

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires:

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below /
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x		14x		18x		22x		26x		30x	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	12x		16x		20x		24x		28x		32x

APPENDICE, No. 1,

DU

DIXIÈME VOLUME.

APPENDICE

DU

DIXIÈME VOLUME DES JOURNAUX

DE

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

DEPUIS LE 20^m JOUR DE MAI JUSQU'AU 30^m JOUR D'AOUT,
CES DEUX JOURS INCLUS,

ET DANS LES 14^m ET 15^m ANNÉES DU RÈGNE DE NOTRE SOUVERAINE DAME

LA REINE VICTORIA.

ETANT LA QUATRIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT
PROVINCIAL DU CANADA.

SESSION 1851.

Imprimé par ordre de l'Assemblée Législative.

APPENDICE

DU

DIXIÈME VOLUME.

SESSION DE 1851.

TITRES DES APPENDICES ARRANGÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Académie Industrielle de St. Laurent.....(S.)	Fonds Consolidé du Revenu.....(B.)
Acte des Monnaies d'Argent.....(Z.Z.)	Fonds des Honoraires et Juges des Cours de Comté.....(I.I.)
Acte réglant le cours des Monnaies.....(Y.Y.)	Gouvernement Civil, estimations pour 1851.....(B.)
Agriculture, Sociétés d'.....(J.)	Hôpital de Marino de Québec.....(R.R.)
Asile des Aliénés.....(C.) (J.J.)	Hôpital de Toronto.....(S.)
Association Bienveillante des Pompiers de Montréal.....(S.)	Incendies de Québec.....(F.F.F.)
Assurance, Compagnies d'.....(I.)	Impressions, etc.....(D.D.)
Banques et affaires de Banques.....(Z.Z.)	Inspecteurs de Bois.....(L.L.L.)
Banques, Etat des.....(I.)	Institut des Artisans de Montréal.....(K.)
Banque d'Epargnes de Montréal.....(Q.Q.)	Institut des Artisans de Toronto.....(K.)
Baptêmes, Mariages et Sépultures.....(O.O.O.)	King's College.....(E.E.E.)
Baie d'Hudson, Compagnie de la.....(J.J.J.)	Licences des Mines.....(U.)
Budget de 1851.....(B.)	Licences pour couper des Bois.....(M.) (H.H.H.)
Cautionnements.....(D.)	Magistrats Stipendiaires.....(F.F.)
Chemin de Craig.....(C.C.C.)	Maisons de la Trinité de Québec et Montréal... (E.)
Chemin de fer de Brantford et Buffalo, Com- pagnie du.....(Z.)	Maisons d'Ecole.....(X.)
Chemin de fer de Champlain et St. Laurent....(R.)	Marché de la Basse-Ville de Québec.....(P.)
Chemin de Fer d'Halifax.....(N.) (A.A.A.)	Morrison, Alexander.....(Q.)
Chemin de Fer d'Industrie.....(R.)	Outaouais, Travaux Publics sur la Rivière des.....(M.) (G.G.)
Chemin de Fer de Lachine.....(R.)	Pénitencier.....(W.)
Chemin de Fer de Québec.....(A.A.A.)	Peterborough, Comté de.....(H.H.H.)
Chemins de Fer et Lignes Télégraphiques... (U.U.)	Pilotes.....(N.N.)
Chemins et autres Travaux.....(S.S.)	Police.....(B.B.B.)
Chemin de Guelph et Arthur, Compagnie du... (R.)	Population, etc.....(L.)
Chemins à Barrières de Montréal.....(G.)	Port Hope, Havre de.....(B.B.)
Clergé, Fonds des Réserves du.....(H.H.)	Postes du Roi.....(J.J.J.)
Collège du Haut-Canada.....(I.I.I.)	Réclamations contre les Travaux Publics....(A.A.)
Commerce et Navigation.....(A.)	Rectoreries.....(O.)
Comptes Publics.....(B.) (M.M.M.)	Rees, Dr. William.....(O.O.)
Compagnies par Actions pour construire des Chemins.....(S.S.)	Régistrateurs.....(T.T.)
Communauté des Sœurs de Ste. Croix.....(S.)	Régistrateurs, Honoraires des.....(P.P.)
Commutation de Tenure des Terres.....(Y.)	Rivière St. Maurice.....(G.G.G.)
Coppins, John.....(J.J.)	Roebuck, John Arthur.....(W.W.)
Débiteurs.....(L.L.)	Sauvages du Lac Supérieur.....(I.I.)
Distribution des Statuts.....(D.D.)	Statuts Provinciaux.....(F.)
Département des Postes.....(E.E.) (V.V.)	Tenure Seigneuriale.....(N.N.N.)
Dette Publique.....(H.)	Townships de l'Est.....(V.)
Dimension des Chemins de Fer.....(D.D.D.)	Travaux Publics.....(B.) (T.) (C.C.)
Dénominations Religieuses.....(M.M.)	Université de Toronto.....(I.I.I.)
Droits sur les Bois.....(G.G.)	
Education, Bas-Canada.....(K.K.)	
Education, Haut-Canada.....(K.K.)	
Evêchés.....(X.X.)	
Exposition Industrielle de Londres.....(K.K.K.)	

LISTE DES APPENDICES.

INDIQUANT :—La date à laquelle les papiers y mentionnés ont été présentés à la Chambre.

