997
41	do de fer, d'airain, ou de cuivre.....		56,819
42	do de cuir ou imitation de cuir.....		89,391
43	do de marbre.....		11,568
44	do de vernis autre que le luisant et le noir.....		19,795
45	do de bois non énumérés ailleurs.....		75,828
46	Bonneterie.....		22,316
47	Toiles.....		203,671
48	Locomotives et chars de chemin de fer.....		1,414
49	Autres engins à vapeur.....		1,406
50	Macaroni et vermicelle.....	54,200	2,917
51	Moutarde.....	158,250	22,073
52	Instrument de musique, y compris les boîtes et horloges à musique.....		108,993
53	Faucheuses, moissonneurs et machines à battre.....		7,627
54	Autres machines.....		92,577
55	Journaux étrangers.....		8,854
56	Tapis cirés.....		42,898
57	Huiles clarifiées ou préparées.....	414,438	287,925

principaux articles de marchandises britanniques, etc.—Suite.

De la Grande Bretagne.	DE QUEL PAYS IMPORTÉ.				Montant des droits.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
\$	\$	\$	\$	\$	cts.
7,365	10		10,317	643	3,673 42
4,815	154		7,870	560	2,578 46
29,054			7,708	2,564	7,863 88
5,957			2,386		1,668 72
1,146			1,965		379 92
1,932	280		2,089		692 02
364	56		25,265		5,449 67
3,840			14,265		2,927 44
117,814	80		25,728	12	5,930 05
1,885			10,391		25,639 93
2,879			1,533	50	744 86
168,437			3,388	938	1,441 31
1,555	528		14,238	561	36,324 16
2,004			23,896	128	4,808 37
26,446	66		29,395	556	6,407 17
2,888	529		17,477		8,821 33
4,466,736			7,219	7,569	3,382 85
70,406	3,567		389,416	3,725	902,150 21
11,210	106		54,946	1,169	24,814 43
228,994			12,838	948	4,999 49
	2		75,637	13,510	63,599 83
3,529			3,266		652 94
5,265	16		2,021	1,580	1,429 02
81,531	190		5,096		1,934 45
60,675	24		83,190	62,750	44,943 86
	96		194,973	1,155	51,378 97
1,878			1,524		281 86
765,816			19,233		3,996 72
3,006	1,537		569,026	10,788	266,892 52
90			2,656		1,132 61
93,504			8,170		1,630 60
3,991	262		192,646	37,458	64,771 31
4,315			4,641		1,726 66
663			23,486	188	5,599 59
48,373					132 56
289			13,761	209	12,447 15
35,059			323		122 20
8,968	26		44,780	24	15,975 33
33,189			17,538		5,300 61
21,995			14,209	599	9,598 08
89,391	34		34,718	72	11,364 13
11,568			47,447	7,921	17,877 62
19,795			10,601	22	2,302 84
75,828			18,555		3,794 38
22,316	1,589		68,310	280	14,520 52
203,671			370	302	4,398 17
1,414			3,677	69	38,951 56
1,406			1,414		268 10
2,917			245		281 14
19,763			493	1,348	605 63
14,574	2		2,308		4,416 03
7,627			87,756	6,663	21,798 20
92,577			7,240		1,424 28
8,854			85,808		17,732 06
42,898			8,850		1,770 80
29,719			13,179		8,579 58
141,925	7,440		118,006	20,554	55,899 78

No. 2.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et valeur des

ARTICLES.		TOTAL DES IMPORTATIONS.	
		Quantité.	Valeur totale.
<i>20 et 15 pour cent. ad valorem.—Suite</i>			\$
1	Opium		1,610
2	Colis		84,384
3	Peinture et couleurs.....		142,030
4	Papier.....		50,667
5	Tapiserie.....		63,417
6	Parasols et parapluies		4,593
7	Cartes à jouer.....		6,523
8	Marinades et sauces.....		15,527
9	Légumes, viandes, volailles, poisson et gibier marinés, etc.....		1,521
10	Affiches imprimées, lithographiées, etc., pamphlets } d'annonces..... }		9,491
11	Soie, satin et velours		901,856
12	Epices, comprenant le gingembre, le piment et poivre, verts.....Lbs.	554,974	47,337
13	Papeterie		160,429
14	Bimbeloterie.....		139,582
15	Pipes.....		15,006
16	Joujoux.....		16,360
17	Vinaigre..... Galls.	148,782	24,084
18	Lainages.....		3,433,848
19	Articles non énumérés.....		240,046
TOTAL 20 et 15 pour cent. ad valorem			14,821,066
<i>10 et 5 pour cent. ad valorem.</i>			
20	Ancres de 6 quintaux et au-dessous.....		1,492
21	Livres imprimés, périodiques et pamphlets		186,971
22	Cuivre jaune en barres, en baguettes ou feuilles.....		9,441
23	Fil de cuivre jaune ou de cuivre et de tissu métallique.....		7,790
24	Cuivre rouge en barres, en baguettes, en boulons ou en feuilles		24,660
25	Cuivre jaune, rouge, ou tubes en fer et tuyaux.....		46,485
26	Coton à chandelles.....		29,567
27	do filé et en chaîne.....		175,105
28	Tuiles à égoût pour les fins agricoles.....		3,734
29	Gravures et impressions.....		12,772
30	Cordons de soie pour chapeaux, bottes et souliers.....		11,356
31	Peluche pour chapeaux.....		4,135
32	Bijouterie et montres.....		106,064
33	Fer—Tôle du Canada et fer blanc.....		229,772
34	do Galvanisé et en feuilles.....		69,384
35	do Fil de, en baguettes pour clous et chevilles.....		193,150
36	do en barres, en baguettes ou en cercles.....		587,638
37	do en barres, ou bandages pour roues de locomotives ou soudés.....		17,449
38	do tôle à chaudière		28,738
39	do barres pour chemin de fer.....		178,055
40	do tôle roulée.....		5,137
41	Chassis, manivelles, essieux, moteurs de locomotives et de machines, essieux de chars et de locomotives, tiges de piston, do de tiroir, glissières, tourbillons de manivelles.....		58,623
42	Bielles, arbres et manivelles ébauchées de bat.-à-vap. et de moulins.....		3,741
43	Plomb en feuilles.....		17,954
44	Acier, bottu ou coulé.....		82,683
45	Fer-blanc, granulé ou en barre.....		14,643
46	Zinc ou Spelter en feuilles.....		18,313
47	Litharge.....		6,337
48	Cartes, mappemonde et atlas.....		2,900
49	Racines médicinales.....		3,719
50	Phosphore.....		2,181
51	Plâtre de Paris et ciment hydraulique, moulu et brûlé.....		10,954
52	Rouge et blanc de plomb, sec		29,794

principaux articles de marchandises britanniques, etc.—Suite

	DE QUEL PAYS IMPORTÉ.					Montant de droits.
	De la Grande Bretagne	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
		De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
1	972			638		321 90
2	21,902	3,581		35,732	23,169	16,232 81
3	111,627	124		29,462	817	27,682 47
4	36,423			12,030	2,214	9,917 72
5	30,224			31,951	1,242	12,301 44
6	3,200			1,393		904 95
7	3,511			2,661	351	1,304 17
8	12,462			1,266	1,799	3,105 16
9	421	88		967	45	304 28
10	970			8,505	16	2,178 65
11	847,726	1		46,849	7,280	180,371 17
12	14,794	253		32,150	140	10,221 22
13	97,385	22		57,716	5,306	31,103 10
14	97,104			40,338	2,140	28,687 36
15	15,006	15		1,300	1,260	2,704 25
16	16,360	3,984		11,374	1,002	3,271 51
17	24,084	561	6	9,102	14,415	4,814 33
18	3,433,848	369		286,328	11,777	686,767 83
19	240,046	1,128	3	165,569	6,298	47,869 63
	11,305,872	22,181	3	3,228,204	264,806	2,881,536 35
20	1,354	91		47		149 31
21	42,747			128,566	15,658	18,684 89
22	6,765			2,676		909 73
23	5,195			2,595		768 38
24	13,240			11,420		2,259 43
25	28,091			18,339		4,443 48
26	2,520			27,047	55	2,599 15
27	65,732	545		108,115	713	16,247 45
28	3,390			344		373 39
29	4,712			7,916	144	1,280 50
30	10,008			1,348		1,132 15
31	3,368			767		207 24
32	49,697			52,786	3,581	11,048 47
33	200,354			27,280	2,138	22,888 49
34	61,454			7,930		6,946 92
35	186,589			4,627	1,934	19,033 58
36	554,959	294		32,070	315	57,206 89
37	9,886			7,563		1,744 94
38	21,137			7,601		2,752 14
39	154,364			23,691		17,805 66
40				5,137		508 70
41	39,108			19,515		3,648 95
42	858			2,883		371 08
43	14,813			3,141		1,795 11
44	73,893	23		8,767		7,958 58
45	7,621			7,022		1,445 65
46	6,266			5,290	6,757	1,787 43
47	5,522			815		633 69
48	456			2,218	226	290 01
49	2,409			1,310		371 90
50	126			2,055		218 08
51	498			10,456		1,095 28
52	27,192			2,602		2,979 37

No.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et valeur des

ARTICLES.		TOTAL DES IMPORTATIONS.	
		Quantité.	Valeur totale.
10 et 5 pour cent. ad valorem.—Suite.			\$
1	Voiles toutes faites.....		5,973
2	Esprits de terrebenline..... Galls.	96,476	49,833
3	Ouvrages tressés de fantaisie, en paille, en paille d'Italie et en herbe ;		2,886
4	Batiment bati à l'étranger.....		1,874
5	Etamine..... libre depuis le 26 mars.....		1,931
6	Encres, papier à écrire et papier sablé..... do do		316
7	Hameçons, lignes etc..... do do		2,898
8	Crin d'Angola, de chèvre, du Thibet, de cheval, } do do ou de chèvre de Turquin, non-manufacturé :... }		153
TOTAL 10 e 15 pour cent. ad valorem.....			2,246,601
<i>Effets libres.</i>			
9	Acides de toute espèce excepté le vinaigre.....		12,229
10	Alum.....		6,557
12	Préparations anatomiques.....		194
13	Ancres pesant au dessus de 6 cwt.....		5,212
14	Animaux—Chevaux..... No.	1,531	165,347
15	Bêtes à cornes..... "	2,403	56,763
15	Moutons..... "	2,788	7,217
16	Cochons..... "	5,014	27,969
17	Autres animaux.....		127
18	Volailles et oiseaux de cage.....		1,170
19	Antimoine.....		790
20	Collections d'antiquités.....		411
21	Tartre.....		400
22	Article pour le service public de la province.....		24,706
23	Perlasse.....	313	6,408
24	Potasse.....	676	6,436
25	Ecorce, baies, noix et végétaux, bois et drogue, servant } uniquement à teindre..... }		65,126
26	Tan.....		2,570
27	Livres imprimés.....		132,884
28	Poudre à blanchir.....		4,756
29	Tamis.....		7,118
30	Borax.....		7,563
31	Outils de relieurs et accessoires.....		978
32	Soies de cochons.....		9,534
33	Millet à balais.....		30,301
34	Bustes, objets coulés et statues.....		4,180
35	Pierres à meule et à aiguiser, travaillées ou non.....		20,197
36	Beurre..... Lbs.	249,742	41,918
37	Bicuit et pain de la Grande-Bretagne et des provinces de l'A. B. du N.		934
38	Pâte de cacao do do do		245
39	Monnaies en lingots.....		19,248
40	Cables—chaines de fer de plus de 3/4 de pouce de diamètre.....		12,970
41	do de chanvre et d'herbe.....		1,773
42	Caoutchouc et gutta percha, non manufacturé.....		88,973
43	Voitures de voyageurs, etc.....		47,670
44	Ciment—marin ou hydraulique cru.....		817
45	Fromage.....	857,951	97,998
46	Charbon et Coke.....	138,644	428,406
47	Armes et vêtements pour les peuplades sauvages.....		7,082
48	do do l'armée.....		42,240
49	Magasins du commissariat et de l'ordonnance.....		827
50	Liège ou écorce de liège.....		364
51	Déchets de coton et de chanvre.....		31,169
52	Coton en laine.....		17,882
53	Crème de tartre cristallisée.....		9,849

principaux articles de marchandises britanniques, etc.—Suite.

De la Grande Bretagne.	DE QUEL PAYS IMPORTÉ.				Montant des droits.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des États-Unis.	D'autres pays étrangers.	
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
3,876	1,048		1,049		566 46
269	7		49,557		5,408 03
532			2,354		288 76
			1,874		187 40
510			1,421		96 58
			316		16 34
1,501			1,397		144 90
			153		7 65
1,611,012	2,008		602,060	31,521	218,302 14
6,549			5,562	118	
5,781	2		774		
125			69		
5,132	80				
21,689			143,558	100	
561			56,202		
269			6,948		
			27,969		
			127		
116			1,054		
757			33		
61			350		
200			200		
17,859			6,847		
			6,400		
		8	6,426		
		12	52,209	3,702	
			2,570		
36,138	3		86,819	9,924	
3,801			955		
864			6,154	100	
7,092			311	160	
183			795		
2,223			7,311		
			30,301		
1,715			442	2,023	
2,910			14,383	2,904	
622	961		40,335		
210	724				
8	237				
18,212	385		651		
12,866			104		
1,773			1,170		
558	45		88,973		
			47,670		
70			747		
4,452	7		93,499	40	
181,693	7,437		237,776	1,500	
7,052			30		
42,046			194		
827					
56	13		295		
916			30,253		
675			17,207		
2,117			3,766	3,966	

No. 2.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et valeur des

ARTICLES.		TOTAL DES IMPORTATIONS.	
		Quantité.	Valeur totale.
<i>Effets libres.— Suite.</i>			\$
1	Diamants et pierres précieuses		310
2	Dons		907
3	Dessins		26,692
4	Terres, ocre et argiles sèches		6,070
5	Œufs	Douz. 14,923	1,914
6	Emeri, papier à l'émeri sablé		4,154
7	Instruments d'agriculture, spécialement importés pour l'en- couragement de l'agriculture		111
8	Corps de chapeaux, de feutre et feutres		9,884
9	Lin, chanvre et étoupe non préparés		64,182
10	Bois de corde	Cordes 19,852	40,855
11	Brique refractaire		17,934
12	Poisson frais		65,304
13	do salé		216,226
14	Huile de poisson crue	Gallons 201,498	112,422
15	Seines, filets, hameçons, etc.		45,339
16	Fruits verts		216,592
17	do secs—des Etats-Unis seulement		35,414
18	Fourures et peaux, et queues non-préparées		136,008
19	Fleur	Quarts 405,093	2,184,331
20	Grains—Orge et seigle	Minots 49,347	36,644
21	Son et gras de son		10,266
22	Blé-sarrasin	Minots 3,813	4,307
23	Bear et Bigg	" 118	143
24	Avoine	" 54,646	26,686
25	Fèves et pois	" 5,582	5,874
26	Blé-d'Inde	" 758,534	558,399
27	Blé	" 1,073,965	1,092,205
28	Fleur de sagou	Lbs. 32,540	2,609
29	Moulée des grains ci-dessus	Quarts 34,086	126,354
30	Pierres précieuses et médailles		476
31	Peaux de baudruche et moules pour les batteurs d'or		2,959
32	Graisse et déchets		15,649
33	Gravier		1,138
34	Gypse ou plâtre de Paris, brut ou moulu, et non brulé		11,763
35	Crin d'Angola, de chèvre, de Thibet, de chevaux, non manufacturé		2,480
36	Peaux crues et cornes		710,883
37	Indigo		39,339
38	Vieux cordage et cordage dépecé		8,351
39	Saindoux	Lbs. 279,975	33,454
40	Chaux de provenance des prov. de l'Amér. Brit. seulement	Quarts 22	29
41	Herbe de Manille, etc., pour les meubles		3,863
42	Engrais		12,721
43	Marbre en blocs ou en pièces plate non polies		22,561
44	Viandes fraîches, fumées et salées	Qtz. 67,472	608,092
45	Chevaux, bestiaux, voitures et harnais de ménageries		19,800
46	Magasins militaires et de marins		37,619
47	Modèles		2,337
48	Instruments de musique pour les corps de musique militaire		363
49	Nitre ou salpêtre		19,288
50	Huile—Beurre de cacao, résine de pin et huile de palme, crue, non rectifiée, et à l'état naturel	Galls. 109,316	69,589
51	Mineral de toute espèce		2,389
52	Instruments et appareils philosoph. pour les instit. et écoles publiques		8,233
53	Fer, plomb et cuivre rouge en saumons	Tonneaux 8,683	153,701
54	Brai et goudron	Quarts. 4,197	10,718
55	Encre et pressee à imprimer		21,868
56	Colis		4,265
57	Guenilles		4,158

principaux articles de marchandises britanniques, etc.—Suite.

De la Grande Bretagne.	DE QUEL PAYS IMPORTE.				Montant des droits.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
	De l'Amerique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
230			310		
7,128			677		
3,130			19,504	60	
			2,736	204	
		21	1,893		
1,476			2,678		
59			52		
1,255			8,629		
5,932			57,301	949	
		45	40,810		
		15	8,642	220	
		4,362	60,942		
		5,033	47,642	8,103	
		155,448	73,098		
		39,324	10,401	201	
32,753		1,984	215,609	300	
590		93	35,414		
21,112		364	114,532		
39,911		13,866	2,090,683	39,871	
		51	36,593		
			10,266		
			4,307		
			143		
		84	26,602		
		10	5,744		
		120	558,399		
15,522			1,066,020	10,663	
1,606			1,003		
184		268	125,902		
351			62	63	
44			2,915		
			15,649		
30			1,108		
			11,763		
			2,480		
594		200	706,685	3,404	
31,742		183	6,585	829	
1,563		381	6,407		
288		117	33,049		
		29			
		15	3,848		
			12,721		
17			22,544		
1,283		3,980	601,454	1,375	
			19,800		
37,544			75		
23			2,314		
278			85		
11,008			8,115	165	
21,219			48,024	346	
			2,389		
3,991		50	3,575	622	
138,725		27	14,949		
1,177		1,069	8,472		
570			21,298		
512			3,750	3	
286			3,872		

No. 2—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et valeur des

ARTICLES.		TOTAL DES IMPORTATIONS.	
		Quantité.	Valeur totale.
<i>Effets libres.—Suite.</i>			\$
1	Résine et rosine..... Quarts.	16,759	21,303
2	Riz Lbs.	3,557,557	109,757
3	Toile à voile		41,437
4	Sel Mits.	1,622,630	261,285
5	Sel ammoniac—Sel de soude		68,643
6	Graines, seulement pour des fins agricoles, horticoles ou pour } fabriques		95,818
7	Effets d'émigrants		315,170
8	Futailles à eau en usage dans les navires		1,810
9	Pouliés de navire, lampes d'habitable, canevas, toile dite <i>duck</i> , } étamine, compas, cap-de-mouton, faux sabords, tampons } de pont, anneaux de fer, roues de poulies, lampes à } signaux, margouillots		15,666
10	Spécimens		2,156
11	Ardoise.....		12,763
12	Pierre brute.....		26,537
13	Blocs stéréotypés pour l'imprimerie.....		795
14	Soufre en pierre ou en poudre		1,813
15	Suif Lbs.	2,976,216	309,039
16	Chardons à carder		548
17	Bois de construction de toute espèce, non manufacturé.....		115,332
18	Étain et zinc ou <i>spelter</i> , en blocs ou en saumons.....		11,217
19	Plantes, arbrisseaux et arbres		25,098
20	Gournables		992
21	Tabac, non manufacturé..... Lbs.	1,964,693	146,994
22	Vernis, luisant et noir.....		462
23	Végétaux.....		66,828
24	Vin, spiritueux et liqueurs, pour l'ordinaire des officiers.....		13,829
25	Bois de toute espèce		19,789
26	Laine Lbs.	413,570	125,265
Total, effets libres.....			10,144,081
27	Réimpressions étrangères de travaux anglais sujets à la propriété } littéraire (sujettes à un droit de 12½ pour cent payable au } gouvernement impérial pour possesseur du droit d'auteur.)		3,510
RÉCAPITULATION.			
28	Effets payant des droits spécifiques		2,617,390
29	do do et 100 pour cent, <i>ad valorem</i>		113,157
30	do do et 40 do do		157,331
31	do do et 30 do do		3,203,315
32	do 25 pour cent, <i>ad valorem</i>		248,710
33	do 20 et 15 pour cent, <i>ad valorem</i>		14,821,066
34	do 10 et 5 do do		2,246,601
35	Effets libres.....		10,144,081
Totaux.....			33,551,651
36	Réimpressions de travaux publiés avec droit d'auteur		3,510
Grand Totaux.....			33,555,161

principaux articles de marchandises britanniques, etc.—*Suite.*

De la Grande Bretagne.	DE QUEL PAYS IMPORTÉ.				Montant des Droits.
	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Des Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
29	3		21,271		
86,356	991		18,562	3,848	
22,326	394		18,717		
95,493	11,881		145,208	8,703	
59,923			8,720		
12,295	4		82,111	1,408	
40,682	1,139		252,516	20,833	
44			1,739	27	
3,533	546		11,587		
355			1,801		
			12,763		
	16		26,521		
11			784		
1,055			758		
			309,039		
			548		
	17,897		97,435		
6,384			4,299	534	
675			24,423		
			992		
8	12		146,974		
209			252		
110	609		66,109		
11,256	304		295	1,974	
794	9		18,986		
59,088	2		66,175		
1,192,467	265,827		8,556,545	129,242	
			3,510		
164,218	9,117		2,334,978	109,077	301,340 65
57,883	566		9,555	45,153	105,955 20
33,442	70		102,302	21,517	49,400 35
317,113	80,315	530	2,615,151	190,206	819,109 66
104,077	1,671		140,611	2,351	62,201 77
11,305,872	22,181	3	3,228,204	264,806	2,881,536 35
1,611,012	2,008		602,060	31,521	218,302 14
1,192,467	265,827		8,556,545	129,242	
14,786,084	381,755	533	17,589,406	793,873	4,437,846 12
			3,510		
14,786,084	381,755	533	17,592,916	793,873	4,437,846 12

No. 3.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la différence des quantités et pour la consommation en Canada, pen-

ARTICLES.	1857.		
	Quantité.	Valeur.	Droit.
1 Ale, bière et porter .....Galls	366,361	\$ 102,075 00	\$ 15,320 15
2 Cirage.....		5,424 00	135 65
3 Poudre à blanchir.....		52,531 00	20,472 50
4 Eau de vie.....Galls	25,591	38,573 00	6,274 34
5 Balais et brosses de toutes espèces.....		73,160 00	10,969 40
6 Chandelles.....		277,658 00	41,649 93
7 Efets pour carrosserie et sellerie.....		54,573 00	16,389 94
8 Porcelaine et potterie.....		242,679 00	36,403 48
9 Cigares.....	27,316	145,107 00	21,766 72
10 Pendules, montres et bijouteries, etc.....		166,356 00	17,181 73
11 Hardes faites.....		24,318	3,279 00
12 Café vert.....	1,374,121	41,991 00	6,300 25
13 do autre.....	24,318	5,192 00	3,238 70
14 Sucrerie et bombons.....		4,796,046 00	719,413 08
15 Cordiaux.....	3,239	151,308 00	3,784 08
16 Coton.....		1,831,293	197,697 00
17 Coton à chandelles filé et en chaîne.....		243,139 00	36,475 43
18 Fruits secs et noix.....			
19 Drogues et médecines.....		608,172 00	91,229 04
20 Essences et parfums.....		5,297 00	132 52
21 Marchandises de goût.....		7,958 00	199 20
22 *Feutres.....		16,572 00	414 36
23 *Briques.....			
24 *Hameçons, lignes, filets.....			
25 Appareils à gaz, girandoles et chandeliers.....			
26 Genièvre.....	99,976	56,862 00	69,983 60
27 Verre et verrerie.....		300,297 00	45,049 63
28 Fusils, carabines et armes à feu.....			
29 Poudre à tirer et pièces d'artifice.....		33,715 00	5,057 48
30 Chapeaux, casquettes et chapeaux.....		229,033 00	34,360 40
31 Bonneterie.....		157,197 00	23,579 68
32 Fer et articles en fer.....		1,959,769 00	293,985 80
33 En barre, rond et en feuille.....		1,025,824 00	25,824 87
34 En feuille à bouilloir, tôle roulé, etc.....		158,191 00	7,033 29
35 Chaînes et cables-chaînes.....		69,984 00	1,493 06
36 A rails pour chemins de fer.....		55,037 00	2,752 05
37 Roues et essieux, } pour chemins de fer.....		849,774 00	21,244 40
38 Cercles et liens }			
39 Autres articles pour chemins de fer.....			
40 Cuir tanné.....		514,493 00	77,182 15
41 Cuir manufacturé—bottes et souliers.....		325,345 00	65,074 74
42 do autres que bottes et souliers.....		206,799 00	41,361 91
43 Toile.....		334,985 00	50,248 17
44 Locomotives et chars de chemin de fer.....			
45 Machines.....		317,657 00	47,667 45
46 Macaroni et vermicelle.....	16,457	1,226 00	342 86
47 Manufactures de cuivre jaune ou cuivre rouge.....			
48 Fourures.....		153,747 00	23,062 15
49 D'or, d'argent et objets plaqués.....			
50 De caoutchouc ou gutta percha.....		58,471 00	11,694 84
51 Marbre.....			
52 Papier maché, os, écaille, cornes, na- } cre de perle et ivoire			
53 Paille, herbe, osier, etc.....		190,571 00	28,586 72
54 Bois.....		283,884 00	42,601 02
55 Mélasses.....	1,286,186	466,394 00	53,592 46
56 Instruments de musique.....		133,079 00	19,962 38
57 Moutarde.....	85,740	13,407 00	4,287 02
58 Huile.....	283,190	214,307 00	32,147 00
59 Toiles cirées.....			
Colis.....		162,913 00	4,087 21

valeurs des principaux articles des marchandises britanniques et étrangères entrées pendant les années 1857, 1858 et 1859.