	1851.	
A	18	Juin.. TABLEAU du COMMERCE et de la NAVIGATION, pour l'année 1850.
B	26	Mai.. COMPTES PUBLICS du Canada, pour l'année 1850.
	24	Juin.. GOUVERNEMENT CIVIL :—Budget de certaines dépenses pour le service de l'année 1851, pour lesquelles on demande une appropriation.
	24	do .. FONDS CONSOLIDÉ :—Budget général du montant probable des dépenses publiques et du revenu net, pour l'année 1851.
	24	do .. TRAVAUX PUBLICS :—Estimation des montants pour lesquels des appropriations sont nécessaires pour différents travaux publics, en 1851.
C	22	Mai.. ASILE DES ALIÉNÉS :—Premier rapport annuel des directeurs de l'asile provincial des aliénés de Toronto, année 1850.
D	23	do .. CAUTIONS et CAUTIONNEMENTS :—Tableau des cautions et cautionnements enregistrés entre le 11 Mai 1850 et le 20 Mai 1851.
E	26	do .. MAISON DE LA TRINITÉ de QUÉBEC :—Comptes de la, pour 1850.
	27	do .. ———— DE MONTRÉAL :—Comptes de la, pour 1850.
F	26	do .. STATUTS PROVINCIAUX :—Etat de l'impression et distribution des actes publics, locaux et privés, 13 et 14 Vict., 1850.
	26	do .. ———— Cédulas du nombre d'actes locaux et privés nécessaires pour en faire la distribution dans chaque comté du Haut et du Bas-Canada.
G	27	do .. CHEMINS A BARRIÈRES de MONTRÉAL :—Comptes des syndics pour l'année 1850.
H	30	do .. DETTE PUBLIQUE du CANADA :—Tableaux y relatifs.
I	3	Juin.. ETATS DES BANQUES :—Banque de Prévoyance et d'Épargnes de Québec.
	12	do .. ———— Banque de Montréal.
	12	do .. ———— Banque Commerciale du district de Midland.
	12	do .. ———— Banque de Québec.
	12	do .. ———— Banque du Peuple.
	12	do .. ———— Banque d'Épargnes de la cité et du district de Montréal.
	12	do .. ———— Banque de Prévoyance et d'Épargnes de Montréal.
	16	do .. ———— Banque du Haut-Canada.
	17	do .. ———— Banque de la Cité à Montréal.
	20	do .. ———— Branches Canadiennes de la Banque de l'Amérique Britannique du Nord.
	23	do .. ———— Banque de Gore.
	17	Juillet.. ———— Banque d'Épargnes des districts de Hamilton et Gore.
	12	Juin.. COMPAGNIES D'ASSURANCE :—État des affaires de la Compagnie d'Assurance de l'Amérique Britannique sur la vie et contre l'incendie, le 27 mai 1851.
	12	do .. ———— Compagnie d'Assurance Maritime et contre le Feu de Kingston, le 6 juin 1851.
	18	do .. ———— Compagnie d'Assurance de Montréal, le 31 mai 1851.
	24	do .. ———— Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, le 30 avril 1850.
	1	Juillet.. ———— Compagnie d'Assurance Maritime intérieure du St. Laurent pour l'année 1850.
J	3	Juin.. SOCIÉTÉS D'AGRICULTURE :—Rapports des Sociétés d'Agriculture du Haut et du Bas-Canada pour l'année 1850.
	17	do .. ———— Rapport de la Société d'Agriculture du Bas-Canada,—et Rapport spécial de la Société d'Agriculture du comté de Beauharnois.

J.....	12	1851 août - -	SOCIÉTÉS D'AGRICULTURE :—Rapport du comité spécial auquel ont été renvoyés les deux rapports précédents.
K.....	3	juin - -	INSTITUT DES ARTISANS DE TORONTO :—Etat des biens-meubles et immeubles possédés par cette institution.
	12	do - -	INSTITUT DES ARTISANS DE MONTRÉAL :—Etat des biens-meubles et immeubles possédés par cette institution.
L.....	5	do - -	POPULATION DU HAUT-CANADA :—Tableau des comtés, villes et villages du Haut-Canada, indiquant le nombre d'acres que contient chaque township et sa population, suivant le recensement de 1850.
M.....	9	do - -	LICENCES POUR COUPER DES BOIS :—Liste des demandes adressées pendant les années 1847 et 1848, et jusqu'au 30 juin 1849, à James Stevenson, écuyer, afin d'obtenir des licences pour couper des bois sur les terres de la Couronne situées sur la rivière des Outaouais et ses affluents.
	9	do - -	Tableau des licences pour couper des bois, accordées par James Stevenson, écuyer, pendant la période ci-dessus.
N.....	9	do - -	CHEMIN DE FER D'HALIFAX :—Copies d'une dépêche et autres pièces, du Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, relatives au chemin de fer projeté entre Halifax et Québec ou Montréal.
O.....	10	do - -	RECTORERIES :—Tableau indiquant les rectoreries établies dans le cours des seize dernières années,—l'autorité en vertu de laquelle elles ont été établies,—les noms des titulaires qui les ont occupées,—une liste des recteurs qui sont décédés, se sont retirés ou ont été transférés ailleurs ;—aussi, les noms de leurs successeurs, l'époque à laquelle ils ont été nommés, et l'autorité en vertu de laquelle ils l'ont été.
P.....	10	do - -	MARCHÉ DE LA BASSE-VILLE DE QUÉBEC :—Copie d'une correspondance entre le Gouvernement Exécutif et la Maison de la Trinité, ou le Maître du havre de Québec, ou la Corporation de cette ville, au sujet de l'agrandissement de la Place du marché de la Basse-Ville de Québec.
Q.....	12	do - -	MORRISON, ALEXANDER :—Copie de la correspondance entre le Gouvernement et Alexander Morrison, depuis la dernière session, au sujet de sa réclamation tendant à obtenir une compensation pour la perte que lui a causée l'émission de deux patentes pour le même lot dans le township de Niagara.
R.....	12	do - -	CHEMIN DE FER DE LACHINE :—Etat des affaires du chemin de fer de Montréal et Lachine, pour l'année 1850.
	12	do - -	CHEMIN DE FER DU VILLAGE D'INDUSTRIE :—Etat des affaires du chemin de fer du St. Laurent et village d'Industrie, pour l'année 1850.
	17	do - -	CHEMIN DE GUELPH ET ARTHUR :—Etat des affaires de la compagnie du chemin de Guelph et Arthur, du 5 avril 1850, au 1er juin 1851.
	12	do - -	CHEMIN DE FER DE CHAMPLAIN ET DU ST. LAURENT :—Etat des affaires du chemin de fer de Champlain et du St. Laurent, pour l'année 1850.
S.....	12	do - -	ACADÉMIE INDUSTRIELLE DE ST. LAURENT :—Rapport de cette corporation.
	12	do - -	COMMUNAUTÉ DES SŒURS DE STE. CROIX :—Rapport de cette corporation.
	12	do - -	HOPITAL DE TORONTO :—Etat des affaires de cet hôpital, le 1er juin 1851.
	12	do - -	ASSOCIATION BIENVEILLANTE DES POMPIERS DE MONTRÉAL :—Etat des fonds appartenant à cette association, jusqu'au 31 janvier 1851.