	1858.			1859.		
	Quantité.	Valeur.	Droit.	Quantité.	Valeur.	Droit.
1	159,228	\$ 46,812 00	\$ 7,476 65	92,480	\$ 30,520 00	\$ 8,804 08
2		10,053 00	1,744 54		7,176 00	2,081 36
3		2,994 00	74 84		4,756 00	
4	53,943	109,973 00	43,679 44	38,236	45,643 00	39,386 41
5		2,452 00	581 60		18,335 00	3,673 42
6		51,896 00	8,611 86		52,725 00	10,442 34
7		29,542 00	5,724 01		41,882 00	8,377 11
8		192,765 00	29,303 33		190,969 00	37,765 47
9	18,135	33,046 00	11,488 34	33,433	29,722 00	11,604 36
10		144,698 00	23,723 64		131,643 00	15,856 84
11		113,239 00	23,161 31		108,392 00	27,105 54
12	1,778,835	203,357 00	20,205 31	2,103,508	256,543 00	21,035 08
13	27,633	3,686 00	992 70	35,925	3,052 00	922 04
14		39,967 00	6,857 26		32,021 00	6,407 17
15	1,439	2,500 00	1,438 35	2,613	4,109 00	3,128 56
16		3,315,119 00	497,234 20		4,863,444 00	902,150 21
17		149,595 00	6,030 98		204,672 00	18,846 60
18	1,969,093	161,577 00	49,526 66	2,739,819	174,768 00	53,022 59
19		183,498 00	29,014 16		185,614 00	40,590 60
20		25,656 00	4,514 69		24,996 00	4,999 49
21		260,237 00	41,701 47		318,143 00	63,599 83
22		8,680 00	111 21		9,884 00	
23		6,891 00	112 39		17,934 00	
24		25,622 00	817 49		48,237 00	144 90
25		1,251 00	249 99		8,343 00	1,668 72
26	132,884	68,363 00	95,306 35	125,508	51,019 00	51,975 75
27		194,110 00	31,496 90		227,495 00	44,943 86
28		4,924 00	974 70		7,146 00	1,429 02
29		12,084 00	1,877 81		13,817 00	2,587 39
30		150,810 00	25,099 64		256,899 00	51,378 97
31		46,984 00	7,047 68		22,316 00	4,398 17
32		1,331,983 00	216,448 45		1,347,167 00	266,892 52
33		758,217 00	29,369 95		850,172 00	83,187 39
34		231,164 00	9,069 56		263,647 00	26,149 33
35		29,095 00	389 00		12,970 00	
36		36,909 00	1,811 84		17,449 00	1,744 94
37		1,070,213 00	35,874 22		178,055 00	17,805 66
38		15,658 00	2,348 63		62,364 00	4,020 03
39		447,346 00	75,199 98		332,502 00	66,497 97
40		197,934 00	42,162 07		133,109 00	33,278 03
41		113,046 00	22,820 58		96,600 00	19,695 82
42		138,110 00	20,716 40		203,671 00	38,951 56
43		125,332 00	18,799 80		2,820 00	549 24
44		94,924 00	14,000 80		100,204 00	19,156 34
45	18,818	1,567 00	462 41	54,200	2,917 00	605 63
46					56,819 00	11,364 13
47		65,202 00	10,208 73		62,343 00	12,447 15
48					47,997 00	9,598 08
49		41,045 00	8,211 24		27,989 00	5,599 59
50		1,796 00	356 89		11,568 00	2,302 84
51		22,859 00	4,291 89		27,118 00	5,422 81
52		93,338 00	14,204 62		79,889 00	15,975 33
53		205,568 00	32,825 50		113,748 00	22,081 17
54	1,360,073	314,949 00	55,477 10	1,148,814	237,145 00	49,629 79
55		100,179 00	17,783 46		108,993 00	21,798 20
56	79,459	11,791 00	3,972 88	158,250	22,073 00	4,416 03
57	245,484	181,681 00	28,302 20	414,438	287,925 00	55,899 78
58		21,561 00	3,797 79		42,898 00	8,579 58
59		102,434 00	2,568 29		88,649 00	16,232 81

No. 3.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la différence des

ARTICLES.	1857.		
	Quantité.	Valeur.	Droit.
		\$ cts.	\$ cts.
1 Grains—Orge et seigle.....Mts. 9,028 7,803 00			
2 Son et gras de son..... " 10,488 15,841 00			
3 Avoine..... " 5,961 00			
4 Fèves et pois..... " 1,095,703 720,435 00			
5 Blé-d'inde..... " 175,481 85,399 00			
6 Blé..... " 2,414,366 2,375,638 00			
7 * Houblon..... " 21,806 00			
8 Farine provenant des grains ci-dessus.....Qrts. 14,287 53,697 00			
9 Graisse et déchets..... 22,363 00			
10 Peaux, non tannées..... 307,404 00			
11 Indigo..... 24,482 00			
12 Etoupe et fils de Carret..... 27,205 00			
13 Saindoux.....Lbs. 501,270 58,974 00			
14 † Plomb, en gueuse et en feuille..... 35,581 00			
15 Marbre, en blocs, brut..... 26,954 00			
16 † Cartes géographiques..... 31,452 00			
17 Engrais..... 26,137 00			
18 Viandes, toutes sortes.....Lls. 10,315,200 920,898 00			
19 Hardes militaires..... 37,736 00			
20 Effets militaires et de marine..... 85,902 00			
21 Modèles..... 1,050 00			
22 Huile de cocoa, noix, pin et palmier.....Galls. 20,913 00			
23 Do de poisson..... " 338,323 276,767 00			
24 Instruments philosophiques..... 8,034 00			
25 Fer, en gueuse..... 19,582 406,133 00			
26 Poix et goudron.....Qrts. 3,250 11,251 00			
27 Matériaux d'imprimerie..... 65,474 00			
28 Résine et rosine.....Qrts. 5,907 14,566 00			
29 Riz.....Lbs. 2,864,624 122,675 00			
30 Sel.....Mts. 1,333,691 251,039 00			
31 Graines..... 75,291 00			
32 Etoffe à voile..... 140,939 00			
33 Effets d'émigrants..... 374,679 00			
34 Soude..... 18,335 00			
35 Echantillons..... 926 00			
36 Pierre et ardoise.....			
37 Suif.....Lbs. 3,578,680 357,569 00			
38 Bois de construction..... 230,344 00			
39 Arbres et plantes..... 51,562 00			
40 Végétaux..... 66,906 00			
41 Vin, etc., pour l'ordinaire des officiers...Galls. 4,100 10,265 00			
42 Laine.....Lbs. 121,830 40,182 00			
43 Métal jaune..... 47,970 00			
44 Autres articles..... 403,995 00			
RÉCAPITULATION.			
45 Effets payant des droits spécifiques..... } 5,538,203 00 1,042,784 63			
46 Et 100 pour cent, 40 pour cent et 30 pour cent ad valorem..... }			
47 Effets à 25 pour cent ad valorem..... }			
48 Do à 20 pour cent, 15 pour cent et 12½ pour cent ad valorem..... } 18,465,486 00 2,799,486 32			
49 Do à 10 pour cent, 5 pour cent et 2½ pour cent ad valorem..... } 3,019,005 00 82,780 23			
49 Effets libres..... 12,407,904 00			
50 Réimpressions étrangères publiées avec droit d'auteur.....			
Totaux..... 39,430,598 00 3,925,051 18			

* Imposable en 1858 en 1859.
 † Plomb en feuille imposable en 1859.
 ‡ Imposable en 1859.

et valeurs des principaux articles, etc.—Suite.

	1858.			1859.		
	Quantité.	Valeur.	Droit.	Quantité.	Valeur.	Droit.
		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
17,777 10,465 00						
2,092 2,097 00						
..... 4,051 00						
599,229 392,656 00						
72,485 21,975 00						
2,240,514 1,647,489 00						
..... 29,734 00 1,659 17						
6,772 21,983 00						
..... 21,264 00						
..... 495,375 00						
..... 20,620 00						
..... 10,089 00						
347,963 41,412 00						
..... 18,509 00						
..... 13,464 00						
..... 8,980 00						
..... 19,010 00						
10,577,728 549,419 00						
..... 30,607 00						
..... 35,527 00						
..... 1,379 00						
..... 34,553 00						
154,900 123,521 00						
..... 5,882 00						
6,717 124,905 00						
2,708 7,670 00						
..... 24,418 00						
..... 6,050 15,571 00						
1,658,272 62,565 00						
1,713,696 327,925 00						
..... 36,030 00						
..... 89,118 00						
..... 364,343 00						
..... 21,118 00						
..... 2,121 00						
..... 2,156 00						
..... 54,149 00						
4,000,054 401,875 00						
..... 151,584 00						
..... 22,867 00						
..... 18,751 00						
8,306 7,617 00						
224,664 46,575 00						
..... 17,972 00						
..... 234,144 00						
..... 29,078,527 00 3,381,389 51						
..... 5,801,245 00 1,274,960 27						
..... } 6,091,193 00 1,275,805 86						
..... } 248,710 00 62,201 77						
..... 12,251,549 00 2,009,619 72						
..... 14,821,066 00 2,881,536 35						
..... 2,652,119 00 96,809 52						
..... 8,373,614 00 218,302 14						
..... 10,144,081 00						
..... 3,510 00						
..... 29,078,527 00 3,381,389 51						
..... 33,555,161 00 4,437,846 12						

No. 4.—TABLEAU de l'importation des articles suivants en Canada venant des Indes Occidentales Étrangères, distinguant si ces importations ont eu lieu en droite ligne ou si elles sont passées par quelque possession britannique ou des pays étrangers pendant l'année 1859.

ARTICLES.	TOTAL.		Directement des Indes Occidentales Étrangères par le St. Laurent.	PAR D'AUTRES PAYS.	
	Quantité.	Valeur.		Etats-Unis.	Nouvelle Écosse, Nouveau Brunswick, Terre-Neuve et l'Isle du Prince Edouard.
Café	147,609	\$ 16,705	\$	\$ 1,507	
Sucre	2,183,672	115,068	46,842	11,126	
Melasse	207,693	39,832	2,313	9,229	
Rum	4,052	1,078	787	.....
Cigares.....	315	411	.....	.....
Epices	2,140	341	.....	13
Autres articles.....	.....	5,500	2,228	.....
Totaux.....	.....	178,935	52,170	104,890
				21,875	

No. 5.—TABLEAU détaillé indiquant la valeur des principaux articles importés en Canada, par la mer, *viâ* fleuve St. Laurent, à chaque des ports ci-dessous mentionnés, pendant l'année 1859.

P O R T S.	Animaux.	Charbon.		Café.		Cordage.	Drogues et Médecines.	Poisson.	Fruits.
	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.
	\$	Ton'x.	\$	Lbs.	\$	\$	\$	\$	\$
Amherst.....		20	40	10,854	1,491	722		173	29
Dundas ..							204		
Gaspé.....		203	518	3,391	406	5,440	3		44
Guelph ..							68		
Hamilton ..							1,052		
Montréal ..	22,480	1,250	4,993	33,752	4,508	4,673	144,709	113,233	50,349
Québec ..		76,152	184,643	246	24	15,381	4,933	36,295	4,123
Sault Ste. Marie ..				117	17	5	56		71
Toronto ..						893	7,670		1,318
Totaux.....	22,480	77,625	190,194	48,360	6,446	27,114	158,695	149,701	55,934

No. 5.—TABLEAU détaillé indiquant la valeur des principaux articles, etc.—*Suite.*

P O R T S.	Fer non Manufacturé.	Cuir, tanné.	Liqueurs.		Chandelles.	Coton.	Fourrures.
	Valeur.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.
Amherst.....	\$ 129	\$ 204	Gallons. 781	\$ 496	\$ 149	\$ 2,903	\$
Belleville.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,988	.....
Brantford.....	.....	.....	.....	.....	.....	139	.....
Brockville.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,983	.....
Bytown.....	.....	.....	25	57	.....	50,133	.....
Clifton.....	.....	.....	203	504	.....	.....	.....
Dalhousie.....	1,367	.....	64	183	.....	4,195	.....
Gaspé.....	639	441	1,739	702	360	16,877	.....
Guelph.....	.....	.....	620	920	.....	6,167	.....
Hamilton.....	6,685	.....	6,034	6,034	697	254,767	495
Hope.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,222	.....
Kingston.....	28,103	4,794	464	464	534	18,781	32
London.....	.....	.....	1,286	2,346	.....	90,897	.....
Montréal.....	790,976	49,220	179,946	331,433	28,589	1,627,302	58,140
Niagara.....	.....	.....	256	353	.....	.....	.....
Owen's Sound.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,060	.....
Québec.....	258,667	8,755	87,000	87,054	10,512	358,048	2,856
Sarnia.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,947	.....
Sault Ste. Marie.....	52,531	2,712	105	105	.....	1,099	.....
Toronto.....	.....	.....	8,252	8,252	1,061	371,099	497
Whitby.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,036	.....
Woodstock.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,439	.....
Totaux.....	1,139,097	66,126	286,775	438,903	41,902	2,822,082	62,020

No. 5.—TABLEAU détaillé indiquant la valeur des principaux articles, etc.—*Suite.*

P O R T S .	Verreries, Objets en verre et potteries.	Fer et quincailleries.	Bijouterie horloges et montres.	Cuir.	Toile.	Marchandises de fantaisies.	Soie.	Savon.
	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.
Amherst.....	\$ 14	\$ 1,267	\$	\$ 667	\$	\$	\$ 1	\$
Belleville.....	.....	2,364	32	.....	.....	.....	750	.....
Brantford.....	974	787	.....	.....	417	676	.....	.....
Brockville.....	.....	.....	.....	.....	1,043	.....	1,215	.....
Bytown.....	939	9,431	.....	.....	4,028	6,709	16,039	.....
Clifton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	109	.....
Cobourg.....	467	8,596	.....	.....	1,686	.....	1,620	.....
Dalhousie.....	1,641	9,328	144	491	1,212	.....	2,898	.....
Darlington.....	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dover.....	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dundas.....	544	644	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaspé.....	1,182	6,591	.....	5,476	.....	238	.....	.....
Guelph.....	.....	733	.....	34	.....	.....	.....	.....
Hamilton.....	5,184	68,382	9,452	6,673	6,468	6,673	32,855	.....
Hope.....	.....	1,432	.....	6	135	.....	441	.....
Kingston.....	2,754	6,433	24	1,059	3,580	1,604	4,460	.....
London.....	5,166	7,667	.....	.....	4,444	.....	6,519	.....
Montréal.....	188,931	495,138	29,095	25,276	76,540	125,601	167,805	29,129
Owen's Sound.....	.....	.....	.....	.....	459	.....	115	.....
Picton.....	286	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Québec.....	59,200	85,933	7,693	3,683	20,374	53,882	46,623	11,585
Sarnia.....	.....	.....	.....	.....	102	1,000	.....	.....
Sault Ste. Marie.....	105	1,682	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toronto.....	34,173	58,501	5,819	3,178	25,465	.....	66,762	1,077
Whitby.....	422	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Woodstock.....	.....	103	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	302,235	765,012	52,259	46,543	145,953	229,510	348,212	41,791

No. 5.—TABLEAU détaillé indiquant la valeur des principaux article, etc.—*Suite.*

P O R T S .	Lainages.		Mélasse.		Huile.		Papiers, papeteries et livres.	Peintures et couleurs.	Fer à rails.
	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Valeur.	Valeur.
Amherst.....	\$ 297	Gallons. 10,538	\$ 3,104	Gallons. 154	\$		\$		
Belleville.....	4,367								
Brantford.....	3,252						438		
Brockville.....	4,720			1,395			2,024	596	6,462
Bytown.....	60,027						303		
Clifton.....				450					
Cobourg.....	12,549							574	112
Dalhousie.....	3,629								
Darlington.....	746						204		
Dover.....									
Dundas.....	9,553				91		229		
Gaspé.....	5,116			3,380	680		27	459	
Guelph.....	143,534						235		
Hamilton.....	4,863				3,556		1,924	780	
Hope.....	24,893							160	
Kingston.....	28,689						3,231	91	3,599
London.....	1,254,906						55	150	
Montréal.....	846			23,465	217,166		126,308	101,291	27,828
Owen's Sound.....	251,395			4,604	29,700		27,602	26,008	61,356
Québec.....	1,065								
Sarnia.....	5,939						32	26	
Sault Ste. Marie.....							3,088		
Trois-Rivières.....							27,993	4,936	18,013
Toronto.....	276,996				4,287		311		
Woodstock.....									
Totaux.....	2,097,382	161,531	34,553	263,848	214,020	194,004	135,071	117,370	

No. 5.—TABLEAU DÉTAILLÉ indiquant la valeur des principaux articles, etc.—Suite.

P O R T S .	Riz.		Acier.	Sel.		Sucre.		Épices.
	Quantité.	valeur.		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
	Lbs.	\$	\$	Minots.	\$	Lbs.	\$	\$
Amherst	44	255	.....	38,956	9,569	1,616	131	13
Cobourg .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13
Dalhousie .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaspé	52	272	46	76,812	7,887	11,961	212	.....
Hamilton .....	.....	.....	1,297	.....	.....	.....	.....	.....
Kingston .....	.....	.....	3,989	.....	.....	.....	.....	.....
London .....	.....	.....	908	.....	.....	2,949	250	381
Montréal	17,060	59,826	51,640	38,450	3,845	1,518,304	113,492	43,875
Québec	769	26,348	5,942	831,782	88,540	657,000	31,788	5,303
Sault Ste. Marie	2	10	.....	.....	.....	.....	.....	10
Toronto .....	.....	.....	2,886	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	17,927	86,711	66,708	986,000	109,841	2,194,182	146,666	49,595

No. 6.—TABLEAU COMPARATIF de la quantité et valeur des principaux articles importés en Canada par la mer, *viâ* fleuve St. Laurent, pendant les années 1858 et 1859.

ARTICLES.	1858.		1859.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Animaux		\$ 2,988		\$ 22,480
Charbon.....Tonneaux.	60,685	143,329	77,625	190,194
Café.....Lbs.	90,620	10,872	48,360	6,446
Cordages		45,886		27,114
Drogues et médecines.....		71,735		158,695
Poisson.....		68,515		149,701
Fruits		32,206		55,934
Fer—non manufacturé		887,156		1,139,097
Cuir—tanné.....		118,169		66,126
Liqueurs	426,453	191,956	286,775	438,903
Manufactures—Chandelles.....		17,696		41,902
Coton		2,134,156		2,822,082
Fourrures.....		51,190		62,020
Verrerie, objets en verre et poterie.....		264,359		302,235
Fer et quincaillerie		565,732		765,012
Bijouterie, horloges et montres.....				52,259
Cuir		61,537		46,543
Toile.....		124,214		145,953
Dentelles et march. de fantaisie.....		265,455		229,510
Souie		359,596		348,212
Svon		63,573		41,791
Lainages		2,139,154		2,097,382
Mélasse	202,162	56,178	161,531	34,553
Huile.....do	133,311	95,755	263,848	214,020
Papier, papeteries et livres.....		210,576		194,004
Peintures et Couleurs.....		95,818		135,071
Fer à rails		1,025,744		117,370
Riz	11,410	44,432	17,927	86,711
Acier.....		45,825		66,708
Sel	988,282	97,611	986,000	109,841
Sucre	3,244,283	198,714	2,194,182	146,666
Épices		19,669		49,595
Thé	843,427	146,722	869,361	272,218
Tabac	76,881	14,610	14,711	3,032
Fer blanc, zinc, cuivre et plomb.....		239,395		130,642
Autres articles		857,638		702,732
		10,768,161		11,472,754
Ajoutez les march. en transitu pour les États-Unis.....		26,916		76,314
Totaux.....		\$10,795,077		\$11,549,068

No. 7.—TABLEAU COMPARATIF de la quantité et valeur des marchandises énumérées dans le traité de réciprocité, étant du crû et produit des Etats-Unis, et importées en Canada, pendant les années 1858 et 1859.

ARTICLES.	1858.		1859.	
	Quantité	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$		\$
Animaux.....Nom.	10,170	240,186	10,847	234,677
Cendres.....		23,369		12,826
Ecorce.....Cordes.	525	2,117	600	2,570
Milet à balais.....		30,872		30,301
Meules et pierres à aiguiser.....		13,528		14,383
Beurre.....Qtz.	43,120	7,037	246,719	40,335
Fromage.....do	1,092,672	90,045	791,410	93,499
Charbon.....Ton'x	70,097	242,700	78,557	237,776
Laine de coton.....		11,238		17,207
Teinture.....		28,545		52,209
Œufs.....Douz.	20,735	2,487	14,713	1,893
Poisson.....		78,030		108,584
Huile de poisson.....	95,000	78,936	129,983	73,098
Poisson, produits du.....		708		
Bois de chauffage.....Cordes.	24,605	47,657	19,803	40,810
Fruits—Séchés.....		29,922		35,414
do Verts.....		89,071		215,609
Lin, chanvre et étoupe, non manufacturé.....		46,372		57,301
Fleur.....Qrts.	192,250	750,580	387,062	2,090,683
Fourrures et peaux, non préparées.....		37,568		114,532
Grains, toutes sortes.....	3,031,725	2,078,464	1,790,835	1,709,077
Gypse.....		5,337		11,763
Peaux et peaux crues.....		125,000		250,000
Saindoux.....	347,963	41,209	275,205	33,049
Engrais.....		12,134		12,721
Farine.....Qrts.	6,492	21,064	33,964	125,902
Viandes, toutes sortes.....Qrtx.	93,600	544,366	66,730	601,454
Minéraux de métaux.....		9,038		2,389
Pois et goudron.....Qrts.	2,308	6,204	3,345	8,472
Plantes et arbustes.....		22,647		24,423
Volailles.....		1,582		1,054
Guenilles.....		943		3,872
Riz.....Qtz.	482,160	18,142	600,254	18,562
Graines.....		78,356		82,111
Ardoises.....		15,830		12,763
Pierre et marbre, brut.....		51,469		49,065
Suif.....Lbs.	3,999,904	401,860	2,976,216	309,039
Bois de cons.rnction et autres.....		115,231		97,435
Tabac, non manufacturé.....Lbs.	1,390,074	135,025	1,964,488	146,974
Térébentine.....		31		
Végétaux.....		18,614		66,109
Laine.....		11,101		66,175
Totaux.....		\$ 5,564,615		\$ 7,106,116

No. 9.—TABLEAU COMPARATIF des importations, indiquant la différence de la valeur et des montants des droits perçus sur les marchandises entrées pour la consommation en Canada, durant les années 1856, 1857, 1858, et 1859, respectivement.