T	13	1851 juin - -	TRAVAUX PUBLICS:—Rapport des commissaires des travaux publics, le 10 juin 1851.
	6	août - -	—Rapport supplémentaire de do
U	16	juin - -	LICENCES POUR L'EXPLOITATION DES MINES:—Tableau des personnes qui ont reçu des licences pour ouvrir et exploiter des mines sur les lacs Huron et Supérieur, avec indication du prix payé ou convenu pour chaque licence, et l'étendue du territoire y compris.
	16	do - -	—Copie du traité passé avec les tribus sauvages pour la cession des terrains compris dans les licences qui ont été ou qui doivent être accordées.
V	16	do - -	TOWNSHIPS DE L'EST:—Premier rapport du comité spécial nommé pour rechercher les causes qui empêchent ou retardent l'établissement des townships de l'Est, dans les districts des Trois-Rivières, St. François et Québec, et faire un rapport sur les moyens qu'il serait le plus expédient d'adopter pour faciliter l'établissement des dits townships.
	20	août - -	—Deuxième rapport du dit comité.
W.....	23	juin - -	PÉNITENTIAIRE:—Rapports et comptes du pénitencier provincial, pour l'année 1850.
	31	juillet - -	—Rapport du chapelain catholique romain du pénitencier, et correspondance entre cet officier et les inspecteurs, pour l'année 1850.
X.....	24	juin - -	MAISONS d'ECOLE:—Etat des sommes fournies par le gouvernement pour aider à la construction de maisons d'école dans le Bas-Canada, en vertu des actes 7 Vic., chap. 9; 9 Vic., chap. 27; 12 Vic. chap. 50.
Y.....	25	do - -	COMMUTATION DE TENURE:—Tableau des commutations effectuées dans les censives de Québec, des biens des Jésuites, et de la seigneurie de Lauzon, du 1er mai 1850, au 1er mai 1851.
Z.....	25	do - -	COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BRANTFORD ET BUFFALO:—Copie d'un contrat passé par cette compagnie pour la construction du dit chemin.
A.A.....	26	do - -	RÉCLAMATIONS CONTRE LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS:—Tableau indiquant le montant des réclamations contre les travaux publics du Canada; ainsi que les montants accordés par les arbitres provinciaux, depuis la passation de l'acte 13 et 14 Vic., chap. 13, et les sommes qui ont été payées et celles qui sont encore dues.
	26	do - -	—Tableau des réclamations présentées par diverses personnes pour des dommages qu'elles prétendent avoir soufferts à raison de la construction des travaux publics du Canada, et qui n'ont pas encore été soumises aux arbitres provinciaux.
B.B.....	26	do - -	HAVRE DE PORT HOPE:—Copies de divers documents relatifs au relevé du dit havre,—à l'acquisition du havre par le gouvernement,—la construction projetée d'ouvrages pour la défense publique à Port Hope,—et au prêt fait par le Gouvernement à la compagnie du havre de Port Hope.
C.C.....	26	do - -	TRAVAUX PUBLICS:—Tableau de tous les chemins de madiers ou macadamisés, ponts de péage, glissoires et havres, en la possession ou sous le contrôle du Gouvernement Provincial, durant les années 1849 et 1850,—le montant des recettes annuelles qui en proviennent et les dépenses annuelles ou accessoires qu'exigent leur administration ou réparation, en distinguant chaque ouvrage.
	26	do - -	—Tableau des travaux publics vendus à des compagnies incorporées, en vertu des actes 12 Vic., chap. 5, et 13 & 14 Vic., chap. 14.
	26	do - -	—Tableau des travaux publics vendus ou qui doivent être vendus aux corporations municipales du Haut-Canada, en vertu de l'acte 12 Vic., chap. 5.
	26	do - -	—Tableau des réparations faites par le département des travaux publics, sur les glissoires et les chemins, durant les années 1849 et 1850.

C.C.	1851. 26 juin	...	TRAVAUX PUBLICS :—Copies des correspondances entre le Gouvernement et les personnes qui ont traité de l'achat d'ouvrages publics.
D.D.	30 do	..	IMPRESSIONS, Etc. :—Quatrième rapport du comité permanent des impressions—relatif l'impression et distribution des statuts provinciaux, et à l'impression et grossoiement des bills.
	14 août	..	—Cinquième rapport du même comité—relatif à l'impression et reliure des tableaux du commerce et de la navigation de 1850, et aux impressions faites pour l'Assemblée Législative, et pour le Gouvernement.
E.E.	30 juin	..	DÉPARTEMENT DE LA POSTE :—Tableau indiquant le nom de chaque bureau de poste en Canada, le comté et township ou seigneurie où il est situé, et le nom du maître de poste.
	30 do	..	—Tableau indiquant tous les contrats pour le transport des malles, en vigueur lorsque le département est passé sous le contrôle provincial, ou qui ont été passés depuis.
	30 do	..	—Tableau indiquant les noms de tous les commis et autres fonctionnaires actuellement employés dans le département du maître de poste général, leurs domiciles, attributions respectives et traitements.
	30 do	..	—Instructions pour la gouverne de maîtres de poste dans l'accomplissement de leurs devoirs, sous la nouvelle loi de poste 13 et 14 Vic., chap. 17.
	30 do	..	—Articles de la convention entre le département de la poste des États-Unis et le département de la poste du Canada.
	30 do	..	—Memorandum sur les instructions qui sont en vigueur relativement aux heures pendant lesquelles les bureaux de poste doivent rester ouverts pour la commodité du public.
	30 do	..	—Recettes brutes, non compris les lettres mortes et fourvoyées et pour l'année terminée le 5 juin, 1850.
	30 do	..	—Frais d'administration, pour l'année terminée le 5 juillet, 1850.
	30 do	..	—Revenu net pour l'année terminée le 5 juillet, 1850.
F.F.	2 juillet	..	MAGISTRATS STIPENDIAIRES :—Tableau des magistrats stipendiaires nommés par le Gouvernement, indiquant les dates de leur nominations respectives, les salaires et autres émoluments reçus par chacun d'eux, l'autorité en vertu de laquelle ils ont été nommés, et le fonds ou autre source à même laquelle ces salaires et émoluments ont été payés, depuis 1841 jusqu'à 1850, inclusivement.
G.G.	2 do	..	OUVRAGES de l'OUTAOUAIS :—Tableau indiquant les noms, dates de nominations, salaires et fonctions de toutes les personnes employées à l'administration ou surveillance des glissoires de l'Outaouais.
	2 do	..	—Tableau des dépenses faites sur les ouvrages de l'Outaouais pour leur construction, et de toutes les sommes payées aux ingénieurs, ouvriers et journaliers.
	2 do	..	—Tableau des dépenses faites sur les ouvrages de l'Outaouais pour réparations, et de toutes les sommes payées aux ingénieurs, ouvriers et journaliers.
	2 do	..	—Tableau de toutes les sommes reçues pour péages et autres droits sur les ouvrages de l'Outaouais.
H.H.	3 do	..	FONDS des RÉSERVES du CLERGÉ :—Tableau indiquant la manière dont a été dépensé l'argent des réserves du clergé, en 1849 et 1850, et autres renseignements relatifs au dit fonds.

I.I	4	1851. juillet	... Juges des COURS de COMTÉ et FONDS des HONORAIRES :—Tableau indiquant les noms des juges des cours de comté, le montant du salaire de chaque juge, et le montant des honoraires et amendes, dans les différentes divisions qui forment le fonds des honoraires, pour 1849 et 1850.
	4	do	.. SAUVAGES du LAC SUPÉRIEUR :—Tableau détaillé de l'emploi des £4,200 payés par W. B. Robinson, écuyer, aux Sauvages du lac Supérieur.
J.J	4	do	.. ASILE des ALIÉNÉS :—Copie d'une lettre de John Coppins au bureau des directeurs de l'asile provincial des aliénés, contenant des accusations contre l'administration de cette institution, et copie du rapport des directeurs sur cette lettre,—tableaux des patients, des décès et des causes des décès, et des employés qui se sont retirés ou ont été renvoyés depuis janvier 1850, jusqu'au 28 juin 1851.
K.K	8	do	.. ÉDUCATION :—Rapport du surintendant d'éducation du Bas-Canada, pour l'année 1849-50.
	30	do	.. ———— Rapport du surintendant en chef des écoles du Haut-Canada, pour l'année 1850.
L.L	8	do	.. DÉBITEURS :—Liste des personnes détenues en prison pour dettes, ou pour défaut de paiement de frais de justice, et de celles qui ne peuvent sortir des limites de la juridiction dans le Haut-Canada.
M.M	8	do	.. DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES, ETC. :—Liste des terres accordées aux églises d'Angleterre, d'Ecosse et de Rome et aux différentes dénominations de méthodistes.
	8	do	.. ———— Etat des paiements faits à des ecclésiastiques dans le Haut et le Bas-Canada, de 1814 à 1840.
N.N	11	do	.. PILOTES :—Rapport du comité spécial auquel a été renvoyé la pétition de Joseph Morency et autres pilotes, du port de Québec, demandant un acte d'incorporation, ainsi que la pétition de François Lapointe et autres pilotes, contre l'incorporation des pilotes.
O.O	11	do	.. REES, Dr. WILLIAM —Rapport du comité spécial auquel a été renvoyée l'entrée dans les journaux de cette Chambre du 3 juin 1850, relative à une pétition de Wm. Rees, ci-devant surintendant médical de l'asile provincial des aliénés à Toronto, demandant une compensation pour les services qu'il a rendus en organisant le dit asile.
P.P	11	do	.. HONORAIRES des REGISTRATEURS :—Rapport du comité spécial auquel a été renvoyée le bill pour diminuer et fixer les honoraires des régistrateurs dans le Haut-Canada.
Q.Q	15	do	.. BANQUE de PRÉVOYANCE et D'ÉPARGNES de MONTREAL :—Rapport des commissaires chargés de l'enquête sur la banque de prévoyance et d'épargnes de Montréal.
R.R	18	do	.. HOPITAL de MARINE et des EMIGRÉS de QUÉBEC :—Copie de la correspondance entre le gouvernement, le Dr. James Douglas, les commissaires, le chirurgien interne et les médecins visiteurs de cet hôpital, et d'autres personnes, touchant l'administration de cet établissement.
S.S	18	do	.. CHEMINS et AUTRES OUVRAGES :—Tableau indiquant les différentes compagnies formées en vertu des actes 12 Vict., chap. 56 et 84, autorisant l'établissement des compagnies par actions pour construire des chemins et autres ouvrages; le montant du capital souscrit, et la longueur du chemin projeté par chaque compagnie.
T.T	18	do	.. RÉGISTRATEURS :—Rapport des régistrateurs du Haut-Canada, indiquant les émolumens de leurs offices respectifs, pour l'année 1850.
U.U	21	do	.. CHEMINS DE FER et LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES :—Premier rapport du Comité permanent des chemins de fer et lignes télégra-

U.U.....	21	1851. juillet	.. CHEMINS de FER et LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES— <i>Continuation</i> : phiques, relatif à une ligne de grand tronc de chemin de fer de Québec à Windsor sur la rivière Détroit, et aux chemins de fer en général.
	30	août	.. ————— Huitième rapport du dit comité.
V.V.....	21	juillet	.. DÉPARTEMENT de la POSTE :—Tableaux et autres documens relatifs au département de la poste, et aux contrats de la malle.
W.W.....	26	do	.. ROEBUCK, JOHN ARTHUR :—Copie de la correspondance entre le secré- taire d'état pour les colonies et le gouvernement de cette pro- vince et autres documents, au sujet de la réclamation de M. Roebuck, pour des arrérages de salaire en qualité d'agent de la ci-devant chambre d'assemblée du Bas-Canada.
X.X.....	26	do	.. ÉVÊCHÉS ;—Copie des lettres patentes de la Reine qui érigent les évêchés protestans de Québec et Montréal, et incorporant les évêques catholiques de Québec et Montréal.
Y.Y.....	28	do	.. ACTE des RÈGLE et COURS des MONNAIES :—Copie d'une dépê- che du secrétaire d'état pour les colonies, communiquant le désaveu par sa majesté de l'acte pour amender l'acte qui règle le cours des monnaies dans cette province, et de diverses au- tres communications relatives à cet acte.
Z.Z.....	26	do	.. MONNAIES D'ARGENT, BANQUES et COMMERCE de BANQUE :— Copie d'une correspondance avec le secrétaire d'état des colo- nies, au sujet de " l'acte pour étendre les dispositions de l'acte " qui règle le cours des monnaies à certaine monnaies d'or et " d'argent frappées après les époques fixées dans le dit acte," et " l'acte pour amender l'acte pour établir le libre commerce de " banque dans cette province."
A.A.A...	29	do	.. CHEMIN de FER entre HALIFAX et QUÉBEC :—Copie de la Cor- respondance au sujet de l'acte autorisant une compagnie privée à construire un chemin de fer entre Halifax et Québec.
	2	août	.. ————— Copie d'une dépêche du comte Grey au comte d'Elgin, avec une incluse, relativement à la conduite et aux actes de M. Timmis à propos de cette compagnie de chemin de fer.
B.B.B.....	29	juillet	.. POLICE :—Copies des commissions nommant MM. McCord et Ermatinger, respectivement, inspecteurs et surintendants de police à Québec et Montréal.
	29	do	.. ————— Copies de deux instruments étendant les dispositions de l'ordon- nance pour établir un système efficace de police dans les cités de Montréal et Québec, à certaines parties des districts de Québec et Montréal en dehors des limites des dites cités.
C.C.C.....	30	do	.. CHEMIN CRAIG :—Rapport de l'inspecteur des domaines de la Reine à Québec, au sujet de la partie du chemin de Craig qui traverse la paroisse de St. Nicolas, dans la seigneurie de Lauzon, et de l'obligation de l'entretenir, imposée aux habitans de la pa- roisse de St. Giles, et autres documents y relatifs.
D.D.D.....	30	do	.. DIMENSION des CHEMINS de FER :—Correspondance et autres docu- ments relatifs à la dimension qu'il convient d'adopter pour les chemins de fer qui seront construits à l'avenir.
E.E.E.....	31	do	.. UNIVERSITÉ de KING'S COLLEGE, et COLLÈGE du HAUT-CA- NADA :—Rapport définitif des commissaires chargés de l'en- quête sur les affaires de cette université et de ce collège.
F.F.F.....	31	do	.. PRÊTS aux INCENDIÉS de QUÉBEC :—Etat de la dépense totale résul- tant de l'administration des sommes prêtées aux incendiés de Québec.
	31	do	.. ————— Intérêts reçus depuis le 26 juin 1850, jusqu'au 1er juin 1851.
	31	do	.. ————— Rapport indiquant les noms des personnes qui ont contracté des emprunt, et les sommes qu'elles doivent, tant pour le principal que pour les intérêts, avec un appendice.