D'OU IMPORTÉ.	V A L E U R .				D R O I T .			
	1856.	1857.	1858.	1859.	1856.	1857.	1858.	1859.
	\$	\$	\$	\$	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Grande Bretagne	18,212,934	17,559,025	12,287,053	14,786,084	} 4,508,882 08	} 3,925,051 18	} 3,381,389 51	} 4,437,846 12
Colonies de l'Amérique du Nord	1,032,595	7,51,888	423,826	381,755				
Indes Occidentales	17,613	26,823	.....	533				
Etats-Unis	22,704,509	20,224,651	15,635,565	17,592,916				
Autres pays étrangers	1,616,736	868,211	732,083	793,873				
Totaux.....	43,584,387	39,430,598	29,078,527	33,555,161	4,508,882 08	3,925,051 18	3,381,389 51	4,437,846 12

No. 10.—RAPPORT de la quantité et de la valeur des marchandises importées en Canada par le St. Laurent des provinces de la Nouvelle Ecosse, du Nouveau Brunswick, de l'Isle du Prince Edouard et de Terre-Neuve, pour l'année 1859.

ARTICLES.	Nouvelle-Ecosse.		Nouveau Brunswick.		Isle du Prince Edouard.		Terreneuve.		TOTAL.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Sucre.....Lbs.	1,362,206	\$ 69,417		\$					1,387,048	\$ 70,561
Melasse.....Galls.	147,778	21,158					24,842	1,144	147,808	21,163
Cigares.....Lbs.	16	26							16	26
Vin.....Galls.	575	618					520	847	1,095	1,465
Rum.....	9,558	2,008							9,558	2,008
Epices.....Lbs.	9,769	380							9,769	380
Fruits séchés.....	2,234	172							2,234	172
Café.....	11,765	1,616							11,765	1,616
Thé.....	4,458	1,477							4,458	1,477
Tabac.....	13,969	2,904							13,969	2,904
Poisson.....Galls.		69,670		17,334				53,186		140,190
Autre huile.....	37,075	14,835	3,710	2,512			33,458	21,280	74,243	38,627
Fourrures et peaux.....			2,500	1,267				38	2,535	1,305
Peaux crues.....		60								60
Charbon.....Ton'x.		200								200
Monnaies et lingots.....		10,546							3 659	10,546
Fleur et Farine.....Qrts.		385								385
Sel.....Mts.	2,061	13,336			77	457			2,138	13,793
Autres articles.....	29,537	8,199	675	218	1,032	489			31,244	8,906
		34,438		303		1,078		619		36,438
Totaux.....		251,445		21,634		2,024		77,119		352,222

No. 11.—RAPPORT de la quantité et de la valeur des marchandises importées en premier lieu aux États-Unis et de là en Canada, distinguant les marchandises passant par ce pays sous entrepôt de celles achetées dans les États-Unis ; ainsi que les marchandises du produit ou des manufactures des États-Unis pendant l'année 1859.

ARTICLES.	Passant par les États-Unis en entrepôt.		Achetées dans les États-Unis.		Non du produit des États-Unis.		Valeur.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
Whiskey	2,254	\$ 1,913	40,024	14,892	3,337	4,657	
do	1,819	1,264	1,879	1,984	2,008	921	
Eau-de-vie.	837	314	240	108	1,769	1,068	
Genièvre	216	114	481	269			
Rum			643	259			
Spiritueux et eaux fortes non énumérées ci-dessus			250	16,070	11,190	9,031	
Cordiaux			20,962	39,078	402,842	37,523	
Cigares			421,004	258,170	18,695,290	1,309,904	
Sucre, raffiné	210,318	10,495	3,173,813	104,101	442,400	97,577	
do autres sortes			531,719	3,477			
Melasse			17,039	3,968			
Aile, bière et porter							
Cirage	8,812	1,956			5,825,052	2,071,339	
Thé	4,263	507			2,099,590	251,134	
Café	490	232			30,696	10,171	
Canelle, macis, et muscade						4,475	
Epicés, comprenant le gingembre, le piment et poivre moulu					58,650	100,542	
Fruits secs	179,920	10,603	361,900	19,694	1,443,160		
Médecines brevetées et préparations médicales		97		50,938	300	95	
Tabac en poudre			32,612	5,938			
Savon			135,595	8,682			
Empois			545,510	32,743			

Tabac—manufacturé			3,029,842	491,880	424,568	76,555
Vins de toute espèce—en futailles	46,586	22,524	10,842	7,491	20,267	18,809
do do en bouteilles	457	2,228	357	2,099	904	5,455
Marchandises payant 25 ¢ cent		28,652		140,611		
do do 20 et 15 ¢ cent		4,278,237		2,487,251		740,953
do do 10 et 5 do		120,547		506,724		95,336
Effets libres		66,808		8,040,225		516,320
Totaux		4,546,491		12,237,541		5,351,865

No. 12.

TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS,

OU COMPTE DÉTAILLE DES

PRINCIPAUX ARTICLES

DES

MANUFACTURES ET PRODUITS CANADIENS,

EXPÉDIÉS A BORD DES VAISSEAUX

PENDANT L'ANNÉE 1859.

Indiquant la Quantité et la Valeur de chaque Article expédié à bord, et indiquant en quel pays il a été exporté.

No. 12.— TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS ou compte détaillé des principaux articles des manufactures et produits Canadiens, expédiés à bord des vaisseaux pendant l'année 1859, indiquant la quantité et la valeur de chaque article mis à bord, et indiquant en quel pays il a été exporté.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CUIVRE—EXPORTÉ				À d'autres pays étrangers.
			À la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Coaticook.....	Ton'x. 40	\$ 3,967	\$	\$	\$ 3,967	\$	
Québec.....	20	5,260	5,260		216		
Other Ports.....	1	216					
Totaux.....	61	9,443					
MINÉRAI DE CUIVRE ROUGE.							
Coaticook.....	Ton'x. 14	\$ 280	\$	\$	\$ 280	\$	
Fort Erie.....	14	310			310		
Québec.....	27	2,750	2,750				
Sault Ste. Marie.....	3,373½	337,346	232,391		104,955		
Totaux.....	3,403	340,686					
MINÉRAI DE FER.							
Kingston.....	Ton'x. 9,097	\$ 25,765	\$	\$	\$ 25,765	\$	
Montréal.....	120	200					
Totaux.....	9,217	25,965					

	FER EN GUEUSE ET EN MORCEAUX				PIERRE.				POISSON—SECHÉ ET FUMÉ.				
	Tonneaux.	\$	\$	\$	Tonneaux.	\$	\$	\$	Quintaux.	\$	\$	\$	\$
Coaticook.....	915	9,935											
Fort Erie.....	254	5,990											
Hamilton.....	788	11,272											
Kingston.....	484	9,379											
Montréal.....	30	300											
Sault Ste.-Marie.....	42	1,982											
St. Jean.....	460	9,011											
Toronto.....	277	4,912											
Windsor.....	716	21,490											
Autres ports.....	120	2,202											
Totaux.....	4,086	76,473											
PIERRE.													
Amherstburgh.....		\$ 14,693											
Dundee.....		153											
Georgeville.....		203											
Kingston.....		371											
Prescott.....		400											
Autres ports.....		125											
Totaux.....		15,945											
POISSON—SECHÉ ET FUMÉ.													
Amherst.....	Quintaux. 12,429	\$ 29,271	\$ 28,569	\$ 702	\$ 181,102								
Gaspé.....	78,186	236,720	19,281		139,489								
New Carlisle.....	52,279	171,212	3,542										
Québec.....	116	1,272	80										
Autres ports.....		14											
Totaux.....	143,010	438,489	51,472	716	320,591								

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS, ETC.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	POISSON SAUMURÉ.—EXPORTE				A d'autres pays étrangers.
			AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.	
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Amherst	Quarts. 101,380	\$ 215,485	\$ 132,753	\$ 82,732	\$ 200	\$ 200	
Brighton	412	2,413		2,413			
Coaticook	460	7,317		7,317			
Gaspé	243	1,928	1,084	1,176			
Kingston	250	1,176		5,294			
Milford	872	5,294		7,473			
Montréal	593	7,473	5,836	15,224			
New Carlisle	14,550	21,468		7,788			
Piton	1,475	7,788		4,050			
Sarnia	1,012	4,050		4,143			
Sault Ste.-Marie	791	4,143		6,950			
Wellington	1,485	6,950	50	11,787			
Autres ports	2,456	13,289	144				
Totaux	125,979	298,774	139,723	144	156,522	200	
POISSON FRAIS.							
Cobourg		\$ 2,232	\$	\$	\$	\$	
Crambhe		4,063					
Fort Erie		1,166					
Sarnia		1,945					
Windsor		7,956					
Autres ports		2,368					
Totaux		19,730			19,730		

HUILE DE POISSON.

Amherst	Gallons. 27,971	\$ 15,490	\$ 14,860	\$ 630	\$
Coaticook	7,085	5,873		5,873	
Gaspé	6,140	3,042	84		
New Carlisle	29,101	12,216			
Québec	238	140	120		
Autres ports	278	194		194	
Totaux	70,813	36,955	15,064	6,097	

FOURRURES OU PEAUX.

Amherst		\$ 5,097	\$	\$	\$
Gaspé		460			
Kingston		17,795		17,795	
Autres ports		123		123	
Totaux		23,475	5,097	17,918	

POTASSE.

Amherst	Quarts. 63	\$ 1,900	\$	\$ 1,900	\$
Chatham	37	1,024		1,024	
Dover	46	1,195	420	775	
Port Erie	92	3,694		3,694	
Montréal	24,403	733,159		3,694	
Québec	73	2,175		145,708	
Sarnia	437	12,625		12,625	
Wallaceburgh	70	2,800		2,800	
Windsor	233	8,050		8,050	
Autres ports	144	2,890		2,890	
Totaux	25,598	769,512	420	179,466	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	PERLASSE—EXPORTEE				D'autres pays étrangers.
			DES COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales.
Clifton	Quarts. 1	\$ 50	\$	\$	\$ 50	\$	
Conitcook	4,613	132,546	89,331		43,215		
Montréal	7,112	191,393	191,393		300		
Québec	485	13,470	13,470				
Stanstead	10	300					
Totaux.....	12,221	337,759	294,1		43,565		
BOIS DE CONSTRUCTION, FRÈNE.							
Québec	Ton'x. 4,254	\$ 23,831	\$ 23,819	\$	\$ 236	\$ 12	
St. Jean	59	236					
Totaux.....	4,313	24,067	23,819		236	12	
MÉRISIER.							
New Carlisle	Ton'x. 802	\$ 3,417	\$ 3,417	\$	\$	\$ 6	
Québec	6,805	49,911	49,905				
Rimouski	319	2,906	2,906		60		
St. Jean	11	60			60	6	
Totaux.....	7,937	56,294	56,228		60	6	

	Quantité totale.	Valeur totale.	O R M E .				D'autres pays étrangers.
			É R A B L E .		Aux Etats-Unis.	D'autres pays étrangers.	
			Chatham.	Dover.			
Québec	Ton'x. 26,269	\$ 200,801	\$ 200,787	\$	\$ 39	\$ 14	
St. Jean	9	39					
Totaux.....	26,278	200,840	200,787		39	14	
É R A B L E .							
Québec	Ton'x. 81	\$ 715	\$ 715	\$	\$ 13	\$	
St. Jean	3	13					
Totaux.....	84	728	715		13		
CHÈNE.							
Chatham	Ton'x. 506	\$ 2,600	\$ 2,600	\$	\$ 2,600	\$	
Chippawa	2,957	12,969	12,969		12,969		
Dover	585	7,497	7,497		4,197		
Québec	25,157	235,834	235,834		1,563		
Rowan	500	1,563	1,563		34,938		
Sarnia	4,260	34,938	34,938		12,480		
Wallaceburgh	156	12,480	12,480		2,750		
Autres Ports	179	2,750	2,750				
Totaux.....	34,300	359,731	285,690		3,444	70,597	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS—Suite.

PORTS.	PIN BLANC—EXPORTÉ						A d'autres pays étrangers.
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.			Aux Etats-Unis.	
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Belleville	Ton'x. 305	\$ 1,450	\$	\$	\$	\$	\$
Burwell	332	1,755				1,450	1,755
New Carlisle	1,836	7,586		210			
Québec	370,556	2,145,576				20,633	69,784
Rowan	4,560	20,633				2,222	
St. Jean	17,617	69,784					
Autres ports	488	2,222					
Totaux	395,694	2,249,006		210		95,844	
PIN ROUGE.							
Coaticook	Ton'x. 80	\$ 471	\$	\$	\$	\$	\$
Gananoque	160	860				471	860
Québec	43,339	361,937		42			257
St. Jean	64	257					
Totaux	43,643	363,567		42		1,588	

	TAMARAC.						
	M. Pieds.	Valeur.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.			Aux Etats-Unis.	
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Chatham	585	\$ 11,748	\$	\$	\$	\$	\$
Kingsville	83	1,245				11,748	1,245
Québec	169	3,851					
Rondeau	159	3,054				3,054	
Wallaceburg	311	5,821				5,821	
Totaux	1,307	25,719				21,868	
NOYER.							
Chatham	M. Pieds. 365	\$ 365	\$	\$	\$	\$	\$
Napanee	48	484				365	484
Québec	220	1,600					
Rondeau	1,070	12,318				12,318	
St. Jean	4	33				33	
Totaux	1,378	14,800				13,200	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	DOUVES MARCHANDES—EXPORTÉES.					
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Amherstburg	Mille. 20	\$ 1,536	\$	\$	\$ 1,536	\$
Chatham	568	30,873	371	.....	30,873	.....
Hamilton	157	8,766	10,568	.....	8,395	.....
Montréal	171	10,568	259,892	.....	.....	.....
Québec	1,731	260,192	300	.....	10,705	.....
Wallaceburgh	210	10,705	6,375	.....	537	.....
Autres ports	111	7,236	324	.....	.....	.....
Totaux	2,968	329,876	271,155	6,675	52,046	.....
AUTRES DOUVES.						
Chatham	Mille. 487	\$ 6,256	\$	\$	\$ 6,256	\$
Fort Erie	203	3,968	1,629	.....	3,968	.....
Hamilton	494	10,479	7,859	.....	8,850	.....
Montréal	701	20,644	12,465	.....	.....	.....
Québec	2,624	135,840	700	.....	550	320
Sarnia	368	13,078	2,000	.....	.....	.....
Wallaceburgh	77	3,126	297	.....	.....	.....
Autres ports	791	7,656	.....	.....	.....	.....
Totaux	5,745	201,047	146,078	13,462	40,637	320

COLOMBAGE.					
P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	COURBES.		
			Collingwood.	New Carlisle.	Québec.
Collingwood .....	.....	\$ 50	\$	\$	\$
New Carlisle .....	.....	65	.....	.....	50
Québec .....	.....	1,847	1,847	.....	.....
Totaux .....	.....	1,962	1,912	.....	50
COURBES.					
Coaticook	Pièces. 3,932	\$ 4,465	\$	\$	\$
Colborne	69	52	.....	.....	4,465
Fort Erie	16	20	.....	.....	52
Québec	32	44	.....	.....	20
St. Jean	248	142	.....	.....	142
Totaux	4,297	4,723	44	.....	4,679
PETIT BOIS À ENDUIT.					
New Carlisle .....	.....	\$ 1,186	\$ 241	\$	\$
Philipsburgh .....	.....	9,470	.....	.....	9,470
Québec .....	.....	120	120	.....	.....
St. Jean .....	.....	12,984	.....	.....	12,984
Totaux .....	.....	23,760	361	945	22,454
GOURNABLES.					
New Carlisle .....	.....	\$ 90	\$	\$	\$
Québec .....	.....	210	.....	.....	.....
Totaux .....	.....	300	300	.....	.....

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	MADRIERS EXPORTÉS					
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A a Grande Bretâgne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
	Cent march.	\$	\$	\$	\$	\$
Gaspé	70	2,100	2,100			
Isle Verte	1,100	34,406	34,406			202
Montreal	4	58	58			
New Carlisle	581	18,213	18,011			
Québec	39,205	1,374,031	1,374,031			
Rimouski	1,906	53,573	53,573			202
Totaux.....	42,866	1,477,381	1,477,179			
BOUTS DE MADRIERS.						
	Cent march.	\$	\$	\$	\$	\$
Isle Verte.....	81	1,496	1,496			
New Carlisle	40	513	513			
Québec	1,340	40,474	40,474			
Rimouski	82	2,043	2,043			
Totaux.....	1,543	44,526	44,526			

PIÈCES ET PLANCHES.

	ESPARS.						MATURES.					
	M. Pieds.	\$	\$	\$	\$	\$	Pièces.	\$	\$	\$	\$	
Belleville.....	15,067	137,941					17	191				
Burwell.....	20,375	169,505				3,559	18,972					
Bytown.....	11,783	117,966				133	3,932					
Coaticook.....	9,918	81,983				250	2,000					
Cobourg.....	24,525	245,063				108	288					
Dover.....	10,451	97,655										
Dunnville.....	15,855	103,197										
Hamilton.....	16,859	170,908										
Hope.....	15,270	126,631										
Kingston.....	15,233	121,999										
Napanee.....	6,961	64,529										
Rowan.....	9,482	63,480										
St. Jean.....	46,326	549,260										
Toronto.....	13,875	136,543										
Trenton.....	13,467	132,137										
Autres ports.....	68,649	371,322	4,137	8,751	66						718	
Totaux.....	314,096	2,690,119	4,137	8,751	66	4,067	25,383	696	6,303	204	5,327	
ESPARS.												
Burwell.....						17	191					
Québec.....			18,315	588		3,559	18,972					
Rowan.....						133	3,932					
St. Jean.....						250	2,000					
Autres ports.....				103		108	288					
Totaux.....			18,315	696		4,067	25,383	696	6,303	204	5,327	
MATURES.												
Burwell.....						17	204					
New Carlisle						4	80					
Québec						812	87,103					
Rowan						191	5,327					
Totaux.....						1,024	92,714	80	5,327	204	5,327	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS, ETC.—Suite.

P O R T S.	BARRÉS D'ASPECT—EXPORTÉES					
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
New Carlisle	Pièces. 30	\$ 16	\$ 10	\$	\$	
Québec	6,487	1,553	1,553	16		
Totaux.....	6,517	1,569				
LATTES ET BOIS À LATTES.						
Burwell.....	Cordes. 237	\$ 948	\$	\$	\$ 948	
Coaticook.....	674	1,121			1,121	
Dunnville.....	50	219			219	
Kingston.....	118	596			596	
Napanee.....	323	579			579	
New Carlisle.....	159	680				
Québec.....	4,650	30,832	107		1,191	
St. Jean.....	668	1,191			914	
Autres ports.....	495	1,050				
Totaux.....	7,374	37,216	107	107	5,668	

BOIS DE CHAUFFAGE.						
	Cordes.	\$	\$	\$	\$	\$
Chippawa.....	1,237	1,751			1,751	
Dunnville.....	298	298			298	
Fort Erie.....	888	1,828			1,828	
Gananoque.....	1,200	1,208			1,208	
Kingston.....	106	188			188	
Philipsburgh.....	1,719	1,719			1,719	
Wallaceburgh.....	19,037	17,597			17,597	
Windsor.....	2,074	3,065			3,065	
Autres ports.....	812	1,365	128		1,237	
Totaux.....	36,013	42,187	128	128	42,059	
BARDEAUX.						
	Mille.	\$	\$	\$	\$	\$
Burwell.....	4,909	9,866			9,866	
Coaticook.....	1,816	3,279			3,279	
Dover.....	1,598	2,547			2,547	
Fort Erie.....	1,081	1,571			1,571	
Hope.....	1,237	2,060			2,060	
New Carlisle.....	4,681	6,539		6,281	258	
Rowan.....	997	1,582			1,582	
Toronto.....	1,549	1,807			1,807	
Autres ports.....	4,199	6,182		169	6,013	
Totaux.....	22,664	36,157	6,450	6,450	29,707	
LIENS À RAILS.						
	Pièces.	\$	\$	\$	\$	\$
Colborne.....	18,470	5,294			5,294	
Dover.....	13,836	13,836			13,836	
Dunnville.....	63,141	12,956			12,956	
St. Jean.....	5,891	882			882	
Autres ports.....	6,734	1,513			1,513	
Totaux.....	117,347	23,861			23,861	

No 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	RAMES.—EXPORTÉES						
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.			Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Coaticook.....	Paires. 615	\$ 1,220	\$	\$	\$	\$	
Gananocque.....	5	25			1,229	25	
Québec.....	10,900	15,934					
Totaux.....	11,520	17,188			1,254		
AUTRES BOIS.							
Brighton.....		\$ 2,288	\$	\$	\$	\$	
Burwell.....		12,704			2,288		
Coaticook.....		1,944			12,704		
Fort Erie.....		17,130			1,944		
Montréal.....		5,958			17,130		
Phillipsburgh.....		3,964			1,233		
Québec.....		10,251			3,964		
St. Jean.....		2,595					
Autres ports.....		18,294			2,595		
Totaux.....		75,098			18,097		
					59,955		

BILLOTS DE SCIAGE.

	Nombre.	\$	\$	\$	\$	\$
Belleville.....	12,591	12,591				
Burwell.....	8,726	8,726				
Chippawa.....	1,158	958				
Dunnville.....	527	557				
Rowan.....	17,317	17,185				
Stanley.....	80,000	85,000				
Autres ports.....	1,352	473				
Totaux.....	121,671	125,490				

ANIMAUX.—CHEVAUX.

	Nombre.	\$	\$	\$	\$	\$
Amherstburgh.....	49	4,180				
Brockville.....	89	9,090				
Chatham.....	103	7,620				
Coaticook.....	341	36,769				
Cornwall.....	63	4,173				
Dundee.....	102	6,689				
Fort Erie.....	218	27,136				
Freighsburgh.....	156	11,580				
Georgeville.....	87	20,780				
Kingston.....	227	23,276				
Lacolle.....	901	59,886				
London.....	363	32,050				
Montréal.....	3,674	288,080				
Phillipsburgh.....	77	5,494				
Prescott.....	314	29,298				
Queenston.....	150	12,880				
Russeltown.....	140	10,172				
Sarnia.....	268	25,030				
Stanstead.....	690	71,992				
Sutton.....	76	6,600				
Windsor.....	504	29,944				
Autres ports.....	595	56,068	130			
Totaux.....	9,187	778,787	130			

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS, Etc.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	BETES À CORNES—EXPORTÉES				D'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
	Nombre.	\$	\$	\$	\$	\$	
Brockville	525	11,547			11,547		
Coaticook	2,392	70,318			70,318		
Cornwall	699	13,888			13,888		
Credit	418	18,508			18,508		
Dundee	727	12,807			12,807		
Fort Erie	3,365	85,132			85,132		
Frelighsburgh	1,256	22,475			22,475		
Georgeville	1,209	40,475			40,475		
Kingston	4,127	95,632			95,632		
London	4,736	147,004			147,004		
Maidland	645	13,297			13,297		
Morrisburgh	599	12,795			12,795		
Philipsburgh	1,009	27,841			27,841		
Pictou	791	12,194			12,194		
Prescott	3,244	91,232			91,232		
Sarnia	654	18,085			18,085		
Stanstead	2,113	78,657			78,657		
St. Régis	629	23,486			23,486		
Windsor	801	14,962			14,962		
Autres ports	833	22,939			22,939		
	4,085	92,199			91,799	400	
Totaux	34,857	925,473			925,073	400	

COCHONS.		MOUTONS.	
Nombre.	\$	Nombre.	\$
Belleville	11,700	3,630	
Brantford	2,051	4,499	
Brockville	1,873	27,194	
Fort Erie	14,284	14,198	
Frelighsburgh	2,407	3,760	
Guelfh	5,250	20,411	
Kingston	4,524	7,821	
London	9,185	10,394	
Montréal	9,031	4,261	
Pictou	3,739	7,282	
Prescott	4,806	16,662	
Toronto	4,055	13,112	
Windsor	13,427	4,939	
Autres ports	5,126	14,172	
		22,458	
Totaux	91,458	174,793	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	VOLAILLES.—EXPORTÉES			
			AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Clarenceville		\$ 1,200	\$	\$	\$	
Coticook	239	14,567			1,200	
Hemmingford	72	1,150			14,567	
Montréal	1,059	18,568			1,150	
Prescott	570	1,836			18,568	
Québec	472	1,233			1,836	
Windsor	652	1,933			1,233	
Autres ports	171	3,835			1,933	
Totaux	3,235	44,322	9,826	2,524	44,322	
BŒUF.						
Clifton	239	\$ 1,874	\$	\$	\$	
Coticook	72	782			1,874	
Montréal	1,059	9,094	8,429	650	782	
Prescott	570	3,391			15	
Québec	472	3,055			3,391	
Windsor	652	4,267			4,267	
Autres ports	171	870			654	
Totaux	3,235	23,333	9,826	2,524	10,983	

VIANDES SÉCHÉES ET JAMBONS.					
	Quintaux.	\$	\$	\$	\$
Guelph	22	179			179
London	480	5,380			5,380
Montréal	38	342			
Autres ports	26	337		126	211
Totaux	684	7,339	1,443	126	5,770
BEURRE					
Belleville	47,600	\$ 4,027			\$ 4,027
Brockville	219,184	31,561			31,561
Clifton	47,600	5,418			5,418
Coticook	507,884	68,600	15,515		68,600
Corwall	32,243	5,697			5,697
Dundee	23,888	3,915			3,915
Fort Erie	61,638	7,705			7,705
Frelighsburg	140,552	25,452			25,452
Georgeville	67,648	12,084			12,084
Kingston	152,898	17,243			17,243
London	40,544	4,559			4,559
Montréal	1,176,224	166,546	92,801	66,481	6,460
Philipsburgh	99,120	18,501			18,501
Prescott	446,096	37,033			37,033
Québec	104,944	16,792	4,420	11,852	9,899
Russeltown	72,516	9,899			5,126
Sarnia	42,000	5,126			8,662
Stanstead	45,792	8,662			6,584
Stanley	52,640	6,584			10,100
Sutton	58,240	10,100			5,109
Rivière à la Truite	35,840	5,109			38,573
Autres ports	276,005	40,122		1,549	
Totaux	50,296	526,250	112,736	79,882	332,308

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	CIRE—EXPORTÉE						Valeur totale.	Quantité totale.	A la Grande-Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
	Lbs.	Qtz.	\$	\$	Des Indes Occidentales.					\$	\$		
					De l'Amérique du Nord.	Occidentales.							
Clifton	204	27	\$ 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	\$ 36	.....
London.....	170	25	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	.....
Montréal.....	1,913	49	574	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	574	.....
Stanley	152	15	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	.....
Autres ports.....	342	110	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....
Totaux.....	2,781	323	783	840	418	2,043	783	138	277	467	783	.....
FROMAGE.													
Brookville .....	.....	.....	\$ 270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	\$ 270	.....
Coaticook.....	.....	.....	228	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	228	.....
Kingston .....	.....	.....	927	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	927	.....
Lacolle .....	.....	.....	187	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	.....
Montréal.....	.....	.....	2,043	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,065	.....
Prescott .....	.....	.....	418	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	418	.....
Québec .....	.....	.....	277	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	265	.....
Autres ports.....	.....	.....	317	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	.....	323	4,667	840	467	3,360	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRAISSE D'OURS.													
Coaticook .....	.....	.....	\$ 413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	\$ 413	.....
Montréal.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	.....	.....	431	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	413	.....

ŒUFS.												
P O R T S .	Lbs.	Qtz.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coaticook
Fort Erié
Kingston
Lacolle
Montréal.....
Philipsburgh
St. Jean
Autres ports.....
Totaux.....	809,398	97,886	121	121	97,765	.....	.....	.....	.....	.....	.....
PEAUX CRUES.												
Clifton.....	\$ 7,851	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	\$ 7,851	.....
Coaticook	1,929	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,929	.....
Fort Erié	21,710	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,710	.....
Kingston	24,120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,120	.....
London	13,747	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,747	.....
Montréal.....	2,033	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,033	.....
Prescott	9,006	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,006	.....
Sarnia.....	4,914	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,914	.....
Stanley	3,271	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,271	.....
Toronto	3,081	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,081	.....
Windsor	6,315	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,315	.....
Autres ports.....	13,956	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,625	.....
Totaux.....	111,933	331	331	111,602	.....	.....	.....	.....	.....	.....

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	PEAUX DE MOUTON, CRUES.—EXPORTÉES				A d'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Brookville		\$ 6,360	\$	\$	\$ 6,360	\$	
Clifton		15,427			15,427		
Coaticook		22,724			22,724		
Fort Erie		6,917			6,917		
Guelph		3,383			3,383		
London		7,622			7,622		
Montréal		8,200			8,200		
Paris		4,108			4,108		
Prescott		3,250			3,250		
Straford		3,823			3,823		
Stanley		11,752			11,752		
Toronto		16,146			16,146		
Autres ports.....		9,625			9,625		
Totaux.....		119,337			119,337		
CORNES ET SABOTS.							
Clifton.....		\$ 241	\$	\$	\$ 241	\$	
Montréal		696					
Québec		120					
Autres ports.....		185			185		
Totaux.....		1,242			426		

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	OS.				A d'autres pays étrangers.
			De la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Montréal		\$ 2,800	\$	\$	\$ 2,800	\$	
Québec		280			280		
Windsor.....		18			18		
Totaux.....		3,098			3,080		
PLUMES.							
Chatham.....	Lbs. 56	20	\$	\$	\$ 20	\$	
Dunnville	100	41			41		
Morrisburgh.....	110	55			55		
Stanley	400	201			201		
Autres ports	70	33			33		
Totaux	736	350			350		
SAINDOUX.							
Kingston	Quarts. 7	\$ 98	\$	\$	\$ 98	\$	
Montréal	7	130					
Prescott	4	79			79		
Québec	20	425		425			
Autres ports.....	3	71			71		
Totaux	41	803		425	248		

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS, &c.—Suite.

P O R T S.	LARD—EXPORTÉ					D'autres pays étrangers.
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Brantford.....	Quat'x. 547	\$ 3,314	\$	\$	\$ 3,314	\$
Clifton	1,044	6,091			6,091	
Coaticook.....	6,240	49,971			49,971	
Cornwall	1,324	9,513			9,513	
Fort Erie	7,682	44,487			44,487	
London.....	9,578	54,884			54,884	130
Montréal.....	4,200	29,426		7,175	11,431	140
Québec	1,674	16,978		16,838		
Autres ports.....	4,695	27,369		680		
Totaux.....	36,984	241,983	10,690	24,693	206,330	270
SUIF.						
Montréal.....	Quarts. 123	\$ 2,952	\$ 2,952	\$ 74	\$ 13	\$
Québec.....	3	74				
Russeltown	1/2	13			1,039	
Sarnia.....	40	1,039			35	
Windsor.....	1 1/2	35				
Totaux.....	168	4,113	2,952	74	1,087	

	LANGUES.					
	Barriques.	\$	\$	\$	\$	
Coaticook.....	3	\$ 13	\$	\$	\$ 13	\$
Québec.....	2	5				
Totaux.....	5	18			13	
MIEL.						
Amherstburgh.....	Lbs. 20	\$ 2	\$	\$	\$ 2	\$
Montréal	150	30		30		
Queenston	8	1			1	
Totaux.....	178	33		30	3	
VENAISON.						
Clifton		\$ 182	\$	\$	\$ 182	\$
Coaticook		827			827	
Fort Erie		225			225	
Guelph.....		40			40	
Kingston		288			288	
Queenston		6			6	
Sault Ste. Marie		68			68	
Stratford		15			15	
Totaux.....		1,651			1,651	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	LAINE.—EXPORTÉE						A d'autres Pays étrangers.
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres Pays étrangers.	
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.				Des Indes Occidentales
Brantford	Lbs. 47,324	\$ 16,145	\$	\$	\$ 16,145	\$	
Chilton	71,216	21,058			21,058		
Coaticook	403,386	103,855			103,855		
Cobourg	13,400	3,872			3,872		
Dover	15,478	4,473			4,473		
Fort Erie	306,256	46,284			46,284		
Hope	39,797	11,244			11,244		
Kingston	26,485	6,584			6,584		
London	205,733	45,622			45,622		
Morrisburgh	14,693	3,174			3,174		
Montréal	212,423	62,434			62,434		
Oakville	12,643	3,776			3,776		
Paris	31,864	9,338			9,338		
Picton	14,400	3,748			3,748		
Russelltown	10,836	3,159			3,159		
Stanley	60,072	17,003			17,003		
Toronto	41,521	11,507		40	11,507		
Autres ports	103,004	28,996		40	26,956		
Totaux	1,630,531	400,272		40	400,232		
FOURRURES.—Préparées.							
Belleville		\$ 97	\$	\$	\$ 97	\$	
Granby		60			60		
St. Jean		72			72		
Totaux		229			229		

FOURRURES.—non-préparées.						
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Amherstburgh	1,578				1,578	
Chatham	4,584				4,584	
Coaticook	24,588	227			24,815	
London	2,350				2,350	
Montréal	103,776	70,565	300		174,641	
Sault Ste. Marie	72,019	72,019			144,038	
Trois Rivières	3,607				3,607	
Windsor	7,238				7,238	
Autres Ports	9,178	590	556		10,324	
Totaux	228,918	143,401	856		373,175	
ORGE ET SEIGLE.						
	Minots.	\$	\$	\$	\$	\$
Bath	57,344	36,461			36,461	
Belleville	163,490	107,855			107,855	
Brantford	29,300	17,487			17,487	
Brighton	74,121	48,069			48,069	
Chatham	34,820	18,439			18,439	
Côteau-du-Lac	15,673	10,089			10,089	
Credit	25,992	18,690			18,690	
Dover	21,046	11,690			11,690	
Fort Erie	23,619	15,047			15,047	
Hamilton	143,710	97,735			97,735	
Hemmingford	31,530	23,647			23,647	
Kingston	27,114	16,916			16,916	
Milford	23,300	13,660			13,660	
Montréal	31,820	20,495			20,495	
Napanee	72,743	48,383			48,383	
Oakville	43,424	30,901			30,901	
Pictou	92,254	55,075			55,075	
St. Jean	627,580	399,497			399,497	
Stanley	23,648	13,516			13,516	
Toronto	54,632	38,583			38,583	
Wellington	20,968	14,783			14,783	
Autres Ports	128,221	73,094	25		73,069	
Totaux	1,766,249	1,130,112	25		1,130,087	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	FÈVES.—EXPORTÉES.				Valeur totale.	Quantité totale.	A la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
	De l'Amérique du Nord.		Des Indes Occidentales.	Aux Etats-Unis.				A d'autres pays étrangers.			
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.									
Chatham.....	Minots.	\$	\$	\$							
Huntingdon.....	4,394	4,243									
Montréal.....	126	126									
Prescott.....	82	82									
Québec.....	898	769									
Russeltown.....	93	112									
Stanstead.....	190	190									
Autres Ports.....	693	399									
	146	161									
Totaux.....	6,622	6,082									
S O N .											
Brantford.....	Cwt.	\$	\$	\$							
Clifton.....	1,036	1,653									
Coaticook.....	1,940	634									
Credit.....	16,000	16,436									
Darlington.....	27,387	17,332									
Dover.....	375	850									
Dundas.....	5,305	4,280									
Dunnville.....	310	723									
Fort Erie.....	1,105	935									
Goderich.....	1,000	825									
Hamilton.....	250	224									
Hopewell.....	316	296									
London.....											
Montreal.....											
Newcastle.....											
Oakville.....											
Port Erie.....											
St. Jean.....											
Totaux.....	54,124	44,188									

P O R T S .	FÈVES.—EXPORTÉES.				Valeur totale.	Quantité totale.	A la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
	De l'Amérique du Nord.		Des Indes Occidentales.	Aux Etats-Unis.				A d'autres pays étrangers.			
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.									
Brantford.....	Quarts	\$	\$	\$							
Clifton.....	14,613	79,386									
Coaticook.....	31,783	170,141									
Credit.....	90,428	496,899									
Darlington.....	6,456	35,729									
Dover.....	1,072	5,946									
Dundas.....	5,355	26,637									
Dunnville.....	2,090	10,350									
Fort Erie.....	2,016	9,644									
Goderich.....	12,784	65,767									
Hamilton.....	1,856	8,172									
Hopewell.....	8,390	41,300									
London.....	26,648	151,949									
Montreal.....	643	3,830									
Newcastle.....	1,673	6,971									
Oakville.....	114,869	618,187									
Oshawa.....	913	5,959									
Paris.....	3,736	21,060									
Prescott.....	5,952	39,612									
Québec.....	9,817	51,284									
St. Jean.....	661	3,956									
Toronto.....	34,262	198,317									
Whitby.....	769	4,984									
Autres ports.....	26,181	140,337									
Totaux.....	6,720	35,220									
	5,923	30,497									
	415,610	2,262,134									
F L E U R .											
Amherstburgh.....	Quarts	\$	\$	\$							
Clarenceville.....	14,613	79,386									
Coaticook.....	31,783	170,141									
Fort Erie.....	90,428	496,899									
Gananoque.....	6,456	35,729									
Sault Ste. Marie.....	1,072	5,946									
St. Jean.....	5,355	26,637									
Autres ports.....	2,090	10,350									
Totaux.....	2,016	9,644									
	12,784	65,767									
	1,856	8,172									
	8,390	41,300									
	26,648	151,949									
	643	3,830									
	1,673	6,971									
	114,869	618,187									
	913	5,959									
	3,736	21,060									
	5,952	39,612									
	9,817	51,284									
	661	3,956									
	34,262	198,317									
	769	4,984									
	26,181	140,337									
	6,720	35,220									
	5,923	30,497									
	415,610	2,262,134									
F O I N .											
Amherstburgh.....	Tonneaux.	\$	\$	\$							
Clarenceville.....	311	2,643									
Coaticook.....	8	80									
Fort Erie.....	23	96									
Gananoque.....	197	1,960									
Sault Ste. Marie.....	21	107									
St. Jean.....	32	370									
Autres ports.....	322	1,788									
	30	214									
Totaux.....	944	7,258									

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—*Suite.*

HOUBLON—EXPORTÉ						
PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux États-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Orientales.
Amherstburgh.....	bs. 30	\$ 13	\$	\$	\$ 13	\$
Clifton.....	14,100	1,454			1,454	
Coaticook.....	37,170	2,790			2,790	
Côteau-du-Lac.....	7,600	458			458	
Dundee.....	230	92			92	
Montréal.....	5,289	232			232	
Russeltown.....	4,167	119			119	
Stanstead.....						
Totaux.....	68,586	5,158			5,158	
BLE D'INDE.						
Amherstburgh.....	Minots. 1,215	\$ 582	\$	\$	\$ 582	\$
Chatham.....	230	175			175	
Fort Erie.....	330	227			227	
Russeltown.....	240	254			254	
Windsor.....	741	411			411	
Autres ports.....	333	286			286	
Totaux.....	3,139	1,935			1,935	
MALT.						
Coaticook.....	Minots. 1,958	\$ 1,371	\$	\$	\$ 1,371	\$
Totaux.....	1,958	1,371			1,371	

FARINE.						
PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux États-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.		
Clifton.....	Quarts. 1,499	\$ 7,788	\$	\$	\$ 7,788	\$
Coaticook.....	1,967	10,895			9,865	
Guelph.....	454	3,220			3,220	
Montréal.....	3,110	15,906		1,493	14,413	
Prescott.....	202	1,213			1,213	
Québec.....	775	4,731				
St. Jean.....	3,177	16,359			16,359	
Autres ports.....	213	1,039		20	1,019	
Totaux.....	11,397	61,151		6,244	53,877	
AVOINE.						
Careneville.....	Minots. 50,268	\$ 20,859	\$	\$	\$ 20,859	\$
Clifton.....	28,051	9,632			9,632	
Coaticook.....	161,669	63,860			63,860	
Côteau-du-Lac.....	43,356	18,571			18,571	
Fort Erie.....	43,462	18,072			18,072	
Hamilton.....	71,550	20,613			20,613	
Hemmingford.....	47,744	18,770			18,770	
Lacolle.....	37,412	15,723			15,723	
London.....	31,146	9,672			9,672	
Montréal.....	211,023	84,173			84,173	
Philipsburgh.....	20,358	7,405			7,405	
Québec.....	18,781	7,512				
St. Jean.....	1,625,892	710,248		330	710,248	
Stanley.....	92,895	30,510			30,510	
Toronto.....	33,766	18,744			18,744	
Autres ports.....	118,015	42,661		841	41,790	
Totaux.....	2,635,388	1,092,025		8,033	1,083,642	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S.	Quantité totale.	Valeur totale.	POIS.—EXPORTÉS				D'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Brighton.....	Minots. 21,772	12,749	\$	\$	\$	\$	
Coaticook.....	25,189	18,904	14,268		12,749	4,636	
Dunnville.....	8,259	4,480			4,480	4,480	
Hamilton.....	19,881	12,095			12,095	5,945	
London.....	12,431	5,945			5,945	113	
Montréal.....	307,183	244,737	223,536	9,052	12,036	23,018	
Pictou.....	31,443	23,018			23,018	141	
Québec.....	31,607	31,778	29,094	1,079	40,299		
St. Jean.....	48,618	40,299			51,555		
Stanley.....	79,071	51,555			19,878		
Toronto.....	35,884	19,878			45,052		
Autres ports.....	69,465	45,095		43			
Totaux.....	690,863	690,863	267,498	10,174	231,743	254	

BAUM E.

Coaticook.....	\$	\$	\$	\$	\$
Montréal.....	622				622
Totaux.....	8,788				8,788
					9,410

GRAINE DE LIN.

Coaticook.....	Quarts.	\$	\$	\$	\$
Hamilton.....	226	268			268
Montréal.....	781	1,461			1,461
Québec.....	292	318			318
St. Jean.....	3	3			3
Totaux.....	308	432			432
					2,479

AUTRES GRAINES.

Brantford.....	Quarts.	\$	\$	\$	\$
Clifton.....	4,716	3,135			3,135
Coaticook.....	2,030	4,708			4,708
Cornwall.....	13,392	25,725			25,725
Fort Erie.....	6,268	9,768			9,768
Kingston.....	4,468	11,526			11,526
London.....	3,035	7,423			7,423
Montréal.....	3,556	6,918			6,918
Prescott.....	9,866	19,732			19,732
Toronto.....	2,018	2,345			2,345
Woodstock.....	2,422	4,860			4,860
Autres ports.....	13,590	3,913			3,913
Totaux.....	7,742	11,282	604		10,678
					110,751

SUCRE D'ÉRABLE.

Coaticook.....	Lbs.	\$	\$	\$	\$
Montréal.....	3,648	216			216
Québec.....	5,800	464			464
Sault Ste. Marie.....	3,610	324			324
St. Jean.....	1,753	142			142
Toronto.....	2,840	117			117
Autres ports.....	1,069	107			107
Totaux.....	1,997	235	10		225
					1,271

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS.—*Suite.*

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	FRUITS VERTS—EXPORTÉS.				
			A la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux États-Unis.	A d'autres pays étrangers.
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Amherst.....	Quarts. 128	\$ 262	\$	\$ 262	\$	\$	
Chatham.....	146	208			208		
Port Erie.....	200	294			294		
Montréal.....	515	2,792	2,349	314	24	15	
Québec.....	591	2,499	1,640	839	969	20	
Windsor.....	485	909			916		
Autres ports.....	480	916					
Totaux.....	2,545	7,850	3,989	1,415	2,411	35	
VÉGÉTAUX.							
Coaticook.....		\$ 686	\$	\$	\$ 686	\$	
Collingwood.....		287			287		
Goderich.....		272			272		
Kingsville.....		520			520		
Montréal.....		318	112	176	30		
Québec.....		1,267	6	562	699		
Queenston.....		194			194		
Sarnia.....		204			204		
Saugeen.....		300			300		
Windsor.....		895			895		
Autres ports.....		725.		22	703		
Totaux.....		5,668	118	760	699	4,091	

TABAC.			
	Lbs.	\$	\$
Clifton.....	478	90	90
Québec.....	4,600	130	
St. Régis.....	60	12	
Windsor.....	23,645	1,047	1,047
Totaux.....	28,783	1,279	1,149
BLÉ.			
	Minots.	\$	\$
Bayfield.....	35,596	36,829	36,829
Brantford.....	114,525	116,575	116,575
Clifton.....	25,124	26,927	26,927
Coaticook.....	34,179	37,677	37,327
Cobourg.....	82,811	88,454	88,454
Cramahé.....	27,463	28,269	28,269
Credit.....	75,680	99,566	99,566
Darlington.....	29,305	30,608	30,608
Dover.....	25,328	22,766	22,766
Fort Erie.....	109,472	109,370	109,370
Goderich.....	32,694	30,837	30,837
Hamilton.....	176,482	194,934	194,934
Hope.....	88,448	96,091	96,091
Kingston.....	32,507	32,626	32,626
London.....	49,025	42,421	42,421
Montréal.....	21,081	19,836	19,836
Newcastle.....	117,664	119,716	119,716
Oakville.....	127,684	152,523	152,523
Stratford.....	23,466	19,694	19,694
Stanley.....	42,747	37,407	37,407
Toronto.....	440,914	487,763	487,763
Whitby.....	187,630	193,280	193,280
Autres ports.....	54,752	54,053	54,013
Totaux.....	1,954,577	2,078,222	2,058,438

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS.—Suite.

P O R T S .	LIVRES—EXPORTÉS						Valeur totale.	Quantité totale.
	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux États-Unis.		A d'autres pays étrangers.			
	A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.	Aux États-Unis.				
Clifton	\$	\$	\$	\$	\$	\$		
Coaticook	85			1,146		1,146		
Kingston				574		574		
Montréal	65	170		800		800		
Québec	99			527		527		
Stanstead				200		200		
Woodstock				140		140		
Auters ports				60		60		
Totaux	249	170		3,447		3,866		
COTON.								
Chippawa	\$	\$	\$	\$	\$	\$		
Clifton				10		10		
Prescott				120		120		
St. Jean				2		2		
Toronto				70		70		
Wallaceburgh				63		63		
Totaux				60		60		
CHANDELLES.								
Québec	\$	\$	\$	\$	\$	\$		
Totaux				1,040		1,040		
	Lbs.							
Totaux	8,218							
Totaux	8,218							

FOURURES.					
	\$	\$	\$	\$	\$
Coaticook	1,091				149
Québec	8,216			942	
Sarnia	100			100	
Totaux	9,440			1,042	149
VERRE.					
Coaticook	\$	\$	\$	\$	\$
St. Jean	906			906	
Totaux	18			18	
Totaux	924			924	
QUINCAILLERIES.					
Clifton	\$	\$	\$	\$	\$
Hamilton	5,167			5,167	
Kingston	1,054			1,054	
Montréal	2,909			2,909	
Paris	1,018	252		232	
Québec	617			617	
Woodstock	2,809				
Auters ports	300			300	
Totaux	747	27		561	159
Totaux	14,621	3,088		10,840	159
CAOUTCHOUC.					
Coaticook	\$	\$	\$	\$	\$
Montréal	52,742	11,090		9,161	14,905
Totaux	209,073	11,090		71,087	14,905
Totaux	261,815	11,090		80,248	14,905

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS—Suite.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	OBJETS EN ÉCORCE FABRIQUÉS PAR LES SAUVAGES—EXPORTÉS			
			AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers.
			Ala Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Coaticook.....		\$ 78	\$ 78	\$	\$	
Prescott.....		20				
Sault Ste. Marie.....		473			473	
St. Jean.....		10			10	
Totaux.....		581	78		483	
CUIR.						
Coaticook.....		\$ 274	\$	\$	\$ 274	
Kingston.....		349			349	
Montréal.....		1,657	257			
Québec.....		1,012	1,012			
Queenston.....		507			507	
Russeltown.....		440			440	
Sarnia.....		260			260	
Toronto.....		3,622			3,622	
Autres ports.....		463	63		400	
Totaux.....		8,584	1,332		5,852	
TOILE.						
Québec.....		\$ 87	\$	\$	\$ 87	
Total.....		87			87	

	MACHINES.				INSTRUMENTS DE MUSIQUE.			
	Nombre.	\$	\$	\$	Nombre.	\$	\$	\$
Chippawa.....		2,000				200		
Clifton.....		1,245				46		
Coaticook.....		2,991				100		
Montréal.....		3,110	800			150		
Québec.....		880	30			500		
St. Jean.....		2,550						
Autres ports.....		337				337		
Totaux.....		13,063	800	800		996	796	9,178
VOITURES.								
Chatham.....		2,005				2,005		
Chippawa.....		655				655		
Coaticook.....		543	523			20		
Collingwood.....		475				475		
Ganarogue.....		282				282		
Kingston.....		619				619		
Québec.....		2,116	1,345			1,358		
Queenston.....		1,358				1,705		
Sarnia.....		1,705				704		
Stanstead.....		704				170		
Autres ports.....		2,484				2,088		
Totaux.....	235	12,946	2,088	2,088	771	10,137	796	10,137

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS. — Suite.