G.G.G.	2	1851. août	.. RIVIÈRE ST. MAURICE :—Journal d'opérations du relevé de la rivière St. Maurice depuis la rivière au Rat, jusqu'au lac Assiwawanan.
	2	do	.. ————— Journal d'opérations du relevé de la rivière Bostonais.
	2	do	.. ————— Note sur la rivière Vermillion.
	20	do	.. ————— Relevé de la rivière St. Maurice.
H.H.H. ...	2	do	.. BOIS coupé sur les TERRES de la COURONNE et du CLERGÉ :—Etat des bois coupés sur les terres de la couronne et du clergé dans le comté de Peterborough pendant les années 1840, 1850 et 1851.
	2	do	.. ————— Tableau des licences accordées dans le comté de Peterborough, en 1850.
I.I.I.	2	do	.. UNIVERSITÉ de TORONTO, COLLÈGE et ÉCOLE* de GRAMMAIRE du HAUT-CANADA :—Rapport du chapitre pour l'année 1850.
	2	do	.. ————— Rapport du bureau de dotation,
	2	do	.. ————— Rapport du principal du collège du Haut-Canada, pour 1850.
J.J.J.	8	do	.. COMPAGNIE de la BAIE D'HUDSON :—Copie des lettres patentes concédant les postes du Roi à la compagnie de la Baie d'Hudson, en date du 27 juin 1842.
K.K.K.	16	do	.. EXPOSITION de L'INDUSTRIE de toutes les NATIONS à LONDRES :—Premier rapport des commissaires provinciaux, chargés de représenter le Canada à cette exposition.
L.L.L.	25	do	.. INSPECTEURS et MASUREURS de BOIS :—Comptes des inspecteurs et mesureurs de bois, pour l'année 1850.
M.M.M. ...	29	do	.. COMPTES PUBLICS :—Deuxième rapport du comité spécial auquel ont été renvoyés les comptes publics de 1850.
N.N.N.	59	do	.. TENURE SEIGNEURIALE :—Troisième rapport du comité spécial auquel ont été renvoyées les résolutions adoptées par la chambre le 26 juin 1850, relativement à la tenure seigneuriale dans le Bas-Canada.
O.O.O.....			.. BAPTÊMES, MARIAGES et SÉPULTURES :—Tableaux et rapports généraux pour les districts de Québec, Montréal, Trois-Rivière, St. François et Gaspé, pour l'année 1850 ;—Tableau supplémentaire pour les années 1837 à 1844, inclusivement, et 1847 à 1849, inclusivement.

TABLEAUX

DU

COMMERCE ET DE LA NAVIGATION

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE

1850.

COMPILÉS D'APRÈS DES RAPPORTS OFFICIELS.

Presente aux deux Chambres du Parlement par Ordre de Son Excellence,

F. HINCKS, *Inspecteur Général.*

TORONTO:

IMPRIMÉ PAR STEWART DERBISHIRE ET GEORGE DESBARATS,

Imprimeur de Sa Très Excellente Majesté la Reine.

TABLEAU GENERAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les CANAUX DU ST. LAURENT, pendant l'année 1850, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TONNEAUX TOTAL.	Des ports Britan- niques à des ports Britanniques.		Des ports Bri- tanniques à des ports étrangers.		Des ports étran- gers à des ports Britanniques.		Des ports étran- gers à des ports étrangers.		TOTAL.		MONTANT DES PÉAGES.		
		Montée.	Descente	Montée.	Desce.	M'tée.	Descente	M'tée.	Desce.	Montée.	Descente	£	s.	d.
Brique, chaux, sable et pierre.	1,598½	706½	711	76		81		1	23	864½	734	41	0	41
Gypse, ciment, argile, etc.	350½	100½	161			15	39½		34½	115½	234½	13	19	1½
Marble.	89½	69	0½	8		12				89	0½	3	19	9
Sel.	6,484½	5,338	26	877½	6	2		13	221½	6,230½	253½	155	19	3½
Charbon.	1,412½	1,194½	1	26	16	62			113	1,282½	130	51	14	8½
Ecorce, chanvre et manganèse.	512		479			10	23			10	502	12	4	9
Tabac non manufacturé.	128½	6	49			67		6½		79½	49	3	5	0½
Minéral	243		243								243	12	3	0
Patates, pommes et oignons.	211½	14	147				49½		1	14	197½	7	19	0½
Résine.	42	42								42		1	12	6
Son et farine à biscuit de matelot.	364		343			21				21	343	24	3	9
Orge et seigle.	141½	1	140½							1	140½	9	19	10½
Avoine.	752	11½	142½	152	446					163½	588½	24	17	0½
Blé d'Inde.	1,888	1	129				1,647½		110½	1-	1,887	123	17	11½
Farine de blé d'Inde.	204	6	45	1	2		150			7	197	13	15	3
Graine de trèfle, graine de lin et lin.	32	3	11		4		14			3	29	1	16	4½
Foin pressé et millet à balai.	33	7					26			7	26	1	18	7½
Pain de lin et moulé de lin.	5	5								5		0	1	10½
Bêtes à corne, moutons et porcs.	1,045½	16	869½		2½	1	156½			17	1,028½	60	12	11½
Cornes, sabots et os.	29		27				2				29	1	19	5½
Fer en gueuses, ferrailles, et fontes.	9,883	0,666½		188½				27½		9,855½	27½	513	9	6½
Lard et bœuf.	4,153½	1,192	1,550½	5	24½	144	1,186	51½		1,341	2,812½	284	11	1½
Lard séché et jambons.	365½		246½				118½				365½	33	18	8½
Saindoux.	393½		177½				216½				393½	36	7	8½
Poisson.	2,016½	1,781	7½	190½	11	26	0½			1,997½	19	150	5	10½
Whiskey.	754½	159	522½	2		8	1½	8½	53	177½	577	59	4	6½
Faïence, grès et verrerie.	1,824	1,779		33		9	1½		1½	1,821½	2½	177	0	4½
Chevaux.	216½	64	56	90½			5½			155	61½	15	4	9
Mebles et bagage.	1,120½	783½	268	47½		17	0½	2½	1½	850½	270	103	17	2
Charts, waggon, sleighs, etc.	110	106½	3½							106½	3½	7	7	7½
Rails de chemin de fer.	17,491	10,136		7,355						17,491		1,941	0	11½
Alcalis.	6,313½	6½	5,678½		97½		510½	10½	10	17	6,296½	403	18	8
Fleur.	64,972½	473½	61,659	148	1,462	1	1,099½	130		622½	64,350½	5,342	9	8½
Beurre.	813	0½	793½	1½	11		4½	0½	1½	2½	811	46	7	6½
Promage.	49½		32½				16½				49½	4	9	0½
Biscuit.	37	0½	36½							0½	36½	2	13	4½
Suif.	409		217½		12½	87	92½			87	322	32	2	6½
Bière, cidre et vinaigre.	106	63	18			18	7			81	25	11	16	0½
Autres produits agricoles.	1,524	65	1,045½	364	49					429½	1,094½	69	9	0
Sucres et melasse.	3,773½	3,573½	17	40		143				3,756½	17	480	12	3½
Café.	36½	20				16				36½		3	11	3½
Poêles et autres articles en fonte.	1,686	1,366½	39½	39½		76		157½	7	1,639½	46½	164	18	9½
Clous, fiches et autre fer.	9,270	8,722	5	475	5	42		21		9,260	10	1,238	13	6½
Acier.	92	89		3						92		13	16	0
Vitres.	602	588		14						602		73	11	9
Peaux crues et peaux.	67½	40	18½	2		7			0½	49	18½	7	15	3½
Laine, guenilles, vieux cordages, etc.	26½	6	1		19½					6	20½	1	7	7½
Charbon de bois et coupeuse.	3									3		0	9	0
Blé.	12,154½	924	7,558½		2,787½		884			924	11,230½	1,031	6	0
Autres marchandises non énumérées.	13,686	11,935½	760½	346½	13½	353	49	22½	155½	12,657½	978½	2,480	13	6½
TOTAL.	169,467½	61,067½	84,238½	10,487	4,970½	1,218	6,301	242½	943½	73,014½	96,453	15,290	10	0½
BOIS DE CONSTRUCTION—														
Bois carrés en vaisseaux, M C pieds.	21½	1	19½		1					1	20½	4	10	0
Do do en radeaux, M C pieds.	296	4	292							4	292	37	0	3
Ronds ou équarris 12-12 L pd en vais.												0	0	0
Ronds ou équarris 12-12 L pd en rad.	141½	5	136½							5	136½	13	5	3½
Planches, madriers ou autres bois sciés en vaisseaux.	26,514½	727	7,262	9	14,800	4	2,491	537½	684	1,277½	25,237	301	11	7½
Planches, madriers ou autres bois sciés en radeaux.	6,036		6,036								6,036	89	11	8
Douves à pipes et fonds par M.	576½		571½				5				576½	244	11	3
Do des Indes Occidentales do.	1,398½		1,384		6		8				1,398½	206	0	4
Do à barils do.	531		531								531	24	16	6
Bardeaux do.	3,894½	44	2,820		442		60	528½		572½	3,322	21	8	0
Bois de corde.	39,419	4	37,922				1,493			4	39,415	938	19	9½
Mahogany, excepté le placage, M. pd.	5		5								5	0	4	8½
Lattes sciées, cercles, perches, etc. do.	317½		262½		10		45				317½	10	15	9
Barils vides, nombre.	4,185	1,992	1,774			75	17	416	11	2,383	1,802	13	4	1½
Billots sciés, do.	1,467		1,467								1,467	3	1	2½
												£ 17,208 5 6½		
												5 6 5		
Ajoutez pour les fractions.														
Total du revenu provenant des péages sur les Effets.												17,213 12 0		
Ditto, ditto, ditto, Vaisseaux. £1,548 17s. 0½d.—Amendes et loyers hydrauliques, 1,063 15s. 7d.												2,612 12 7½		
Ditto, ditto, ditto, Passagers.												566 16 6		
Total du revenu provenant de toutes sources.												£ 20,393 1 2		

TABLEAU GENERAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le CANAL
CHAMBLY pendant l'année 1850, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TONNEAUX. TOTAL.	Des ports Britan- niques à des ports Britanniques.		Des ports Britan- niques à des ports étrangers.		Des ports étran- gers à des ports Britanniques.		Des pts. étran- gers à des pts. étrangers.		TOTAL.		MONTANT DES PÉAGES.				
		Montée.	Descente	Montée.	Des'te.	M'tée.	Descente	M'tée.	Des'te.	Montée.	Descente	£	s.	d.		
Alcalis.....	242½			235½				7½		242½			8	1	9½	
Pommes et patates.....	412	0½	76	49½			285½			50½	361½		9	7	8	
Beurre.....	3½			3½						3½			0	2	7½	
Lard séché et jambons.....	2½			2½						2½			0	1	4½	
Blé sarazin et poids.....	306½	179½		127½						306½			9	15	2½	
Fromage.....	0½						0½			0½			0	0	7	
Bêtes à corne.....	0½						0½			0½			0	0	3	
Cidre.....	33½						33½				33½		1	4	11½	
Graines de lin et de fourrage.....	66	3		63						66			1	12	1	
Fleur.....	7,796½	2½	3½	7,754½			3		32½	7,757½	39		280	14	5½	
Gypse.....	4			4						4			0	3	0	
Peaux.....	100½		5½				95½			100½			3	6	7	
Cornes.....	2			2						2			0	1	0	
Blé d'Inde.....	233			233						233			5	16	6	
Avoine et orge.....	6,738½	329½	456½	5,952½						6,282	456½		151	8	5	
Lard et bœuf.....	339½		0½	75½			263½			75½	264		12	6	5½	
Suif.....	74½		19				55½			74½			3	0	10	
Tabac.....	97						97			97			3	0	7	
Blé.....	5,659½	341½	445½	4,872½						5,214	445½		195	6	10	
Charbon.....	1,006½	170	8	714			114½			884	122½		22	18	7	
Verrerie et grès, etc.....	39½	1	33½				5			1	38½		0	16	2½	
Fer en barres.....	119		22	5			9	83		88	31		3	19	9	
Fer en gueuse et ferrailles.....	167½			5			162½			5	162½		4	3	10½	
Fer fondu et ferronnerie.....	526	0½	22½	3½	30		415½		54½	4	522		19	3	8½	
Camions, locomoteurs, chars, etc., de chemin de fer.....	125½	0½	0½				80	36		36½	89½		4	8	6½	
Outils d'ouvriers.....	0½						0½			0½			0	0	2½	
Marbre, ardoise, argile, pierre et brique	639½	182½	29	5½			422½			188	451½		12	4	9	
Sel.....	2,634½	1,008½		1,626			0½			2,634½	0½		54	11	8½	
Café.....	7						7			7			0	3	6	
Poisson.....	85			84			1			84	1		3	3	10	
Meuble et bagage.....	48½	12	17½	3			14½		1½	15	33½		1	9	2½	
Guenilles.....	44	15½		28½						44			1	7	0½	
Salaratus.....	30½			30½						30½			1	2	7½	
Sucre et mélasses.....	374½		13½				361				374½		12	4	2½	
Vinaigre.....	4½						4½			4½			0	3	4½	
Whiskey.....	8		8							8			0	2	0	
Marchandise.....	2,189	705½	589½	30½			863½	0½		736½	1,452½		53	15	10	
TOTAL.....	30,163½	2,952	1,750½	21,911½	30	...	3,305	126½	88	24,990½	5,173½		881	4	3½	
BOIS DE CONSTRUCTION.																
Bois carrés en bardeaux par M C pds	1,762½	634		1,128½						1,762½			881	5	1½	
Rond " " par M L pds	10			10						10			3	15	0	
Planches, madriers, etc., en radeaux par M pouces de mesure	84	84								84			2	16	0	
Planches, madriers, etc., en bateaux par M pouces de mesure	33,933½	720½	4	32,529			11	668½		33,918½	15		792	18	2½	
Douves à barils par M.....	124½			124½						124½			6	4	6	
Bardeaux par M.....	629			629						629			3	11	6½	
Courbes de bateaux, tonneaux.....	5			5						5			0	6	3	
Dormants de chemin de fer.....	50			50						50			3	2	6	
Chassis " ".....	10			10						10			0	12	6	
Bois de chauffage, cordes.....	466	381	77				8			381	85		4	13	2	
Barils vides, chaque.....	53	19		34						53			0	4	3	
Total du revenu provenant des péages sur les Effets.....													£	2,580	13	3½
Ditto, Ditto, Ditto, Vaisseaux—£374 4s. 4½d.—Amendes—£10 11s. 8d.....														384	16	0½
Ditto, Ditto, Ditto, Passagers.....														1	9	8
Total du revenu provenant de toutes sources.....													£	2,966	19	0