P O R T S .	Quantité totale.	Valeur totale.	EMPOIS—EXPORTÉ				A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	
				De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
Québec.....	Lbs. 69	\$ 7	\$ 4	\$ 3	\$	\$	
Totaux.....	69	7	4	3			
PAILLE.							
Coaticook.....		\$ 694	\$	\$	\$	\$	
Montréal.....		8,323				694	
St. Jean.....		245				8,323	
Autres ports.....		171				245	
Totaux.....		9,433				171	
GUENILLES.							
Brantford.....		\$ 537	\$	\$	\$	\$	
Brockville.....		864				537	
Chatham.....		1,062				864	
Clifton.....		1,086				1,062	
Coaticook.....		5,728				1,086	
Fort Erié.....		2,829				5,728	
Kingston.....		1,139				2,829	
Morrisburgh.....		1,284				1,139	
Montréal.....		4,251	378			1,284	
Russeltown.....		420				4,251	
St. Jean.....		497				420	
Autres ports.....		3,001				497	
Totaux.....		22,701	378			3,001	

SAVON.			
Ports	Quantité	Valeur	Autres
Montréal.....	Lbs. 280	\$ 28	\$
Québec.....	86,472	6,064	28
Totaux.....	86,752	6,092	6,064
BOITES DE SUCRE.			
Coaticook.....	Nombre. 56,900	\$ 18,502	\$
Totaux.....	56,900	18,502	18,502
TOURTEAUX DE LIN.			
Montréal.....		\$ 19,863	\$
Québec.....		3,082	
Totaux.....		22,945	
BISCUITS.			
Montréal.....	Cwt. 171	\$ 819	\$ 225
New Carlisle.....	15	62	
Québec.....	1,594	8,444	210
Totaux.....	1,780	9,325	435

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS—Suite.

PORTS.	FABRIQUES DE BOIS—EXPORTÉES.				Quantité totale.	Valeur totale.	LAINAGES					
	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		A la Grande Bretagne.	Aux Etats-Unis			A d'autres pays étrangers.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		A la Grande Bretagne.	Aux Etats-Unis	A d'autres pays étrangers.
	De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.						De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.			
Brookville					\$ 393					\$ 70		
Chatham					669							
Clifton					683							
Coaticook			429		778							
Kingston			369		363							
Montréal				138	713							
New Carlisle				257	257							
Prescott					1,499							
Québec					33,722							
Stanstead					429							
St. Jean					287							
Rivière à la truite					665							
Autres Ports					1,012			180				
Totaux			2,358		41,470			32,137		6,375		
Coaticook					\$ 119					\$ 49		
Kingston					311					311		
Montréal					250					250		
Toronto					88					88		
Autres Ports					96			20		76		
Totaux					864			20		774		

PLÂTRE EN POWDRE ET CHAUX.				ALE, BIÈRE ET CIDRE.				WHISKEY.									
Ports.	Quantité totale.	Valeur totale.	Gallons.	Ports.	Quantité totale.	Valeur totale.	Gallons.	Ports.	Quantité totale.	Valeur totale.	Gallons.	WHISKEY.					
												Ports.	Quantité totale.	Valeur totale.	Gallons.		
Amherstburgh																	
Coaticook																	
Dunville																	
Georgeville																	
Québec																	
Stanstead																	
Totaux																	
Amherstburgh																	
Coaticook																	
Dunville																	
Georgeville																	
Québec																	
Stanstead																	
Totaux																	
Clifton																	
Coaticook																	
Dundee																	
Kingston																	
Montréal																	
Prescott																	
Québec																	
Windsor																	
Autres ports																	
Totaux																	
Chippawa																	
Freighsburg																	
Montréal																	
Québec																	
Sutton																	
Toronto																	
Autres ports																	
Totaux																	

No. 12.—TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS, ETC.,—Suite.

P O R T S .	AUTRES SPIRITUEUX.—EXPORTES					
	Quantité totale.	Valeur totale.	AUX COLONIES BRITANNIQUES		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
Clifton	Gallons. 75	\$ 157	\$ 370	\$	\$ 157	\$
Dover	256	100			100	
Fort Erie	66	161			161	
Frelighsburg	65	6,306			700	
Montréal	7,170	1,155	5,606		1,155	
St. Jean	686	735			735	
Windsor	385	129			129	
Autres ports.....	51		370			
Totaux.....	8,754	9,113	5,606		3,137	
VINAIGRE.						
Clifton	Gallons. 30	\$ 7	\$	\$	\$ 7	\$
Dalhousie.....	2,000	430			430	
Québec	217	64		64		
Totaux	2,247	501		64	437	
O R .						
Québec		\$ 3,652	\$ 3,652	\$	\$	\$
Totaux		3,652	3,652			

AUTRES ARTICLES.						
Chatham	\$ 3,378	\$	\$	\$	\$ 3,378	\$
Clifton	15,909				15,909	
Coaticook	10,388				8,953	
Fort Erie	12,369				12,369	
Gananoque	3,558				3,558	
Guelph	3,675				3,675	
Kingston.....	6,435				6,435	
Montréal.....	7,329	90			7,239	
Paris	5,823				5,823	
Québec	7,146		1,343			
Queenston	3,263				3,263	
Sarnia.....	6,446				6,446	
St. Jean	3,720				3,720	
Autres ports	21,293		115		21,178	
Totaux.....	110,732	5,893	1,458		101,046	2,335

No. 13.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et de la valeur des principaux articles des produits des effets fabriqués du Canada, exportés pendant l'année 1859, et indiquant à quel pays ils ont été exportés.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS.		A QUEL PAYS EXPORTÉS.			
	Quantité.	Valeur totale. \$	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis pays étrangers.	
			De l'Amérique du Nord.	Des Indes Occidentales.		
PRODUITS DES MINES:						
Cuivre rouge	61	9,443	5,260	.....	4,183
Minerai de cuivre..... Ton'x.	3,403	340,686	235,141	.....	105,545
Minerai de fer..... "	9,217	25,965	200	.....	25,765
Fer en gueuse et en morceaux..... "	4,086	76,473	.....	.....	76,473
Pierre .....	.....	15,945	.....	.....	15,945
Total du Produit des Mines.....	.....	468,512	240,601	.....	227,911
PRODUITS DES PECHERIES:						
Poisson.—Séché et fumé..... Qtx.	143,010	438,489	65,710	.....	716
Mariné	125,979	298,774	2,185	144	156,522	
Frais	70,813	19,730	15,194	.....	19,730
Huile .....	.....	36,955	460	.....	6,697
Fourrages ou peaux, le produit du poisson ou d animaux vivant dans la mer.....	.....	23,475	5,097	.....	17,918
Total du produit des pêcheries.....	.....	817,423	83,549	144	201,583
AUTRES PRODUITS:						
Potasse..... Brls.	.....	769,512	589,626	.....	179,466
Perlasse	12,221	337,759	294,194	.....	43,565
Bois de construction.—Frêne	4,313	24,067	23,819	.....	236
Merisier	7,937	56,238	56,238	.....	60
Orme	26,278	200,840	200,787	.....	39
Erable..... "	84	728	715	.....	13
Chêne..... "	34,300	359,731	285,690	3,444	70,597	
Pin blanc	395,694	2,249,006	2,152,952	210	95,844	
Pin rouge..... "	43,643	363,567	361,937	42	1,588	
Tamarac..... "	2,185	11,332	9,049	.....	2,333
Noyer..... M. pieds.	1,307	25,719	3,831	.....	21,868
Bois blanc, noyer cendré, etc..... Mille	1,378	14,800	1,600	.....	13,200
Douves—Eतालon..... "	2,968	329,876	271,155	6,675	52,046	
Autres douves..... "	5,745	201,047	146,078	13,462	40,637	
Colombages..... "	.....	1,962	1,912	50	.....
Courbes..... Moreaux.	4,297	4,723	44	.....	4,679
Solives..... "	.....	23,760	361	945	22,454
Gournales..... "	.....	300	300	.....	.....
Madriers..... Cent Marchand.	42,866	1,477,381	1,477,179	.....	202
Bouts de madriers..... "	1,543	44,526	44,526	.....	.....
Pieces et planches..... M. pieds.	314,096	2,690,119	4,137	8,751	2,676,447	
Espars..... Morceaux,	4,067	25,333	18,315	696	6,303	
Mâts..... "	1,024	92,714	87,103	80	5,331	
Aspects..... "	6,517	1,569	1,553	16	.....
Lattes et bois à lattes..... Cordes.	7,374	37,216	31,541	107	5,568	
Bois de chauffage..... Mille.	36,013	42,187	128	.....	42,059
Bardaux..... Pièces.	22,664	36,157	.....	6,450	29,707
Liens de chemins de fer..... Paires.	117,347	23,861	.....	.....	23,861
Rames..... "	11,520	17,188	15,925	.....	1,254
Autres bois..... Nombre.	.....	75,098	7,393	3,398	59,965
Billots de sciage..... "	121,671	125,490	.....	4,382	125,490
Total du produit des Forêts.....	.....	9,663,902	6,088,098	44,696	3,524,850
ANIMAUX ET LEURS PRODUITS:						
Antennes.—Chevaux..... Nombre.	9,187	778,787	.....	130	778,657
Bêtes à cornes..... "	34,857	925,473	.....	.....	925,073
Cochons..... "	16,251	91,458	.....	.....	91,458
Moutons..... "	76,378	174,793	.....	.....	174,693
Volailles..... "	.....	44,322	.....	.....	44,322

Potasse..... Brls.	.....	769,512	589,626	.....	179,466
Perlasse	12,221	337,759	294,194	.....	43,565
Bois de construction.—Frêne	4,313	24,067	23,819	.....	236
Merisier	7,937	56,238	56,238	.....	60
Orme	26,278	200,840	200,787	.....	39
Erable..... "	84	728	715	.....	13
Chêne..... "	34,300	359,731	285,690	3,444	70,597
Pin blanc	395,694	2,249,006	2,152,952	210	95,844
Pin rouge..... "	43,643	363,567	361,937	42	1,588
Tamarac..... "	2,185	11,332	9,049	.....	2,333
Noyer..... M. pieds.	1,307	25,719	3,831	.....	21,868
Bois blanc, noyer cendré, etc..... Mille	1,378	14,800	1,600	.....	13,200
Douves—Eतालon..... "	2,968	329,876	271,155	6,675	52,046
Autres douves..... "	5,745	201,047	146,078	13,462	40,637
Colombages..... "	.....	1,962	1,912	50	.....
Courbes..... Moreaux.	4,297	4,723	44	.....	4,679
Solives..... "	.....	23,760	361	945	22,454
Gournales..... "	.....	300	300	.....	.....
Madriers..... Cent Marchand.	42,866	1,477,381	1,477,179	.....	202
Bouts de madriers..... "	1,543	44,526	44,526	.....	.....
Pieces et planches..... M. pieds.	314,096	2,690,119	4,137	8,751	2,676,447
Espars..... Morceaux,	4,067	25,333	18,315	696	6,303
Mâts..... "	1,024	92,714	87,103	80	5,331
Aspects..... "	6,517	1,569	1,553	16	.....
Lattes et bois à lattes..... Cordes.	7,374	37,216	31,541	107	5,568
Bois de chauffage..... Mille.	36,013	42,187	128	.....	42,059
Bardaux..... Pièces.	22,664	36,157	.....	6,450	29,707
Liens de chemins de fer..... Paires.	117,347	23,861	.....	.....	23,861
Rames..... "	11,520	17,188	15,925	.....	1,254
Autres bois..... Nombre.	.....	75,098	7,393	3,398	59,965
Billots de sciage..... "	121,671	125,490	.....	4,382	125,490
Total du produit des Forêts.....	.....	9,663,902	6,088,098	44,696	3,524,850
ANIMAUX ET LEURS PRODUITS:					
Antennes.—Chevaux..... Nombre.	9,187	778,787	.....	130	778,657
Bêtes à cornes..... "	34,857	925,473	.....	.....	925,073
Cochons..... "	16,251	91,458	.....	.....	91,458
Moutons..... "	76,378	174,793	.....	.....	174,693
Volailles..... "	.....	44,322	.....	.....	44,322

No. 13.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et de la valeur, etc.—Suite.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS.		A QUELS PAYS EXPORTÉS.			
	Quantité.	Valeur totale.	DES COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis.	A d'autres pays étrangers
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord.			Des Indes Occidentales.
		\$	\$	\$	\$	\$
ANIMAUX, ETC.—Suite.						
<i>Produit des Animaux—</i>						
Bœuf.....	3,235	23,333	9,826	2,524	10,983	1,324
Vianes séchées et jambons.....	684	7,339	1,443	126	5,770	
Beurre.....	3,750,296	526,250	112,736	79,882	332,308	
Cire.....	2,781	783	840	467	3,360	
Fromage.....	323	4,667	18	121	413	
Graisse d'ours.....	809,398	97,886		331	97,765	
Œufs.....		111,933			111,602	
Peaux crues.....		119,337			119,337	
do de moutons.....		1,242	816		426	
Cornes et sabots.....		3,098	3,080		18	
Os.....	736	350			350	
Plume.....	41	803	130	425	248	
Saindoux.....	36,984	241,983	10,690	24,693	206,330	
Lard.....	168	4,113	2,952	74	1,087	
Suif.....	5	18	5		13	
Langues.....	178	33		30	3	
Miel.....		1,651		40	1,651	
Venaison.....	1,630,531	400,272			400,232	
<i>Fourrages—Préparées.....</i>		229			229	
<i>Non-préparées.....</i>		228,918	143,401	856	84,661	
Total des animaux et leurs produits.....		3,789,502	285,937	109,699	3,391,772	2,094

Orge et seigle.....	1,130,112	1,130,087				
Fèves.....	6,082	112			5,970	
Son.....	54,124	44,188	280	224	43,684	
Fleur.....	415,610	2,262,134	349,562	375,714	1,523,658	13,200
Foin.....	944	7,258		12	7,246	
Houblon.....	68,586	5,158			5,158	
Blé-d'Inde.....	3,139	1,935			1,935	
Drèche.....	1,958	1,371			1,371	
Farine.....	11,397	61,151	1,030	6,244	53,877	
Avoine.....	2,635,388	1,092,025	30	8,033	1,083,642	
Pois.....	690,863	510,533	267,498	10,174	231,743	
Baume.....	1,610	9,410			9,410	254
Grainde lin.....	73,203	2,482	3		2,479	
Autres gaines.....	20,217	111,335		604	110,731	
Sucre d'érable.....	2,545	1,605	50	284	1,271	
Fruits Verts.....		7,850	3,989	1,415	2,411	35
Végétaux.....	28,783	5,668	118	760	4,091	
Tabac.....	1,954,577	1,279	130		1,149	
Blé.....		2,078,222	19,744	40	2,058,438	
Total des produits agricoles.....		7,339,798	642,434	403,641	6,278,351	13,459
MANUFACTURES :						
Livres.....		3,866	249	170	3,447	
Coton.....		325			325	
Chandelles.....	8,218	1,040		1,040		
Fourrures.....		9,440	8,216	33	1,042	149
Vitres.....		924			924	
Quincalleries.....		14,621	534	3,088	10,840	159
Caoutchouc.....		261,815	155,572	11,090	80,248	14,905
Ouvrages en Cooce.....		581	20	78	483	
Cuir.....		8,584	1,400	1,332	5,852	
Toile.....		87			87	
Machines.....		13,063	3,085	800	9,178	

No. 13.—TABLEAU SOMMAIRE de la quantité et de la valeur, etc.—Suite.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS.		A QUELS PAYS EXPORTÉS.			
	Quantité.	Valeur.	AUX COLONIES BRITANNIQUES.		Aux Etats-Unis	A d'autres pays étrangers.
			A la Grande Bretagne.	De l'Amérique du Nord			Des Indes Occidentales.
MANUFACTURES.—Suite.						
Instruments de musique	996	\$ 996				
Voitures	235	12,946	771	200	796	
Empois	69	7	4	2,038	10,137	
Paille		9,433	378	3	9,433	
Gronilles		22,701			22,323	
Savon	86,752	6,092		6,092	18,502	
Boîtes à sucre	56,900	18,502				
Tourteaux de lin		22,945				
Biscuit	1,780	9,325				
Bois		41,470				435
Lainages		864				70
Plâtre en poudre et chaux		4,235				
<i>Liqueurs—</i>						
Ale, bière et cidre	25,947	6,290				
Whisky	12,972	7,465				
Autres spiritueux	8,754	9,113				
Vinaigre	2,247	501				
Total des manufactures		487,231	205,058	69,625	196,801	15,747
LINGOTS ET BILLON—Or						
		3,652	3,652			
AUTRES ARTICLES						
		110,732	5,893	1,458	101,046	2,335

R E C A P I T U L A T I O N .	
Produit des mines	468,512
“ pêcheries	817,423
“ forêts	9,663,962
Animaux et leurs produits	3,789,502
Produits agricoles	7,330,798
Manufactures	487,231
Lingots et Billon	3,652
Autres articles	110,732
Ajoutez pour les bâtiments construits à Québec, dans le cours de l'année, 12,399 ton x., à \$24 par ton x.	22,680,812
Valeur totale des exportations d'après les rapports	421,566
	23,102,378

R E C A P I T U L A T I O N .	
Valeur des exportations de Québec	\$5,881,290
“ Montréal	3,044,762
“ Gaspé	244,765
“ New Carlisle	253,190
“ Amherst	266,656
“ Rimouski	58,982
“ Isle Verte	35,906

Total des exportations des ports de l'extérieur.....\$ 9,785,551

“ “ des ports de l'intérieur d'après rapport... 13,316,827

Estimé du montant des exportations, moins remis des ports de l'intérieur..... 23,102,378

Grand total des exportations... \$24,766,981

N^o. 14.—TABLEAU COMPARATIF de la quantité et de la valeur des principaux articles des produits des effets fabriqués du Canada, exportés pendant les années 1857, 1858 et 1859.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS.					
	1857.		1858.		1859.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
PRODUITS DES MINES :						
Cuivre rouge.....Ton'x.	3	\$ 629	2	\$ 713	61	\$ 9,443
Minerai de cuivre....."	2,562	240,314	1,927	191,236	3,403	340,686
do de fer....."					9,217	25,965
Fer en gueuse et en morceaux....."		29,366		109,265	4,086	76,473
Pierre....."		16,160		13,609		15,945
Total du produit des mines		286,469		314,823		468,512
PRODUITS DES PECHERIES :						
Poisson—Séch ^e et fumé.....Qtz.	95,762	281,914	128,224	376,951	143,010	438,489
Mariné.....Qtz.	74,443	209,440	120,433	279,404	125,979	298,774
Frais.....Galls.	31,990	30,227		19,592		19,730
Huile.....Galls.		18,552	85,941	38,936	70,813	36,955
Fourrures ou peaux, le produit du poisson ou d'animaux vivant dans la mer.....				3,413		23,475
Total du produit des pêcheries		540,113		718,296		817,423
PRODUITS DES FORETS :						
Aleçis—Potasse.....Qtz.	21,880	859,863	21,800	740,933	25,598	769,512
Perlasse....."	7,576	287,993	6,044	188,826	12,221	337,759
Bois—Frêne.....Ton'x.	3,485	26,360	2,378	16,999	4,313	24,067
Mérisier....."	5,026	46,985	4,005	30,339	7,937	56,294
Orme....."	37,984	432,822	19,451	163,389	26,278	200,840
Erable....."	169	1,593	37	285	84	728
Chêne....."	48,539	576,630	26,904	377,561	34,300	359,731
Pin blanc....."	500,781	2,821,320	344,981	1,811,340	395,694	2,249,006
" rouge....."	61,323	526,458	53,143	374,079	43,643	363,567
Tamarac....."	4,571	28,471	995	5,410	2,185	11,382
Noyer.....M pds.	2,109	51,140	1,033	22,837	1,307	25,719
Bois blanc, noyer cendré, etc....."	1,229	15,462	1,649	20,121	1,378	14,800
Douves, étalon.....Mille.	3,253	548,384	2,369	398,847	2,968	329,876
Autres douves....."	4,117	174,771	4,130	170,379	5,745	201,047
Colombages.....Morceaux.		4,276		897		1,962
Courbes....."	569	466	2,397	3,470	4,297	4,723
Solives....."		22,168		22,922		23,760
Gournaibles....."		140		202		300

Madriers.....Cent marchand.	51,250	1,955,377	47,537	1,675,918	42,866	1,477,331
Bouts de madriers....."	1,867	58,852	1,307	36,115	1,543	44,526
Pièces et planchos.....M. pds.	222,611	2,573,470	384,804	2,902,267	314,096	2,690,119
Espars.....Morceaux.	4,565	84,410	4,615	32,319	4,067	25,333
Mâts....."	1,495	135,884	927	69,617	1,024	92,714
Aspécis....."	1,697	437	1,772	713	6,517	1,569
Laites et bois à lattes.....Cordes.	9,614	60,825	8,521	34,230	7,374	37,216
Bois de chauffage....."	36,560	62,558	28,950	36,155	36,013	42,187
Bardeaux.....Mille.	22,559	46,257	14,000	24,314	22,664	36,157
Bois à enduits.....Morceaux.	5,793	1,363				
Liens de chemin de fer....."	111,197	18,025	285,052	39,524	117,347	23,861
Rames.....Paires.	5,804	6,552	6,046	11,405	11,520	17,188
Autres bois....."		35,726		25,367		75,098
Billots de sciage.....Nombre.	101,464	111,440	46,017	47,734	121,671	125,490
Total du produit des forêts		11,575,508		9,284,514		9,663,962
ANIMAUX ET LEURS PRODUITS :						
Animaux—Chevaux.....Nombre.						
Bêtes à cornes....."	5,482	417,155	5,525	468,487	9,187	778,787
Cochons....."	23,014	601,029	22,758	516,177	34,857	925,473
Moutons....."	10,276	77,537	12,159	93,133	16,251	91,453
Volailles....."	11,614	33,209	38,326	83,951	76,378	174,793
Produits des animaux—Bœuf.....Qtz.		31,845		44,600		44,322
Viandes séchées et jambons....."	1,536	12,289	3,610	23,469	3,235	23,333
Beurre.....Lbs.	135	1,622	472	5,014	684	7,339
Cire....."	1,638,112	287,819	3,721,200	480,712	3,750,296	526,250
Fromage.....Qtz.	209	54	2,978	574	2,781	783
Graisse d'ours....."	124	1,833	117	1,497	323	4,667
Œufs.....Douz.		1,305		891		431
Peaux crues....."	698,479	101,991	623,525	66,360	809,398	97,886
Cornes et sabots de pieds d'animaux....."		209,526		169,975		111,933
Os....."		6,071		2,427		1,242
Plume.....Lbs.	486	1,439		4,693		3,098
Saindoux.....Qtz.	397	158	991	414	736	350
Lard.....Qt.	4,089	11,014	467	10,369	41	803
Suif.....Qtz.	61	39,103	21,115	143,336	36,984	241,983
Langues.....Tinettes.	28	1,375	59	1,465	168	4,113
Miel.....Lbs.		110	645	86	178	18
Venaïson.....Lbs.			258	1,679		33
Laine.....Nombre.			1,545,412	342,798		1,651
Fourrures—préparées.....Lbs.	1,275,041	270,756		639		400,272
do non préparées....."		154,879		162,574		229
Total des animaux et leurs produits		2,262,119		2,625,978		3,739,502