TABLEAU GENERAL indiquant la quantité totale de chaque article transporté sur le CANAL
de la BAIE de BURLINGTON pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.

ARTICLES.	TONN'X. TOTAL	Des ports Britan- niques à des ports Britanniques.		Des ports Britan- niques à des prts. étrangers.		Des ports étran- gers à des ports Britanniques.		Des ports étran- gers à des prts. étrangers.		TOTAL.		MONTANT DES PÉAGES.			
		Montée.	Descente	Montée.	Des'te.	M'tée.	Descente	M'tée.	Des'te.	Montée.	Descente	£ s. d.			
												£	s.	d.	
Fleur.....	21,534½		14,923½		6,611½						21,534½	1,076	14	9	
Bœuf et lard.....	125		114½			10½				10½	114½	14	8	8	
Eau-de-vie, genièvre, rhum et whiskey..	990	197	738			55				252	738	741	9	3	
Vins.....	55½	12½				43				55½		9	19	4	
Beurre et saindoux.....	48½		43½		5½						48½	21	4	10	
Fromage et suif.....	9½	1				8½				9½		2	7	9	
Bière et cidre.....	0½		0½							0½		0	1	0	
Fruit et riz.....	88		2			86				86	2	5	17	5	
Huile.....	87½	41½				45½				87½		14	10	6	
Poisson, jambons et sucre.....	1,566½	992½	63			511½				1,503½	63	249	10	6	
Tabac.....	84½	2	2½			80½				82½	2½	21	4	6	
Biscuit et huîtres.....	63				20					43½	20	8	9	4	
Graines.....	21	1½			17½					3½	17½	1	1	3	
Son.....	35		4½		31					35		4	9	7	
Blé et orge.....	1,992½				1,992½						1,992½	77	9	9	
Son d'avoine, pois et légumes.....	462				462½						462½	26	19	10	
Coton brut et laine.....	74½		62½		12						74½	9	5	4	
Chanvre et guenilles.....	48½		22½		15½		10½			10½	37½	4	0	4	
Porcs..... Nombre,	489		489								489	2	0	9	
Chevaux.....	351	163	188							163	188	6	4	8	
Graines en barils.....	46½	1			35½		10			11	35½	3	2	4	
Plâtre de Paris et ciment.....	78½	73½					5½			78½		2	13	1	
Potasse et perlasse.....	400		359		41						400	50	0	0	
Poix, goudron, térébentine et résine.....	20					20				20		4	0	6	
Brique, pierre de taille et meules de moulin	227		91½			135½				135½	91½	9	9	2	
Fer on guoise, battu et ferrailles.....	4,845	4,736½	2½		21	84½				4,821½	23½	242	5	0	
Articles en fonte.....	696½	53½	639½			3				56½	639½	87	6	0	
Houille.....	1,286½	294				992½				1,286½		64	6	7	
Articles en plomb.....	3					3½				3½		0	10	6	
Pierre brute.....	19½		19½								19½	0	16	3	
Bois de chauffage.....	103½	103½								103½		0	17	3	
Ecorce à tan.....	40	40								40		1	5	0	
Grès et falence.....	534½	458	8½			67½				525½	8½	53	8	2	
Peaux.....	82½	43½			8½	31				74½	8½	6	17	10	
Fourrures.....	1½				1½						1½	0	7	6	
Meubles.....	25	13	12							13	12	1	11	3	
Charrettes et instruments d'agriculture..	56½	26½	24½			5½				32	24½	7	1	0	
Bois carré.....	58½		58½							58½		0	8	9	
Planches.....	11,711		1,722½		9,988½						11,711	140	10	7	
Douves à pipes.....	213		192		21					213		39	18	9	
Douves et fonds des Indes Occidentales.	84		56		28					84		13	7	0	
Bardeaux.....	23				23					23		2	5	5	
Barils vides..... Nombre	2,483	2,016	467							2,016	467	5	3	6	
Petits barrils et paquets.....	707	623	84			20				643	64	1	9	2	
Marchandise non énumérées.....	5,110	3,577½	150			1,388½				4,966	150	959	5	0	
												3,395	9	5	
													0	13	0
Ajoutez pour les fractions.....															
Total du revenu provenant des péages sur les Effets.....												3,396	2	5	
Ditto, Ditto, Ditto, Vaisseaux.....												283	3	9	
Total du revenu provenant de toutes sources.....												£	3,679	6	2