No. 14.—TABLEAU COMPARATIF de la quantité et de la valeur des principaux articles, etc.—Suite.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS.					
	1857.		1858.		1859.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
PRODUITS AGRICOLES :						
Orge et seigle	831,412	684,066	1,309,638	1,015,635	1,766,249	1,130,112
"	3,599	3,974	7,159	6,319	6,622	6,082
Fèves	8,934	6,695	45,796	33,031	54,124	44,188
Son	743,949	4,537,942	634,576	3,065,810	415,610	2,262,134
Pleur	230	2,502	82	686	944	7,258
Foin	82,592	9,612	8,845	782	68,586	5,158
Houblon	65,342	54,689	21,547	13,224	3,139	1,935
Blé d'inde	24	43	465	423	1,371	1,371
Drêche	8,185	42,006	11,166	49,289	11,397	61,151
Farine	866,860	360,815	1,941,710	753,486	2,635,388	1,092,025
Avoine	220,726	190,688	579,244	492,582	690,863	510,533
Pois	9,461	9,461	1,325	5,107	.....	9,410
Baume	4,397	11,050	1,685	12,901	.....	2,482
Lin	52,665	146,730	46,907	81,558	1,610	111,335
Graine de lin	21,309	2,165	39,041	3,042	73,203	1,605
Autres graines	3,688	10,618	2,460	8,556	20,217	7,850
Sucre d'érable	60,865	15,765	16,840	3,507	2,545	5,668
Fruits, verts	2,762,454	4,329	2,437,679	1,072	28,783	1,279
Végétaux .....	.....	2,789,975	.....	2,355,096	1,954,577	2,078,222
Tabac .....	.....	8,882,825	.....	7,904,400	.....	7,339,798
Blé .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total des produits agricoles .....	.....	8,882,825	.....	7,904,400	.....	7,339,798
MANUFACTURES :						
Livres .....	.....	2,162	.....	4,505	.....	3,866
Coton	6,676	1,138	8,427	276	.....	325
Chandelles .....	.....	6,258	.....	1,246	8,218	1,040
Fourrages .....	.....	122	.....	1,130	.....	9,440
Verre .....	.....	18,290	.....	286	.....	924
Quincalleries .....	.....	163,698	.....	13,218	.....	14,621
Caoutchouc .....	.....	409	.....	80,067	.....	261,815
Ouvrages en écorce .....	.....	4,044	.....	351	.....	581
Cuir .....	.....	.....	.....	4,664	.....	8,584
Toile .....	.....	.....	.....	436	.....	87

Machines	9,075	12,053	.....	13,063	.....	13,063
Instrument de musique	736	1,350	.....	996	.....	996
Voitures	105	7,035	219	10,693	235	12,946
Empois	76	148	1,484	148	69	7
Paille	8,039	14,358	.....	14,358	.....	9,433
Guenilles	15,641	12,401	.....	12,401	.....	22,701
Savon	2,281	1,321	16,824	1,321	86,752	6,092
Boîtes à sucre	40,358	45,298	111,671	45,298	56,900	18,502
Tourteaux de lin	16,169	15,593	.....	15,593	.....	22,945
Biscuits	11,714	5,600	1,226	5,600	1,780	9,325
Bois	33,049	50,126	.....	50,126	.....	41,470
Lainages	1,377	1,861	.....	1,861	.....	864
Plâtre en poudre et chaux	9,578	6,655	.....	6,655	.....	4,235
Liqueurs.—Ale, Bière, et Cidre	3,729	7,422	35,351	7,422	25,947	6,290
"	1,937	977	1,879	977	12,972	7,465
"	41,626	33,056	18,297	33,056	8,754	9,113
"	280	285	1,302	285	2,247	501
Total des manufactures	398,821	325,376	.....	325,376	.....	487,231
LINGOTS ET BILLON :—Or .....	.....	.....	.....	.....	.....	3,652
AUTRES ARTICLES	121,120	112,538	.....	112,538	.....	110,732
Produits des mines .....	.....	286,469	.....	286,469	.....	468,512
" des pêcheries .....	.....	540,113	.....	540,113	.....	817,423
" des forêts .....	.....	11,575,508	.....	11,575,508	.....	9,663,962
" et leurs produits .....	.....	2,262,119	.....	2,262,119	.....	3,789,502
Produits agricoles .....	.....	8,882,825	.....	8,882,825	.....	7,339,798
Manufactures .....	.....	398,821	.....	398,821	.....	487,231
Lingots et billon .....	.....	121,120	.....	121,120	.....	3,652
Autres articles .....	.....	24,066,975	.....	24,066,975	.....	22,680,812
Valeur totale des exportations .....	.....	1,388,444	.....	1,388,444	.....	421,566
Valeur des vaisseaux construits à Québec .....	.....	1,566,205	.....	1,566,205	.....	1,664,603
Estimé du déficit sur le montant des exportations aux ports de l'intérieur .....	.....	27,006,624	.....	27,006,624	.....	24,766,981
Grand total des exportations .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RECAPITULATION.

No. 15.—TABLEAU COMPARATIF montrant la valeur des principaux articles exportés du Canada, par la mer sur le St. Laurent, pendant les années 1858 et 1859.

ARTICLES	1858.		1859.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Potasse et perlasse.....	26,026	\$ 856,905	27,250	\$ 794,489
Beurre.....	10,586	170,370	11,120	178,427
Minerai de cuivre.....	88	3,130	47	8,010
Poisson, séché et saumuré.....	54,919	416,530	63,212	663,634
Huile de poisson.....	243,067	26,900	145,729	30,748
Farine.....		1,066,823		759,182
Fournures et peaux.....		69,950		85,817
Objets en caoutchouc.....				137,986
Lard et bœuf.....	3,068	42,230	3,988	44,948
Bois—Frêne.....	2,378	16,999	4,254	23,831
".....	4,005	30,339	7,925	56,234
Mérissier.....	47,537	1,675,918	44,327	1,521,911
Madrriers.....	19,451	163,389	26,269	200,801
Orme.....	5,942	22,960	4,826	31,648
Lattes.....	25,291	368,894	25,157	285,834
Chêne.....	1,538	11,948	1,328	13,672
Pièces et planches.....	333,960	1,776,018	372,392	2,153,162
Pin blanc.....	53,143	374,079	43,339	361,979
Pin rouge.....		91,766		107,832
Espars, bois à mâturs et barres d'aspect.....	4,594	541,799	5,415	431,865
Douves.....	739,180	688,581	55,450	53,360
Blé.....	392,005	363,971	321,712	264,522
Pois.....		204,274		190,204
Autres articles.....				
Total des exportations par la mer sur le St. Laurent.....		8,983,773		8,400,096
RÉCAPITULATION DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS PAR LE ST. LAURENT.				
Importations.....		10,768,161		11,472,754
Marchandises en transit pour les États-Unis.....		26,916		76,314
Exportations.....		8,983,773		8,400,096
Valeur des vaisseaux construits à Québec.....		743,640		421,566
Valeur totale des importations et exportations par le St. Laurent.....		20,522,490		20,370,730

No. 16.—RAPPORT COMPARATIF de la valeur des Exportations des Produits et Manufactures domestiques, et de la valeur des marchandises importées pour consommation, et du montant des droits perçus à chaque port en Canada, pendant les années 1856, 1857, 1858 et 1859.

PORTS.	1856.			1857.			1858.			1859.					
	Exportations.	Importations.	Droits.	Exportations.	Importations.	Droits.	Exportations.	Importations.	Droits.	Exportations.	Importations.	Droits.			
	\$	\$	\$ cts.	\$	\$	\$ cts.	\$	\$	\$ cts.	\$	\$	\$ cts.			
1 Amherst	82,953	34,214	1,369 82	140,452	35,239	1,722 80	252,493	49,994	2,839 38	266,656	54,803	3,821 82			
2 Amherstburgh	57,143	57,246	5,666 38	61,524	89,719	6,007 97	31,589	60,323	4,610 31	52,578	56,963	5,121 77			
3 Bath	109,597	21,830	2,608 97	62,974	12,283	1,217 67	62,039	15,088	722 57	37,640	6,098	569 86			
4 Bayfield	253,711	7,093	452 13	98,999	3,128	304 45	99,630	2,982	341 49	37,777	3,460	53 90			
5 Beauce	3,135	4,101	46 52	10,841	5,427	37 67	2,858	6,005	84 17	2,580	5,405	58 25			
6 Belleville	342,771	305,843	35,450 05	265,616	203,515	21,704 98	592,239	169,428	15,015 51	289,726	189,794	18,231 32			
7 Brantford	140,487	245,526	26,298 27	382,073	31,042 48	3,102 48	235,467	28,947 50	28,947 50	260,780	189,008	25,069 66			
8 Brighton	38,005	8,706	905 43	11,170	5,781	509 60	13,309	4,514	284 03	78,644	8,100	520 93			
9 Brockville	101,667	265,308	23,405 98	33,424	264,550	20,493 25	64,140	344,189	27,873 67	75,181	279,917	31,686 26			
10 *Bruce	61,123	23,098	633 07	370,904	76,081	5,974 70	670,706	42,922	5,040 04	208,773	44,990	2,920 45			
11 Burwell	368,909	64,957	7,115 52	370,904	76,081	5,974 70	670,706	42,922	5,040 04	208,773	44,990	2,920 45			
12 Bytown	105,440	334,924	36,624 25	36,336	283,538	35,883 45	88,592	320,156	43,523 83	118,157	401,756	60,386 32			
13 Chatham	105,298	174,344	19,878 97	93,534	186,375	17,337 63	101,233	125,037	14,932 63	156,749	167,214	11,629 78			
14 Chippawa	227,886	226,609	6,739 68	123,841	226,430	2,883 18	65,517	1,723 09	1,723 09	148,414	2,496 02	14			
15 Clarenceville	20,352	20,654	1,727 12	24,990	16,564	1,453 72	37,497	14,328	1,490 82	42,075	13,231	1,712 93			
16 Clifton	1,001,674	714,847	45,803 02	502,645	409,543	19,619 68	332,109	272,813	17,269 01	322,796	306,624	27,285 06			
17 Coaticook	1,338,540	171,335	11,326 65	1,844,902	146,798	11,469 50	1,184,634	183,986	12,721 32	1,487,447	245,970	17,541 63			
18 Cobourg	391,444	291,311	29,227 25	267,098	255,692	29,474 83	170,005	181,867	19,494 21	351,563	236,761	24,675 59			
19 Cornwall	15,806	20,881	2,674 82	26,470	36,387	1,595 97	22,842	40,105	2,118 51	55,022	33,821	2,135 60			
20 Colborne	30	118,209	3,065 78	730	155,629	5,197 85	2,598	125,810	4,882 63	6,449	8,664	504 16			
21 Collingwood	63,921	35,341	295 18	48,872	77,439	267 53	20,942	16,253	525 68	36,986	70,815	664 23			
22 Côteau-du-Lac	17,565	3,632	425 78	3,766	1,756	256 85	14,316	2,138	169 63	30,760	3,839	185 03			
23 Cramahe	70,242	44,774	3,333 00	67,797	37,146	2,215 70	46,955	12,996	1,135 82	68,188	19,642	1,114 38			
24 Credit	364,964	8,946	994 95	209,700	7,191	733 80	100,498	4,093	127 44	173,272	11,886	887 21			
25 Dalhousie	446,290	378,399	14,147 73	293,953	682,248	20,341 53	18,193	565,711	21,993 84	45,254	532,018	26,589 40			
26 Darlington	54,920	80,717	8,063 78	16,025	60,525	6,918 72	22,819	30,605	2,636 78	48,088	32,728	2,697 38			
27 *Dickenson's Landing	9,594	7,260	222 72	25,220	17,561	524 18	256,001	68,062	6,844 19	191,977	76,419	5,476 15			
28 Dover	354,818	149,807	13,705 43	251,791	101,596	8,789 85	27	68,062	6,844 19	191,977	76,419	5,476 15			
29 Dundas	202,898	190,694	19,125 38	107,222	147,450	14,657 18	34,756	89,627	10,630 18	50,287	79,258	9,949 22			
30 Dundee	38,672	48,107	1,402 05	39,347	46,666	1,269 65	23,755	37,981	1,153 89	34,455	60,155	923 23			
31 Dunnville	422,668	82,528	6,063 75	233,879	79,477	5,067 20	175,306	33,639	2,337 86	150,801	39,073	2,103 61			
32 Elgin	1,297	114 22	114 22	186	25 17	25 17	32	398	68 47	1,676	5,333	762 47			
33 Fort Erie	157,417	149,354	10,794 73	525,828	181,279	10,791 63	773,529	112,625	8,699 40	558,648	212,781	10,025 34			
34 Frelighsburgh	72,017	44,397	3,127 65	64,338	37,900	2,784 92	63,147	41,078	2,778 20	72,269	37,355	3,497 93			
35 Gananoque	6,760	19,191	1,361 98	4,885	24,959	1,950 50	14,014	25,503	1,583 43	23,734	27,849	2,139 36			
36 Gaspé	176,712	63,837	4,506 03	188,210	82,432	7,237 83	217,858	82,128	8,657 15	244,765	108,665	15,153 03			
37 Georgeville	22,697	7,096	735 93	24,949	8,683	756 20	33,777	10,590	1,369 18	98,603	13,664	2,318 31			
38 Goderich	65,645	107,043	0,129 48	32,315	95,416	6,056 55	44,356	64,922	4,800 20	42,243	80,663	3,963 12			
39 *Grafton	30,192	547	65 87	1,912	1,181	105 43	39	434	50 08	6,583	16,133	402 58			
40 Guelph	6,862	66,679	7,734 53	40	13,658	97,126	12,896 59	66,478	136,487	18,883 69	40	13,658	97,126		
41 Hamilton	1,785,505	5,400,026	621,780 63	1,145,547	3,693,091	416,933 17	962,576	2,100,801	260,634 62	638,523	2,228,753	349,445 95			
42 Hemmingford	45,213	18,839	2,290 00	28,820	18,790	2,626 18	40,675	17,662	2,518 94	47,695	19,896	2,878 11			
43 Hope	203,292	237,614	22,522 73	167,052	336,675	18,446 70	269,035	91,103	7,796 11	251,722	106,497	12,205 20			
44 Huntingdon	4,441	6,008	195 75	13,623	3,352	79 27	44	5,332	5,838	259 12	45	35,906	35,906		
45 Isle Verte	85,692	45,762	45,762	45,762	181,279	10,791 63	45	47,668	35,906	35,906	45	35,906	35,906		
46 Kingston	485,546	2,288,586	113,539 10	366,610	2,852,464	105,811 02	378,071	1,754,794	94,757 56	445,931	1,378,380	97,792 07			
47 Kingsville	11,116	4,101	461 45	18,852	4,635	613 65	47	3,633	4,437	455 00	7,524	5,861	444 14		
48 Lacolle	55,804	14,563	641 57	27,596	9,744	645 67	48	43,447	8,375	739 91	83,596	9,875	779 00		
49 London	301,749	1,169,001	144,656 92	196,171	842,281	104,599 35	289,811	589,954	87,885 00	410,812	734,589	109,976 95			
50 Maitland	1,889	7,855	189 70	861	9,812	106 50	50	792	152 54	15,197	29,992	110 14			
51 Morrisburgh	56,481	33,337	2,264 35	28,114	24,667	1,535 23	51	25,113	31,481	1,345 48	40,189	31,300	1,147 89		
52 Milford	38,621	2,590	87 10	30,370	2,095	134 45	52	29,706	1,854	199 90	23,654	3,530	111 84		
53 Montréal	3,825,566	16,265,408	1,878,964 38	2,917,349	15,524,523	1,848,616 33	3,422,940	12,234,071	1,673,841 91	3,044,762	15,553,571	2,336,239 74			
54 Napanee	93,627	41,657	4,366 17	90,520	26,442	2,661 18	54	139,032	24,899	2,737 70	122,359	3,995 77			
55 New Castle	157,508	45,669	5,118 53	62,677	32,709	4,192 63	55	43,825	16,403	1,768 02	129,853	20,139	2,618 81		
56 Niagara	90	129,193	8,170 12	4,220	76,092	6,119 07	56	76,446	8,200 11	65,826	5,925 16	56	76,446	8,200 11	
57 New Carlisle	145,864	118,233	10,112 18	181,419	117,879	9,482 10	57	221,971	92,828	9,088 70	253,190	128,924	12,600 77		
58 Oakville	464,165	99,704	9,938 68	134,727	51,057	5,266 48	58	182,011	32,088	3,874 71	225,520	17,256	2,194 63		
59 Oshawa	95,505	54,320	5,047 02	76,540	45,132	4,880 42	59	50,748	32,214	2,566 65	47,257	69,559	6,330 57		
60 Owen's Sound	1,553	16,992	1,442 80	28,168	9,574	550 15	60	1,738	9,838	1,677 50	1,714	14,658	1,425 50		
61 Paris	115,858	191,575	18,804 70	109,784	177,193	21,835 32	61	115,776	35,302	3,577 82	85,848	43,569	2,643 53		
62 Penetanguishene	5,721	573	36 28	14,550	410	326 60	62	17,191	1,032	66 55	15,827	885	80 65		
63 Philipsburgh	192,938	91,634	3,115 15	75,230	62,067	2,422 67	63	118,661	90,108	2,465 13	110,171	66,607	3,408 75		
64 Picton	101,661	73,614	9,086 47	78,619	75,711	10,220 07	64	94,767	45,475	5,543 93	111,101	58,827	6,470 78		
65 Potton	11,161	344 33	344 33	11,993	326 60	326 60	65	13,030	3,854	366 06	13,030	13,969	730 89		
66 Prescott	400,594	671,575	29,198 40	410,300	476,422	31,090 60	66	149,134	471,062	22,451 52	216,189	491,959	19,070 31		
67 Québec	8,193,196	3,486,393	369,908 68	9,452,316	3,689,833	352,149 77	67	6,252,184	2,783,150	353,092 90	5,881,290	3,003,752	438,924 18		
68 Queenston	17,802	101,766	13,384 70	15,752	85,665	6,693 10	68	18,995	47,214	7,669 00	38,609	49,435	7,047 72		
69 Rimouski	75,802	75,802	75,802	75,299	75,299	75,299	69	71,000	58,932	58,932	58,932	58,932	58,932	58,932	
70 *Rivière-aux-Raisins	3,519	934	117 55	700	48	7 12	70	23,150	2,148	265 29	16,579	1,523	74 03		
71 Rondeau	65,451	5,986	672 98	24,925	493	4 58	71	99,099	14,333	1,517 87	116,971	22,947	1,229 92		
72 Rowan	165,290	45,863	3,421 53	158,661	22,321	1,519 07	72	42,243	6,367	445 00	10,566	895 86	73	42,243	6,367
73 Russelltown	46,640	4,743	370 92	51,254	4,484	469 66	73	13,311	212,742	12,043 94	144,682	210,024	9,205 59		
74 Sarnia	19,677	152,510	10,792 08	21,659	197,718	9,045 20	74	255,821	47,756	4,513 66	420,094	60,154	6,376 29		
75 Sault Ste. Marie	58,114	19,020	2,279 65	275,340	41,622	2,660 47	75	2,191	3,144	142 97	9,343	5,766	97 57		
76 Saugeen															

No. 17.—APERÇU STATISTIQUES du commerce du Canada, montrant la valeur des exportations et importations en Angleterre, de ses Colonies et autres pays étrangers, ainsi que du tonnage des vaisseaux qui y sont arrivés et en sont partis pendant l'année 1859, comprenant dans ce tonnage les vaisseaux engagés dans le commerce de l'intérieur.

	C O M M E R C E .		N A V I G A T I O N .					
	Valeur des Exportations.	Valeur des Importations.	Tonnage des Vaisseaux Britanniques.		Tonnage des Vaisseaux de pays étrangers.		T O T A L .	
			Entrés.	Sortis.	Entrés.	Sortis.	Entrés.	Sortis.
Grande Bretagne.....	\$ 7,976,758	\$ 14,786,084						
Colonies de l'Amérique du Nord.....	840,475	381,755						
Indes Occidentales Britannique.....	7,025	533						
Etats-Unis de l'Amérique.....	13,922,314	17,592,916						
Autres pays étrangers.....	355,806	793,873						
Totaux.....	23,102,378	33,555,161	1,778,459	1,685,670	2,494,825	2,359,609	4,273,284	4,045,279

NOTE.—Pour le tonnage des vaisseaux de ports intérieurs et extérieurs, compris dans ce tableau, voir les Tableaux Nos. 23, 25 et 26.

No. 18.—TABLEAU COMPARATIF de la valeur des importations et exportations du Canada, pendant les années 1858 et 1859.

	Exportations.	Importations.	Total importations et exportations
1858.....	\$ 23,472,609	\$ 29,078,527	\$ 52,551,136
1859.....	24,766,981	33,555,161	58,322,142
Augmentation en 1859.....	.....	.....	5,771,006
			ou 11 pour cent.

No. 19.—TABLEAU COMPARATIF du nombre de gallons de spiritueux réduits distillés dans la province du Canada, pendant les années 1856, 1857, 1858, et 1859, avec le nombre des Alambics et le revenu en provenant.

	Nombre d'Alambics.				Nombre de gallons manufacturés.			
	1856.		1857.		1858.		1859.	
BAS-CANADA	6	10	10	14	818,766	936,824	864,696	1,059,063
HAUT-CANADA	107	94	110	95	2,346,057	2,218,732	2,543,701	2,249,035
Totaux	113	104	120	109	3,164,823	3,155,556	3,408,397	3,308,098

	1856.				1857.				1858.				1859.			
	Droit sur les alambics		Droit sur les spiritueux.		Droit sur les alambics		Droit sur les spiritueux.		Droit sur les alambics		Droit sur les spiritueux.		Droit sur les alambics		Droit sur les spiritueux.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Bas-Canada	240	14,395	73	400	23,420	58	400	25,497	48	560	63,543	75	560	64,103	75	
Haut-Canada	4,280	50,200	25	3,760	55,463	30	4,400	96,644	56	3,800	134,942	12	3,800	138,742	12	
Totaux	4,520	64,595	98	4,160	78,888	88	4,800	122,142	04	4,360	198,485	87	4,360	202,845	87	

R E V E N U P E R Ç U .

No. 20.—TABLEAU du nombre de gallons de liqueurs fermentées distillées dans la province du Canada, avec le nombre de licences accordées, et le montant en provenant, durant l'année 1859.

	Nombre des licences accordées.	Nombre de gallons distillés.	Droits perçus.		
			Pour licences.	Sur les liqueurs distillées.	Total.
Canada Haut.....	24	1,365,597	\$ 240	\$ cts. 13,655 97	\$ cts. 13,895 97
Canada Bas.....	141	2,201,257	1,410	22,012 57	23,422 57
Totaux.....	165	3,566,854	1,650	35,668 54	37,318 54

RÉCAPITULATION.

Montant des droits provenant des distilleries en 1859	\$ 202,845 87
Do do brasseries en 1859.....	37,318 54
Total de l'accise en 1859.....	<u>\$ 240,164 41</u>

No. 204.—ÉTAT de l'espèce et de la quantité du grain et autres substances employées, et spiritueux et liqueurs fermentées fabriquées en Canada, durant l'année 1859.

		POUR LA DISTILLATION.											POUR LA BRASSERIE.				
	No. des Distilleries.	Drêche	Blé	Orge	Seigle	Blé d'inde	Pois	Sarrazin	Mill feed	Avoines	Patates	Mélasse ou autres substances.	Total de la quantité du grain, etc.	SPIRITUEUX ÉPROUVÉS ET DISTILLÉS.	Total.		
		Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Min's.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Gallons.	Minots.	Gallons de vin.	Quantité de drêche.	Liqueurs ferment's.	
Haut Canada	93	34,507	21,698	10,952	133,273	363,443	1,880	1,317	63,188	20,891	25	1,714	551,175	2,035,378	128	200,237	2,053,970
Bas Canada	5	78,178	201	36,695	13,352	119,413	.....	215	269	269,094	.....	36,052	517,416	1,090,705	22	117,690	1,349,526
	98	112,685	21,899	47,647	146,625	482,856	1,880	1,532	63,457	289,985	25	37,766	1,068,591	3,126,083	150	317,927	3,403,496

No. 21.—TABLEAU COMPARATIF du revenu brut et net provenant des droits de douanes, pour les années 1855, 1856, 1857, 1858 et 1859.

	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Recettes brutes des droits.....	(1) 3,527,098 05	(2) 4,510,128 15	(3) 3,927,208 77	(4) 3,383,290 93	(5) 4,439,967 22
Frais de perception.....	249,957 70	289,946 38	303,685 95	341,863 37	314,943 33
	3,277,140 35	4,220,181 77	3,623,522 82	3,041,427 56	4,125,023 89
MOINS, droits et balances	21,862 10	104,559 94	27,767 99	15,133 17	1,511 95
Revenu net des droits de douanes.....	3,255,278 25	4,115,621 83	3,595,754 83	3,026,294 39	4,123,511 94

NOTE.—(1) Cette somme comprend celle de \$1,315 57 cts., pour emmagasinage à Québec et Montréal.

- (2) do do do do
- (3) do do do Montréal et Toronto.
- (4) do do do do
- (5) do do do do

No. 22.—TABLEAU DES VAISSEAUX britanniques et étrangers, chargés ou non chargés, entrés aux ports de Québec, Montréal, Amherst New Carlisle, Gaspé, Rimouski et l'Isle Verte, pendant l'année 1859.

Pays d'où ils viennent.	Chargés.						Non chargés.					
	Britanniques.			De l'étranger.			Britanniques.			De l'étranger.		
	No. de vaisseaux.	Tonneaux.	Homs.	No. de vaisseaux.	Tonneaux.	Homs.	No. de vaisseaux.	Tonneaux.	Homs.	No. de vaisseaux.	Tonneaux.	Homs.
Royaume-Uni.....	321	205,705	7,661	6	2,369	75	237	140,982	4,197	23	9,769	302
Nouvelle-Ecosse.....	37	3,723	263	1	610	17	16	6,514	293			
Nouveau-Brunswick.....	26	2,725	262				10	877	78			
Terre-Neuve.....	13	1,421	70				33	6,512	247	1	442	15
Isle du Prince Edouard.....	1	34	3	1	205	13	1	280	6			
St. Pierre, Miquelon.....							18	6,045	199	1	507	14
Gibraltar.....							1	688	18			
Indes Occidentales, Anglaises.....							1	942	22			
Indes Occidentales, Danoises.....				5	4,400	95	29	23,164	530	28	20,601	507
Etats-Unis.....	3	3,206	66	3	1,046	84	3	999	38	2	589	19
France.....	6	1,800	61									
Sicile.....	1	154	7									
Espagne.....	4	1,668	56	1	180	10	38	14,593	446	3	1,271	37
Portugal.....	6	1,637	56				3	1,141	40	1	749	16
Suisse.....										2	867	28
Belgique.....	1	353	12	4	1,434	51				9	5,191	143
Italie.....				6	2,682	95						
Hambourg.....				1	393	13						
Brême.....												
Norvège.....												
Prusse.....												
Malte.....							1	541	16			
Ascension.....							1	853	20			
Jersey.....	1	43	3									
Amérique du Sud.....							12	9,481	235			
Afrique.....							10	3,931	124			
Total.....	420	222,469	8,520	28	13,319	403	417	219,120	6,550	105	56,076	1,573

PORT DE MONTRÉAL.

Royaume-Uni.....	92	72,624	3,818	2	665	19													
Nouvelle-Ecosse.....	44	4,087	199																
Nouveau-Brunswick.....	7	437	28	1	205	13	1	120	7										
Terreneuve.....	6	689	34																
Baie des Esquimaux—Mingan.....	8	537	36																
Ports d'en Bas—Canada.....	5	262	20																
Indes Occidentales de l'Espagne.....	2	253	13	1	185	6													
Etats-Unis.....	2	280	11	3	740	27													
France.....	3	661	21																
Espagne.....	1	166	8																
Portugal.....				1	180	9													
Belgique.....	1	553	10	4	1,458	50													
Chine—Shanghai.....	1	693	28																
Totaux.....	172	81,042	4,226	12	3,433	124	9	844	43										
Royaume-Uni.....	3	305	40																
Nouvelle-Ecosse.....	107	4,306	538				140	5,427	355	1	66	13							
Nouveau-Brunswick.....	4	233	21				14	850	86										
Terreneuve.....	1	26	3																
Isle du Prince Edouard.....	17	455	72				10	283	47										
Etats-Unis.....	2	122	9				6	366	27										
St. Pierre, Miquelon.....	1	35	4							56	2,771	335							
Totaux.....	135	5,482	687	12	900	80	170	6,926	1,015	57	3,336	352							

PORT D'AMHERST, C. E.

Pays d'où ils viennent.	Chargés.				Non chargés.			
	Britanniques.		De l'étranger.		Britanniques.		De l'étranger.	
	No. de Vais's'x.	Ton'x.	Homs.	No. de Vais's'x.	Ton'x.	Homs.	No. de Vais's'x.	Ton'x.
Royaume-Uni.....	14	2,114	124	.....	.....	18	1	413
Nouvelle-Ecosse.....	12	1,436	136	.....	.....	35	.....	.....
Nouveau-Brunswick.....	32	1,290	118	1	83	40	.....	.....
Terre-neuve.....	3	238	13	.....	.....	60	.....	.....
Isle du Prince Edouard.....	1	229	9	.....	.....	3	.....	.....
Labrador.....	3	320	24	.....	.....	.....	.....	.....
Amérique du Sud.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	.....	.....
Etats-Unis.....	6	691	37	.....	.....	44	.....	.....
Portugal.....	1	76	5	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	72	6,394	466	1	83	233	1	413
PORT DE GASPÉ.								
Royaume-Uni.....	20	2,382	153	.....	.....	9	.....	.....
Nouvelle-Ecosse.....	5	232	21	.....	.....	4	.....	.....
Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....
Terre-neuve.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	.....	.....
Etats-Unis.....	2	306	16	1	70	.....	.....	.....
France.....	1	102	6	.....	.....	.....	.....	.....
Espagne.....	9	985	68	.....	.....	.....	.....	.....
Portugal.....	1	76	5	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	38	4,083	259	1	70	76	11	975

PORT DE RIMOUSKI.								
Pays d'où ils viennent.	Chargés.				Non chargés.			
	Britanniques.		De l'étranger.		Britanniques.		De l'étranger.	
	No. de Vais's'x.	Ton'x.	Homs.	No. de Vais's'x.	Ton'x.	Homs.	No. de Vais's'x.	Ton'x.
Royaume-Uni.....	22	.....	.....
Etats-Unis.....	4	4,735
Norvège.....	3	1,276
Totaux.....	732	22	7	6,011
PORT DE LISLE VERTE.								
Royaume-Uni.....	26	.....	351
Nouvelle-Ecosse.....	14	.....	.....
Portugal.....	27	.....	.....
Norvège.....	3	1,165
Totaux.....	1,975	67	4	1,516

No. 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage des vaisseaux qui sont arrivés par
sont partis, en l'année 1859, distinguant

P O R T D E Q U É B E C .

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais	837	441,589	Anglais	905	465,850
Etats-Unis	18	16,224	Etats-Unis	31	20,114
Norvège	76	34,251	Norvège	76	34,251
Prusse	16	7,640	Prusse	16	7,640
Suisse	1	327	Suisse	1	327
Français	1	205	Français	1	205
Hambourg	7	4,057	Hambourg	7	4,057
Brême	6	3,944	Brême	6	3,944
Autriche	3	1,284	Autriche	3	1,284
Portugal	1	180	Portugal	1	180
Hanovre	1	219	Hanovre	1	219
Oldenbourg	1	550	Oldenbourg	1	550
Mecklenburg	2	514	Mecklenburg	2	514
Total.....	970	510,984	Total.....	1,051	539,135

P O R T D E M O N T R É A L .

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais.....	181	81,886	Anglais	127	61,278
Etats-Unis	3	850	Etats-Unis.. ..	2	788
Norvège	2	681	France.....	1	205
Prusse	1	377	Portugal	1	180
Netherlands	2	443			
Autriche	2	697			
France	1	205			
Portugal	1	180			
Total.....	193	85,319	Total.....	131	62,451

P O R T D E A M H E R S T , B . C .

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais.....	305	12,408	Anglais.....	226	9,282
Etats-Unis	69	4,736	Etats-Unis	56	3,916
Total.....	374	17,144	Total.....	282	13,198

P O R T D E N E W C A R L I S L E .

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais.....	110	12,357	Anglais.....	93	10,805
Etats-Unis	1	83	Norvège	1	412
Norvège	1	413			
Total.....	112	12,853	Total.....	94	11,217

la mer à Québec, Montréal, Amherst, New Carlisle, Gaspé, Rimouski et l'Isle Verte, et en les pays auxquels ils appartiennent.

PORT DE GASPÉ.

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais.....	49	5,058	Anglais.....	43	4,266
Etats-Unis.....	1	70	Etats-Unis.....	1	70
Total.....	50	5,128	Total.....	44	4,336

PORT DE RIMOUSKI.

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais.....	1	732	Anglais.....	1	732
Etats-Unis.....	4	4,735	Etats-Unis.....	4	4,735
Norvège.....	3	1,276	Norvège.....	3	1,276
Total.....	8	6,743	Total.....	8	6,743

PORT DE L'ISLE VERTE.

ARRIVÉS.			PARTIS.		
Sous quels pavillons.	No. de Vaiss'x.	Tonnage.	Sous quels pavillons.	No. de vaiss'x.	Tonnage.
Anglais.....	4	1,975	Anglais.....	4	1,975
Norvège.....	4	1,516	Norvège.....	4	1,516
Total.....	8	3,491	Total.....	8	3,491

RÉCAPITULATION.

PORTS.	ARRIVÉS.						PARTIS.					
	Anglais.		Étrangers.		Total.		Anglais.		Étrangers.		Total.	
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
Québec.....	837	441,589	133	69,395	970	510,984	905	465,850	146	73,285	1,051	539,135
Montréal.....	181	81,886	12	3,433	193	85,319	127	61,278	4	1,173	131	62,451
Amherst, B. C.	305	12,408	69	4,736	374	17,144	226	9,282	56	3,916	282	13,198
New Carlisle...	110	12,357	2	496	112	12,853	93	10,805	1	412	94	11,217
Gaspé.....	49	5,058	1	70	50	5,128	43	4,266	1	70	44	4,336
Rimouski.....	1	732	7	6,011	8	6,743	1	732	7	6,011	8	6,743
Isle Verte.....	4	1,975	4	1,516	8	3,491	4	1,975	4	1,516	8	3,491
Totaux...	1,487	556,005	228	85,657	1,715	641,662	1,399	554,188	219	86,383	1,618	640,571

No. 24.—TABLEAU des vaisseaux tant britanniques que de l'étranger qui sont à l'Isle-Verte, pen-

PORT DE QUEBEC.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Ton'x.	Hommes.	No.	Ton'x.	Hommes.
Royaume-Uni.....	775	453,612	14,779	139	71,663	2,002
Etats-Unis.....				2	457	14
Portugal.....				1	180	9
France.....				1	297	10
Hambourg.....				1	327	9
Indes Anglaises Occidentales.....	2	256	12			
Nouvelle-Ecosse.....	27	3,260	351			
Nouveau-Brunswick.....	55	4,612	393			
Terreneuve.....	36	2,840	177			
Ile du Prince Edouard.....	1	70	4			
St. Pierre, Miquelon.....				1	205	13
Total.....	896	464,650	15,716	145	73,129	2,057
Sur lest... { Etats-Unis.....				1	156	7
{ Nouvelle-Ecosse.....	8	1,097	46			
{ Nouveau-Brunswick.....	1	103	8			
Total.....	905	465,850	15,770	146	73,285	2,064

PORT DE MONTREAL.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Ton'x.	Hommes.	No.	Ton'.	Hommes.
Royaume-Uni.....	56	55,045	3,223			
Etats-Unis.....				2	788	20
Portugal.....				1	180	9
Nouvelle-Ecosse.....	25	2,279	133			
Nouveau-Brunswick.....	7	387	25			
Terreneuve.....	27	2,868	154	1	205	13
Ports d'en bas—Canada.....	12	699	39			
Total.....	127	61,278	3,574	4	1,173	42

PORT D'AMHERST.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Ton'x.	Hommes.	No.	Ton'x.	Hommes.
Etats-Unis.....	13	734	63	54	3,725	327
St. Pierre, Miquelon.....	1	35	4			
Nouvelle-Ecosse.....	160	6,200	858	1	65	13
Nouveau-Brunswick.....	15	934	101			
Terreneuve.....	3	175	26			
Ile du Prince Edouard.....	21	586	98			
Total.....	213	8,664	1,150	55	3,790	340

partis des ports de Québec, Montréal, Amherst, New Carlisle, Gaspé, Rimouski, et dant l'année 1850.

PORT OF NEW CARLISLE.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Tonneaux.	Hommes.	No.	Tonneaux.	Hommes.
Royaume-Uni	17	4,316	160	1	412	11
Etats-Unis.....	7	679	44	.....	.....	.....
Portugal.....	1	71	7	.....	.....	.....
Espagne	3	313	23	.....	.....	.....
Naples	3	600	34	.....	.....	.....
Italie	1	99	7	.....	.....	.....
Nouvelle-Ecosse.....	14	844	59	.....	.....	.....
Nouveau-Brunswick.....	13	664	57	.....	.....	.....
Terre-Neuve.....	15	1,305	76	.....	.....	.....
Labrador	3	325	25	.....	.....	.....
Amérique du Sud	5	1,168	59	.....	.....	.....
Total.....	82	10,384	551	1	412	11

PORT DE GASPÉ.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Tonneaux.	Hommes.	No.	Tonneaux.	Hommes.
Royaume-Uni.....	6	838	49	.....	.....	.....
Etats-Unis .....	.....	.....	.....	1	70	6
Portugal.....	1	97	7	.....	.....	.....
Espagne	14	1,169	83	.....	.....	.....
Naples.....	7	751	53	.....	.....	.....
Etats Pontificaux.....	3	391	23	.....	.....	.....
Nouvelle-Ecosse	7	339	28	.....	.....	.....
Nouveau-Brunswick.....	1	237	26	.....	.....	.....
Terre-Neuve.....	2	193	16	.....	.....	.....
Brésil	2	251	14	.....	.....	.....
Total.....	43	4,266	299	1	70	6

PORT DE RIMOUSKI.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Tonneaux.	Hommes.	No.	Tonneaux.	Hommes.
Royaume-Uni.....	1	732	22	.....	.....	.....
Etats-Unis.....	.....	.....	.....	4	4,735	98
Norvège .....	.....	.....	.....	3	1,276	37
Total.....	1	732	22	7	6,011	135

PORT DE L'ISLE VERTE.

Pays où ils sont allés.	Chargés.					
	Britanniques.			A l'étranger.		
	No.	Tonneaux.	Hommes.	No.	Tonneaux.	Hommes.
Royaume-Uni.....	4	1,975	67	4	1,516	51
Total.....	4	1,975	67	4	1,516	51

No. 25.—VAISSEAUX ENTRÉS.—TABLEAU du nombre de vaisseaux venant de la mer entrés aux ports sous-mentionnés, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés, et le pays d'où ils sont venus, pendant l'année 1859 et les deux années précédentes.

PORTS.	TOTALS.			Grande-Bretagne.		Colonies Britanniques.		Etats-Unis.		Autres pays étrangers.	
	No.	Tonn'x.	Hommes.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.
	Québec.....	970	510,984	17,046	587	358,825	162	31,815	65	51,371	156	68,973
Montréal.....	193	85,319	4,393	92	72,624	79	6,856	2	280	20	5,559
Amherst.....	374	17,144	2,134	3	305	294	11,645	76	5,159	1	35
New Carlisle.....	112	12,853	714	16	2,661	81	7,113	11	2,182	4	897
Gaspé.....	50	5,128	367	22	2,514	14	1,075	3	376	11	1,163
Rimouski.....	8	6,743	157	1	732	.....	.....	7	6,011	.....	.....
Isle Verte.....	8	3,491	118	3	1,042	1	311	.....	.....	4	2,138
Totaux, 1859.....	1,715	641,662	24,929	724	438,703	631	58,815	164	65,379	196	78,765
1858.....	1,657	613,813	22,537	820	475,451	576	51,155	66	12,557	195	74,650
1857.....	2,047	748,425	30,490	896	477,263	491	63,237	348	88,902	312	119,023

No. 26.—VAISSEaux SORTIS.—TABLEAU du nombre de vaisseaux allant à la mer sortis des ports sous-mentionnés, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés et le pays de leur destination, pour l'année 1859, et les deux années précédentes.

P O R T S.	T O T A U X.			Grande-Bretagne.		Colonies Britanniques.		Etats-Unis.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton'x.	Hommes.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
	Québec.....	1,051	539,135	17,834	914	525,275	130	12,238	3	613	4	1,009
Montréal.....	131	62,451	3,616	56	55,045	71	6,233	2	788	2	385
Amherst.....	282	13,198	1,555	.....	.....	214	8,704	67	4,459	1	35
New Carlisle.....	94	11,217	599	18	4,728	61	4,727	7	679	8	1,083
Gaspé.....	44	4,336	305	6	838	10	769	1	70	27	2,659
Rimouski.....	8	6,743	157	1	732	.....	.....	7	6,011	.....	.....
Isle Verte.....	8	3,491	118	8	3,491	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux 1859.....	1,618	640,571	24,184	1,003	590,109	486	32,671	87	12,620	42	5,171
1858.....	1,662	632,046	22,705	1,027	572,601	531	41,966	62	9,350	42	8,129
1857.....	1,848	731,367	23,541	1,317	683,681	429	28,513	67	13,479	35	5,694

SORTIS.

ENTRÉS.

PORTS.

CANADIENS.

AMÉRICAINS.

CANADIENS.

AMÉRICAINS.

PORTS.	CANADIENS.		AMÉRICAINS.		CANADIENS.		AMÉRICAINS.	
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
Amherst.....	8	488	68	4,671	13	734	287	76,930
Amherstburgh.....	68	3,767	283	14,573	61	3,767	283	14,573
Bath.....	32	3,056	4	431	28	1,708	4	272
Bayfield.....	14	1,221	4	243	14	1,221	4	243
Belleville.....	43	8,862	56	5,313	127	9,896	60	5,696
Brighon.....	3	420	14	779	79	4,568	13	772
Brockville.....	48	4,967	338	2,271	12	338	467	334,998
Burwell.....	111	12,565	196	27,392	107	12,030	40	14,596
Bytown.....	24	1,470	92	14,701	213	14,896	135	25,100
Chatham.....	19	1,012	102	12,957	102	12,957	347	56,259
Chippawa.....	75	6,878	47	2,272	57	4,721	51	2,600
Clarenceville.....	68	4,500	170	6,851	68	4,500	170	6,851
Cobourg.....	148	46,846	46	5,749	152	22,471	49	6,288
Collborne.....	151	21,676	63	17,823	14	1,289	7	1,154
Collingwood.....	39	5,446	1	339	1	185	81	55,665
Cornwall.....	260	20,105	1	20	260	20,105	1	20
Côteau-du-Lac.....	3	252	10	624	3	252	10	624
Cramahé.....	89	35,280	40	3,319	38	3,325	10	814
Credit.....	2	600	5	810	14	2,746	5	810
Dalhousie.....	20	7,762	41	8,050	10	3,500	1	352
Darlington.....	37	12,320	12	1,723	33	7,864	1	352
Dover.....	153	12,556	6	693	10	1,525	28	6,144
Dundas.....	1	169	43	3,950	142	11,808	6	693
Dunnville.....	69	3,720	1	205	44	5,529	42	3,347
Fort Erie.....	13	2,052	342	4,624	101	11,128	1	205
Ganaoquo.....	147	2,299	5	500	342	402,000	32	4,624
Gaspé.....	2	306	16	260	162	3,456	5	500
Georgeville.....	118	9,558	1	70	118	9,558	23	445
Goderich.....	108	17,466	2	302	108	17,466	1	70
Hamilton.....	46	8,399	40	7,875	108	17,466	2	302
Hope.....	133	47,785	169	4,106	46	8,399	40	7,875
Kingston.....	748	101,282	186	17,660	93	41,600	23	2,589
Kingsville.....	40	1,149	15	692	748	101,282	106	17,660
Lacolle.....	1	37	11	1,047	1	37	15	692
Maitland.....	1	37	11	1,047	1	37	15	692
Milford.....	257	36,901	8	477	1	37	11	1,047
Montréal.....	80	8,613	21	5,996	2	456	7	393
Morrisburgh.....	15	3,185	15	345	2	456	6	1,484
Napanee.....	15	3,185	29	4,197	4	828	30	4,497

PORTS.	CANADIENS.		AMÉRICAINS.		CANADIENS.		AMÉRICAINS.	
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
New Carlisle.....	32	10,994	10	1,099	83	679	7	462
Newcastle.....	355	151,264	231	2,303	231	2,503	4	462
Niagara.....	10	1,896	670	151,264	23	2,600	20	670
Oakville.....	35	12,873	236	6,913	6	7,153	3	236
Oshawa.....	1	250	175	1,751	35	12,873	1	100
Owen's Sound.....	1	250	312	3,120	3	238	1	100
Penetanguishène.....	27	2,005	10	2,950	10	2,950	10	2,950
Philipsburgh.....	54	3,992	142	7,309	14	1,960	142	7,309
Pictou.....	39	7,563	9	795	27	5,393	5	393
Proscott.....	464	42,944	236	11,932	464	42,544	236	11,932
Québec.....	1	414	24	5,355	1	414	8	1,100
Queenston.....	1	414	228	2,280	4	456	2	228
Rimouski.....	1	414	7	6,001	1	414	7	6,001
Rondeau.....	74	2,171	18	3,034	1	414	7	6,001
Rowan.....	74	2,171	48	5,347	4	678	19	3,169
Saint Jean.....	5	1,943	699	48,243	72	2,200	50	5,448
Saint Régis.....	48	7,960	1	44	5	1,943	508	28,408
Sarnia.....	48	7,960	132	8,795	48	4,366	1	44
Saugeen.....	21	3,809	10	1,128	59	10,898	132	8,795
Sault Ste. Marie.....	561	168,706	98	11,343	994	119,980	55	2,309
Stanley.....	12	844	270	226,239	23	17,926	10	1,128
Trois-Rivières.....	12	844	521	102,395	83	10,835	98	11,343
Toronto.....	3	900	142	21,474	8	744	1	50
Wallaceburgh.....	78	23,450	270	20,799	330	41,381	142	21,474
Wellington.....	78	23,450	16	412	173	10,588	195	21,331
Whitby.....	78	23,450	25	3,350	3	900	16	412
Windsor.....	15	3,185	73	5,556	77	23,150	25	3,350
Totaux.....	4,030	812,482	4,413	409,972	3,160	303,308	3,115	282,396

RÉCAPITULATION.

ENTRÉS.

SORTIS.

TOTAUX.

BÂTIMENTS.	CANADIENS.		AMÉRICAINS.		CANADIENS.		AMÉRICAINS.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
À VAPEUR.....	812,482	2,105,860	740,229	1,990,830	2,918,342	2,731,059	2,731,059	
À VOILES.....	409,972	303,308	391,253	282,396	713,280	673,649	673,649	
Totaux.....	1,222,454	2,409,168	1,131,482	2,273,226	3,631,622	3,404,708	3,404,708	
Bâtiments à vapeur Canadiens.....	1,552,711	4,096,690	1,552,711	4,096,690	4,682,394	4,682,394	4,682,394	
do à voiles do.....	801,225	585,704	801,225	585,704	7,036,330	7,036,330	7,036,330	
Bâtiments à vapeur Américains.....	4,096,690	585,704	4,096,690	585,704	1,282,233	1,282,233	1,282,233	
do à voiles do.....	1,552,711	801,225	1,552,711	801,225	8,318,563	8,318,563	8,318,563	
AJOUTEZ	Entrés et sortis suivant le tableau ci-dessus No. 28.....	do de bâtiments Océaniques—Voir tableaux Nos. 23, 25 et 26.....	do de bâtiments Océaniques—Voir tableaux Nos. 23, 25 et 26.....	do de bâtiments Océaniques—Voir tableaux Nos. 23, 25 et 26.....	Totaux.....	Totaux.....	Totaux.....	

No. 28.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage des steamers et vaisseaux à voiles construits et enregistrés, ainsi que des steamers et vaisseaux non enregistrés, aux ports sous-mentionnés du Canada pendant l'année 1859.

PORTS.	CONSTRUITS.						ENREGISTRÉS.						NON ENREGISTRÉS.						
	À vapeur.		À voiles.		Total.		À vapeur.		À voiles.		Total.		À vapeur.		À voiles.		Total.		
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	
Amherst.....	4	173	.....	.....	.....	.....	4	173	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Belleville.....	1	68	.....	.....	1	68	.....	.....	2	275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brighton.....	2	126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Burwell.....	4	468	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bytown.....
Clarenceville.....	2	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cobourg.....	4	586	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cramahé.....
Dalhousie.....	1	365	.....	.....	.....	.....	10	2,448	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Darlington.....
Gaspé.....	4	237	.....	.....	.....	.....	6	376	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hamilton.....	1	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hope.....
Kingston.....
Kingsville.....	2	94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Milford.....
Montréal.....	1	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
New Carlisle.....	5	330	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Newcastle.....
Oakville.....
Penetanguishène.....
Philipsburgh.....
Pictou.....
Québec.....	3	285	39	14,760	42	15,045	3	285	39	14,760	42	15,045	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rowan.....	2	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois Rivières.....
Wallaceburgh.....	2	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whitby.....
Totaux.....	6	460	63	16,576	69	17,036	15	1399	137	24,869	152	26,268	21	5198	68	9,034	89	14,232	

INDEX DES TABLEAUX.

	PAGES
Tableau des droits de douane à l'entrée en force jusqu'au 26 mars 1859	3
Tableau des droits de douane à l'entrée en force depuis le 26 mars 1859, inclusivement	5

CANAUX.

	PAGES
No. 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.....	18
No. 2.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du St. Laurent pendant l'année 1859, et le montant perçu sur cette quantité.	22
No. 3.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de Chambly, pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité	26
No. 4.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la baie de Burlington pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité	30
No. 5.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Ste. Anne pendant l'année 1859, et le montant du revenu perçu sur cette quantité	34
No. 6.—État général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa et de Rideau et d'autres écluses, pendant l'année 1859, ainsi que le montant du revenu perçu sur cette quantité	38
No. 7.—État sommaire des affaires des canaux Welland, St. Laurent, Chambly, de la baie Burlington, d'Ottawa et des canaux de Rideau, Ste. Anne, St. Ours et autres, indiquant la quantité totale de, et le montant du revenu perçu sur chaque espèce d'effets passant pendant l'année 1859	42
No. 8.—Tableau indiquant la recette mensuelle des péages aux différents bureaux des divers canaux pendant l'année 1859.....	46
No. 9.—Tableau des affaires des canaux de Welland, du St. Laurent, de Chambly, de la Baie Burlington de l'Ottawa et du Rideau, des écluses de St. Ours, Ste. Anne et autres écluses,—indiquant le total du revenu provenant de chaque classe ou taux des péages sur chaque canal, pendant l'année 1859	47
No. 10.—Tableau indiquant le nombre des vaisseaux, leur nationalité et leur tonnage, qui ont passé dans les canaux Welland, du St. Laurent, de la Baie Burlington, de l'Ottawa et du Rideau, et dans les écluses de St. Ours et de Ste. Anne, pendant l'année 1859, et le montant du revenu en provenant	48
No. 11.—Tableau comparatif du nombre et du tonnage des vaisseaux et effets qui ont été transportés sur les canaux ci-dessus mentionnés pour les années 1856, 1857, 1858 et 1859 distinguant le trafic en montant d'avec celui qui s'est fait en descendant	49
No. 12.—Tableau comparatif du mouvement total des effets, des passagers et vaisseaux sur les canaux de Welland, du St. Laurent, de Chambly (l'écluse de St. Ours y comprise) et de la Baie Burlington et de Ste. Anne, pour l'année 1857, et les trois années précédentes.....	50
No. 13.—Comptes du revenu brut et net provenant des péages des canaux pour l'année 1859, tel que comparé avec les cinq années précédentes	51
No. 14.—Tableau du nombre et du tonnage de toute espèce de vaisseaux employés dans le commerce du transport sur les canaux du Canada, pendant la saison de la navigation pour l'année 1859, et faisant voir le nombre du tonnage en six classes.....	52
No. 15.—Tableau comparatif montrant la quantité des articles transportés sur les canaux provinciaux, pendant les années 1858 et 1859, et le montant des péages sur chacun de ces articles.....	54
No. 16.—Compte du revenu brut provenant des péages des canaux pendant l'année 1859	56
No. 17.—Compte du revenu brut et net provenant de toutes sources de canaux provinciaux du Canada pour l'année 1859.....	56

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

	PAGES.
No. 1.—Tableau général des importations, ou compte détaillé des principaux articles de marchandises britanniques et étrangères entrées en Canada pour la consommation, pendant l'année expirée le 31 décembre 1859, indiquant la qualité et la valeur de chaque article, ainsi que le pays d'où il a été importé.....	58
No. 2.—Tableau sommaire de la quantité et valeur des principaux articles de marchandises britanniques et étrangères entrées pour la consommation, pendant l'année 1859, avec le montant des droits perçus sur ces articles, et indiquant de quel pays ils ont été importés.....	168
No. 3.—Tableau comparatif indiquant la différence des qualités et valeurs des principaux articles des marchandises britanniques et étrangères entrées pour la consommation en Canada, pendant les années 1857, 1858 et 1859.....	180
No. 4.—Tableau de l'importation des articles suivants en Canada venant des Indes Occidentales Étrangères, distinguant si ces importations ont eu lieu en droite ligne ou si elles sont passées par quelque possession britannique ou pays étrangers pendant l'année 1859.....	186
No. 5.—Tableau détaillés indiquant la valeur des principaux articles importés en Canada, par la mer, <i>via</i> fleuve St. Laurent, à chacun des ports ci-dessous mentionnés, pendant l'année 1859.....	187
No. 6.—Tableau comparatif de la qualité et valeur des principaux articles importés en Canada par la mer, <i>via</i> fleuve St. Laurent, pendant les années 1858 et 1859.....	192
No. 7.—Tableau comparatif de la quantité et valeur des marchandises énumérées dans le traité de réciprocité, étant du crû et produits des États-Unis, et importées en Canada pendant les années 1858 et 1859.....	193
No. 8.—Tableau comparatif des effets emmagasinés en entrepôt, dans la province du Canada, pour les années finissant le 31 décembre 1858 et 1859, en indiquant le montant des droits à percevoir alors sur ces effets.....	194
No. 9.—Tableau comparatif des importations, indiquant la différence de la valeur et des montants des droits perçus sur les marchandises entrées pour la consommation en Canada, durant les années 1856, 1857, 1858 et 1859, respectivement.....	196
No. 10.—Rapport de la quantité et de la valeur des marchandises importées en Canada par le St. Laurent des provinces de la Nouvelle Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Isle du Prince Edouard et de Terre-Neuve, pour l'année 1859.....	197
No. 11.—Rapport de la quantité et de la valeur des marchandises importées en premier lieu aux États-Unis et en Canada, distinguant les marchandises passant par ce pays sous entrepôt de celles achetées dans les États-Unis; ainsi que les marchandises du produit ou des manufactures des États-Unis, pendant l'année 1859.....	198
No. 12.—Tableau général des exportations ou compte détaillé des principaux articles des manufactures et produits Canadiens, expédiés à bord des vaisseaux pendant l'année 1859, indiquant la quantité et la valeur de chaque article mis à bord, et indiquant en quel pays il a été exporté.	202
No. 13.—Tableau sommaire de la quantité et de la valeur des principaux articles des produits des effets manufacturés du Canada, exportés pendant l'année 1859, et indiquant à quel pays ils ont été exportés.....	248
No. 14.—Tableau comparatif de la quantité et la valeur des principaux articles des produits des effets manufacturés du Canada, exportés pendant les années 1857, 1858 et 1859.....	254
No. 15.—Tableau comparatif montrant la valeur des principaux articles exportés du Canada, par la mer, sur le fleuve St. Laurent, pendant les années 1858 et 1859.....	258
No. 16.—Rapport comparatif de la valeur des exportations des produits et manufactures domestiques, et de la valeur des marchandises importées par commissions, et du montant des droits perçus à chaque port en Canada, pendant les années 1856, 1857, 1858 et 1859.....	258½
No. 17.—Aperçu statistique du commerce du Canada, montrant la valeur des exportations et importations en Angleterre, de ses colonies et autres pays étrangers, ainsi que du tonnage des vaisseaux qui y sont arrivés et en sont partis pendant l'année 1859, comprenant dans ce tonnage les vaisseaux engagés dans le commerce de l'intérieur.....	259
No. 18.—Tableau comparatif de la valeur des importations et exportations du Canada, pendant les années 1858 et 1859.....	259
No. 19.—Tableau comparatif du nombre de gallons de spiritueux réduits distillés dans la province du Canada, pendant les années 1856, 1857, 1858 et 1859, avec le nombre des Alambics et le revenu en provenant.....	260
No. 20.—Tableau du nombre de gallons de liqueurs fermentées distillées dans la province du Canada, avec le nombre de licences accordées et le montant en provenant, durant l'année 1859.....	261
No. 20½.—Etat de l'espèce et de la quantité du grain et autres substances employées, et spiritueux et liqueurs fermentées fabriquées en Canada, durant l'année 1859.....	262
No. 21.—Tableau comparatif du revenu brut et net provenant des droits de douanes, pour les années 1855, 1856, 1857, 1858 et 1859.....	263

INDEX DES TABLEAUX.—*Suite.*

	PAGES
No. 22.—Tableau des vaisseaux britanniques et étrangers, chargés ou non chargés, entrés aux ports de Québec, Montréal, Amherst, New Carlisle, Gaspé, Rimouski et l'Isle Verte, pendant l'année 1859.....	264
No. 23.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage des vaisseaux qui sont arrivés par la mer à Québec, Montréal, Amherst, New Carlisle, Gaspé, Rimouski et l'Isle Verte, et en sont partis, en l'année 1859, distinguant les pays auxquels ils appartiennent	268
No. 24.—Tableau des vaisseaux tant britanniques que de l'étranger qui sont partis des ports de Québec, Montréal, Amherst, New Carlisle, Gaspé, Rimouski, et l'Isle-Verte, pendant l'année 1858.....	270
No. 25.—Vaisseaux entrés.—Tableau du nombre de vaisseaux venant de la mer entrés aux ports sous-mentionnés, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés, et le pays d'où ils sont venus, pendant l'année 1859 et les deux années précédentes.....	272
No. 26.—Vaisseaux sortis.—Tableau du nombre de vaisseaux allant à la mer sortis des ports sous-mentionnés, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés et le pays de leur destination, pour l'année 1859 et les deux années précédentes.....	273
No. 27.—Tableau du tonnage des bâtiments canadiens et américains entrés et sortis aux ports ci-dessous désignés, montrant les relations (sans compter les lignes de traversiers) qui ont eu lieu par navigation intérieure entre le Canada et les Etats-Unis, durant l'année 1859.....	274
No. 28.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage des steamers et vaisseaux à voiles construits et enregistrés, ainsi que des steamers et vaisseaux non enregistrés, aux ports sous-mentionnés du Canada pendant l'année 1859.....	276

INDEX détaillé des importations et exportations de la province du Canada, pour
l'année 1859.

A R T I C L E S.	IMPORTA- TIONS.	EXPOR- TATIONS.
	PAGES.	PAGES.
A		
Accessoires d'agriculture.....	136	.....
Acides, excepté le vinaigre.....	118	.....
Acier battu ou fondu.....	111	.....
Affiches lithographiées ou imprimées, pamphlets, etc.....	98	.....
Alcalis, potasse	123	205
do perlasse	123	206
Ale, bière et porter, en quarts.....	62	.....
do do et cidre .....	.....	245
do do et porter, en bouteilles.....	62	.....
Alun	118	.....
Ammoniac—soude	157	.....
Ancres, 6 qtx. et au-dessous.....	103	.....
do do au-dessus.....	119	.....
Animaux, chevaux.....	119	217
Moutons.....	120	219
Cochons	121	219
Bêtes à cornes.....	120	218
Autres espèces	121	.....
Anspects .....	.....	214
Antimoine.....	122	.....
Antiquités, collections d'	122	.....
Arbres et essieux de bateaux à vapeur.....	111	.....
Arbrisseaux, arbres, etc.....	163	.....
Ardoise.....	160	.....
Armes et vêtements pour l'armée.....	133	.....
do do des sauvages.....	132	.....
do ou ajustements	70	.....
Articles pour l'usage public des deux provinces.....	123	.....
Articles, autres .....	.....	247
Articles non énumérés payant 20 et 15 pour cent.....	102	.....
Avoine	143	233
B		
Bagatelle, jeux de—et billiards.....	71	.....
Balais et brosses.....	71	.....
Bardeaux .....	.....	215
Battants .....	.....	211
Baume.....	.....	234
do do pour les tanneurs.....	124	.....
Bauduche et moules pour les batteurs d'or.....	145	.....
Bear et Bigg (orge)	142	.....
Bêtes à cornes.....	120	218
Beurre.....	128	221
Bière, ale et cidre.....	.....	245
Bijouteries et montres.....	107	.....
Billots de sciage.....	.....	217
Bimbeloterie	100	.....
Biscuit et pain.	128	243
Blanc et rouge de plomb sec	115	.....
Blé.....	144	237
Blé d'Inde.....	143	232
Blocs de stéréotype.....	161	.....
Bœuf.....	.....	220
Bois blanc, noyer et cendré, etc.....	.....	209
Bois pour colombage.....	.....	211
Boîtes de sucre.....	.....	243
do raffiné ou égal.....	61	.....
do autre que le raffiné.....	66	.....
Bois de construction non manufacturés.....	163	.....
Bois autres.....	.....	216

INDEX—*Suite.*

ARTICLES.	IMPORTA- TIONS.	EXPORTA- TIONS.
B		
Bois non spécifiés ailleurs.....	166	.....
Bois de construction et planches fabriquées.....	84	.....
Bois de chauffage	137	215
Bonnetterie	90	.....
Borax.....	126	.....
Bottes et souliers	69	.....
Bouchon de liège	78	.....
Bouleau.....	.....	206
Bustes, fontes, etc.....	127	.....
Bouts de planche .....	.....	212
Brique réfractaire et argile.....	138	.....
C		
Cables, de chanvre et d'herbe	130	.....
Café, vert.....	58	.....
Cannelle, macis et muscade.....	64	.....
Caoutchouc et gutta percha, non manufacturés	130	.....
Caoutchouc.....	.....	239
Carrosses et voitures légère de voyageurs.....	130	.....
Cartes de jeux.....	97	.....
Chaine de fer, excédant $\frac{3}{4}$ de pouce de diamètre	129	.....
Chanvre, lin brut.....	137	.....
Chandelles et bougies autre que de suif.....	72	.....
Chandelles de	72	238
Chandelles, girandoles, appareils à gaz.....	73	.....
Chapeaux, casquettes, etc.....	82	.....
Charbon et Coke.....	132	.....
do rôti ou moulu	63	.....
Chardons à carder.....	162	.....
Chaux	149	.....
Chevaux, voitures, etc.....	151	.....
Chevaux	119	217
Chêne .....	.....	207
Chicorée.....	75	.....
Cidre.....	73	.....
Cidre, ale et bière.....	.....	245
Cigares	61	.....
Ciment hydraulique, brut.....	131	.....
Cire .....	.....	222
Cirage.	63	.....
Cochons	121	.....
Colis	95 & 155	.....
Cordage	77	.....
Cordiaux.....	61	.....
Cordon de soie pour chapeaux et souliers, etc.....	106	.....
Cornes et sabots .....	.....	224
Coton	78	238
do à chandelle.....	105	.....
do de laine.....	134	.....
do filé et en chaine.....	105	.....
do et déchets de coton et de chanvre.....	133	.....
Courbes .....	.....	211
Crème de tarte cristallisée	134	.....
Cuir.....	85	240
Cuir de chèvre et du Thibet, etc., non manufacturé.....	118	.....
do	147	.....
Cuivre, fer et plomb en gueuse	153	.....
Cuivre jaune en barres, baguettes ou en feuilles	103	.....
Cuivre rouge .....	.....	202
do minéral.....	.....	202
do cuivre rouge en bares, baguettes, feuilles et boulons.....	104	.....
do do tubes en fer, etc.....	105	.....

INDEX—*Suite.*

ARTICLES.	IMPORTA- TIONS.	EXPORTA- TIONS.
D		
Dessins.....	PAGES. 135	PAGES.
Diéments, pierres précieuses.....	134	.....
Dons.....	135	.....
Douves marchandes.....	.....	210
do autres.....	.....	210
Drogues.....	79	.....
E		
Eau-de-vie.....	59	.....
Ebénisterie et meubles.....	75	.....
Echantillons.....	160	.....
Ecorce, baies, etc., pour teinture.....	124	.....
Effets pour voitures et sellerie.....	74	.....
Effets d'émigrants.....	159	.....
Emeri papier sablé.....	117	.....
do.....	136	.....
Empois.....	68	242
Encres, excepté celle d'imprimerie.....	84	.....
Engins autre que locomotives.....	91	.....
Engrais.....	149	.....
Epices comprenant le gingembre, le piment et le poivre moulus.....	64	.....
do do do non moulus.....	99	.....
Epinette.....	.....	209
Erable.....	.....	207
do sucre d'.....	.....	235
Espars.....	.....	213
Esprit de térébentine.....	115	.....
Essences et parfums.....	79	.....
do autre.....	.....	.....
Etain granulé ou en barres.....	112	.....
Etain et Zinc ou spelter.....	163	.....
F		
Farine.....	PAGES. 145	PAGES. 233
Faucheuses, moissonneuses et machines à battre.....	93	.....
Futailles à eau pour bâtiments.....	159	.....
Fer en gueuse et en morceaux.....	.....	203
Fer en barres baguettes ou en cercles.....	109	.....
do galvanisé et en feuilles.....	108	.....
do en chaîne excédant $\frac{3}{4}$ de pouce.....	129	.....
do tôle et ferblanc.....	107	.....
do fil de, en baguettes pour clous et chevilles.....	108	.....
do cercles ou bandages pour roues de locomotive.....	109	.....
do tôle à chaudière.....	109	.....
do barres pour chemin de fer.....	110	.....
do en feuilles roulées.....	110	.....
Fer et ferronnerie.....	83	.....
Ferronnerie.....	.....	239
Feutres et formes de feutres pour chapeaux.....	137	.....
Feutre.....	.....	.....
Fleur de sagou.....	144	.....
Fleur.....	141	231
Foin.....	82	231
Fourures préparées.....	.....	228
do non préparées.....	.....	229
do do.....	.....	239
do et peaux, etc., non préparées.....	141	205
Fromage.....	131	222
Fruits secs.....	65	.....
do do.....	140	.....
do verts.....	140	236 $\frac{1}{2}$
Fusils, carabines et armes à feu.....	80 $\frac{1}{2}$	.....

INDEX—*Suite.*

ARTICLES.	IMPORTA- TIONS.	EXPORTA- TIONS.
	PAGES.	PAGES.
G		
Genièvre.....	60	.....
Gournables.....	164	211
Grames.....	158	.....
Grames diverses.....	.....	235
Graine de lin.....	.....	235
Graisse et déchets.....	146	.....
Graisse d'ours.....	.....	222
Graviers.....	146	.....
Gravures et impressions.....	106	.....
Guenilles.....	155	242
Gypse.....	146	.....
H		
Hameçons, filets, etc.....	117	.....
Harnais et sellerie.....	70	.....
Herbe de manille, mousse de mer, etc.....	149	.....
Houblon.....	83	232
Huile de cocoa, de noix, de pin et de palmier.....	152	.....
Huile.....	94	.....
Huile de poisson crue.....	139	205
I		
Indigo.....	147	.....
Instruments et appareils de philosophie.....	153	.....
Instruments de musique.....	92	241
do militaire.....	151	.....
Instruments de philosophie.....	153	.....
J		
Joujoux.....	101	.....
Journaux étrangers.....	93	.....
L		
Laine.....	166	228
Lainage.....	102	244
Lampes d'habitable pour de.....	159	.....
Langues.....	.....	227
Laiton de cuivre jaune ou rouge et tamis.....	104	.....
Lard.....	.....	226
Lattes et bois à lattes.....	.....	214
Liens de chemins de fer.....	.....	215
Liège ou écorce de liège.....	133	.....
Lingots et billon.....	129	.....
Liqueurs fermentées.....	.....	232
Litharge.....	113	.....
Livres imprimés.....	125	238
do réimpressions de livres publiés avec droit d'auteur.....	167	.....
Livre, carte et papier à journaux.....	71	.....
Livres imprimés, périodiques et pamphlets.....	103	.....
Locomotives et chars de chemin de fer.....	91	.....
do et forme de locomotives.....	110	.....

INDEX—*Suite.*

ARTICLES.	IMPORTA- TIONS.	EXPORTA- TIONS.
	PAGES.	PAGES.
M		
Macaroni et vermicelle	91	
Machines	93	241
Magasin de l'armée et de la marine.....	151	
Magasins du commissariat et de l'ordonnance.....	133	
Manufactures de bois.....	89	244
Mappes monde, cartes et atlas.....	113	
Marbre en blocs bruts.....	150	
Marchandises de gout	79	
Marinades et sauces	97	
Mâts.....		213
Mélasse.....	66	
Miel.....		227
Millet à balai.....	127	
Minerai de fer.....		202
Minerais de toute espèce.....	153	202
Modèles	151	
Moutarde.....	92	
Moutons.....	120	219
N		
Nitre ou salpêtre	152	
Noyer.....		209
O		
Oeufs.....	135	223
Opium.....	95	
Orme.....		207
Orge et seigle	141	229
Or.....		245
Os		225
Outils, presses, etc, de relieurs.....	126	
Ouvrages en écorce.....		240
P		
Paille.....		242
Papeterie.....	100	
Papier.....	96	
Parapluis et parasols.....	97	
Pâte et cocoa	129	
do chocolat	73	
Peaux de moutons crues.....		224
Peaux de mouton, de veau et de chamois préparées.....	85	
Peaux crues et cornes.....	147	223
Peintures et couleurs.....	95	
Pendules.....	77	
Phosphore	114	
Pierre.....		203
do brute.....	161	
Pierres à meules et à aiguiser	127	
Pierreries et médailles.....	145	
Pièce d'artifice.....	80	
Pins blanc.....		208
do rouge		208
Pipes.....	101	
Planches.....		212
Planches et madriers.....		213
Plâtre et chaux moulus.....		245

INDEX—*Suite.*

ARTICLES.	IMPORTA- TIONS.	EXPORTA- TIONS.
	PAGES.	PAGES.
P		
Plâtre de Paris et ciment hydraulique.....	114	.....
Plomb en feuilles	111	.....
Pluche à chapeaux.....	107	.....
Plumes .....	.....	225
Pois et fèves	143	230
Pois... ..	.....	234
Poisson frais	138	204
do salé	139	.....
do mariné .....	.....	204
do séché et fumé .....	.....	203
Poix et goudron	154	.....
Porcelaine	76	.....
Potterie et faïence.....	76	.....
Poudre à blanchir.....	125	.....
Poudre à tirer.....	81	.....
Préparations anatomiques	119	.....
Préparations médicales ou médecines brevetées.....	65	.....
Produits manufacturés de cachemire.....	86	.....
do de fourures ou de choses dans lesquelles la four. entre pour la plus grande partie	86	.....
do de papier mâché.....	86	.....
do d'herbe, osier, de feuille, etc.....	87	.....
do d'os et d'écaille, etc.....	87	.....
do d'or, d'argent, etc.....	87	.....
do de cuivre.....	88	.....
do de cuir ou imitation.....	88	.....
do de marbre.....	89	.....
do de caoutchouc ou gutta percha	85	.....
do de bois	89	244
R		
Racines médicales	113	.....
Rames.....	.....	216
Résine et rosine	155	.....
Riz	156	.....
Rum	60	.....
S		
Saindoux	148	225
Salaison et jambons.....	.....	221
Sarrazin	142	.....
Sauces et marinades.....	97	.....
Savon.....	67	243
Sel.....	157	.....
Soiries et velours.....	99	.....
Soies de cochon.....	126	.....
Son et son gras.....	142	230
Soufre en batons.....	161	.....
Spiritueux et eaux fortes.....	60	.....
Sucrerie et bombons.....	77	.....
Suif.....	162	226
T		
Tabac à priser.....	67	.....
Tabac manufacturé	68	.....
do non manufacturé.....	164	237
Tamis.....	117	.....
do	125	.....
Tapis et nattes.....	75	.....
Tapisserie	96	.....

INDEX—*Suite.*

ARTICLES.	IMPORT'S.	EXPORT'S.
T		
	PAGES.	PAGES.
Tartre	122	.....
Terres, ocres et argiles.....	135	.....
Thé.....	59	.....
Tissu en paille, en paille d'Italie et en herbe.....	116	.....
Toile à voile.....	156	.....
Toiles cirées	94	.....
Toile	90	240
Tôle du Canada ou ferblanc.....	107	.....
Tourteaux de lin.....	.....	243
Truies.....	121	219
Tuiles de drainage pour fin agricoles.....	106	.....
V		
Vaisseaux construits à l'étranger	116	.....
Végétaux.....	165	236
Venaison.....	.....	227
Vernis luisant et noir.....	164	.....
Vernis, autres.....	89	.....
Verres et verreries.....	81	239
Viandes et volailles conservées.....	98	.....
Viandes fraîches, salées et fumées	150	.....
Vieux cordages et étoupe.....	148	.....
Vinaigre.....	101	236
Vin, spiritueux, etc., pour l'ordinaire des officiers.....	165	.....
Vin en futailles.....	69	.....
do do en bouteilles.....	69	.....
Voitures	74	241
Voiles toutes faites	115	.....
Volailles et oiseaux de cage	121	220
W		
Whisky	58	245
Z		
Zinc, ou spelter, en feuilles.....	112	.....