ETAT SOMMAIRE des affaires des CANAUX WELLAND, ST. LAURENT et CHAMBLY, indiquant la quantité totale de chaque espèce d'effet passant ces Canaux pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.
VAISSEAUX et BATEAUX.....	587,100	2,880 1 9	460,180	1,548 17 0	143,104	374 4 4½
PASSAGERS .....Nombre.	1,938	32 19 7½	35,932	566 16 6½	278	1 9 8
FORÊTS.						
Produits du bois—Planches et colombages.....	40,533½	862 8 0	40,688	391 8 0½	42,521	795 14 2½
Bardeaux.....	279½	11 3 0	556½	21 3 0	89	3 11 6½
Bois de construction.....	27,733	1,267 1 0½	9,438	73 18 11½	35,505	889 1 4½
Douves.....	27,204	1,700 1 10½	8,785	475 8 1½	62	6 4 6
Bois de corde.....	5,901	27 1 8½	59,128	938 18 9	699½	4 13 2
Ecorce à tan.....	3,687	23 1 0				
Alcalis.....	1,548	208 5 11½	6,313½	403 18 8	242½	8 1 9½
Barils vides.....	449	16 9 9½	40	13 4 1		0 4 3
Total des forêts.....	107,335	4,115 12 4½	124,948½	2,318 0 7½	79,119½	1707 10 10½
AGRICULTURE.						
Animaux—Bêtes à cornes, moutons et porcs.....			1,045½	60 13 0		0 0 3
Chevaux.....			216½	15 4 9		
Produits des animaux—Bœuf et lard.....	10,331	1,676 12 6	4,153½	284 11 1	339½	12 6 5½
Lard séché et jambons.....	254	37 2 2½	365½	33 18 8	2½	0 1 4½
Fromage.....	17	2 6 9	49½	4 9 1		0 0 7
Beurre.....	43	6 9 3½	813½	46 7 7	3½	0 2 7½
Suif.....	483	63 18 8	409	32 2 6	74½	3 0 10
Saindoux.....	1,525	223 18 8	393½	86 7 9		
Laine.....	99	14 11 10½				
Peaux, cornes, sabots et os.....	171	8 14 0½	96½	9 14 9	102½	3 7 7
Total des produits des animaux.....	12,923	2,033 14 0	7,543½	523 9 2	524½	18 19 8½
Comestibles végétaux—Fleur.....	39,861	3,921 3 5	64,972½	5,342 9 8	7,796½	280 14 5½
Blé.....	87,674	12,461 3 8½	12,154½	1,031 6 0	5,659½	195 6 10
Blé d'Inde.....	14,397	1,106 16 0½	1,988	123 18 0	233	5 16 6
Orge, fèves, riz et autres grains.....	3,266	256 3 10½	893½	34 17 0	7,045½	161 3 7½
Farine de blé d'Inde et d'avoine.....	175	12 8 7	204	13 15 3		
Son et farine à biscuit de matelot.....	234	18 4 11	364	24 3 9		
Patates, pommes et oignons.....	145	2 18 4	211½	7 19 0	412	9 7 8
Autres fruits.....	17	1 3 8				
Total des comestibles végétaux.....	145,769	17,780 2 6½	80,687½	6,578 8 8	21,140½	652 9 1
Tous autres produits agricoles—Tabac.....	91	6 14 8	128½	3 5 0	97	3 0 7
Grains de trèfle, de fourrage et de lin.....	41	2 15 3	32	1 16 5	66	1 12 1
Chanvre, etc.....	59	2 17 11	512	12 4 9		
Foin, paille et millet à balai.....	51	3 16 0	33	1 18 7		
Autres articles non énumérés.....			1,524	69 9 0		
Total des autres produits agricoles.....	242	16 3 10	2,229½	88 13 9	163	4 12 8
MANUFACTURES.						
Spiritueux du pays.....	332	37 19 2	754½	59 4 7	8	0 2 0
Cuir.....	20	2 10 3½				
Meubles et bagage.....	348	36 15 10	1,120½	103 17 2	48½	1 9 2½
Fer en gueuse et fonte en morceaux.....	2,968	211 13 11	9,883	513 9 7	167½	4 3 10½
Rails de chemin de fer.....	33,841	3,857 3 3	17,491	1,941 0 11		
Fer, clous, fiches et articles en fonte.....	7,360	1,053 1 5	10,956	1,403 12 4	645	23 7 5½
Verrerie et faïencerie.....	482	54 16 3	1,824½	177 0 5	39½	0 16 2½
Cidre et vinaigre.....	12	0 6 11	106	11 15 1	33½	1 4 11½
Sel.....	52,213	2,475 18 4½	6,484½	155 19 3	2,634½	54 11 8½
Huile et pain de lin.....	1,514	114 10 2½	5	0 1 11		
Total des manufactures.....	99,090	7,844 15 7½	48,625	4,366 2 3	3,577	85 15 5½
MARCHANDISE.....	12,118	2,250 2 10	18,143½	3,052 13 10	2,606	67 11 8½
Autres ARTICLES—Marbre et ardoise						
Pierre, brique, chaux et argile.....	239	10 8 9	89½	3 19 9	639½	12 4 9½
Ciment, gypse et chaux hydraulique.....	9,856	275 0 5	1,598½	41 0 4		
Charbon.....	5,185	164 15 7½	350½	13 19 1	4	0 3 0
Minéral.....	5,959	265 10 9½	1412½	51 14 8	1,006½	22 18 7
Poisson.....	243	12 3 0	243	12 3 0		
Poix, goudron et résine.....	586	57 17 4	2,016½	150 5 11	85	3 3 10
Véhicules et instruments d'agriculture.....	75	3 8 9	42	1 12 6		
Biscuit.....			110	7 7 7		
Guenilles, vieux cordage, étoupe, etc.....			37	2 13 4		
Locomoteurs, cârions, etc., de chemin de fer.....			23½	1 7 7	44	1 7 0½
Total des articles non spécialement classés.....	22,123	789 4 8	5,926	286 3 9	1,904½	44 5 9½
Grand Total—[Le tonnage des vaisseaux et le No. des passagers non compris.]	399,600	37,742 17 2½	288,103½	19,328 5 7½	109,040½	2,956 7 4

ETAT SOMMAIRE des affaires du CANAL de la BAIE de BURLINGTON et de L'ECLUSE STE. ANNE, indiquant la quantité totale de chaque espèce d'effet passant ces Canaux, pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant

ARTICLES.	Canal de la Baie de Burlington.			Ecluse Ste. Anne.				
	Tonneaux.	Péages.			Tonneaux.	Péages.		
		£	s.	d.		£	s.	d.
VAISSEAUX ET BATEAUX.....	473,090	283	3	9	124,302	398	9	2
PASSAGERS.....	Nombre			1,550	32	8	7	
THE FOREST:								
Fourrure et pelleterie.....	1½	0	7	6				
Produits du bois—Planches et colombages.....	11,711	140	10	7	22,563	115	4	7
Bardeaux.....	23	2	5	5	140	4	2	8
Bois de construction.....	58½	0	8	9	1,580	4	17	8
Douves.....	297	53	5	9	153	4	14	9
Bois de corde.....	103½	0	17	3	23,454	104	9	6½
Ecorse à tan.....	40	1	5	0	53	0	8	10
Alcalis.....	400	50	0	0	1,414	17	14	7½
Barils vides.....	25	5	3	6	12½	1	1	10
Total des forêts.....	12,659½	254	3	9	49,369½	252	14	6
AGRICULTURE—Animaux—Bêtes à cornes, moutons et porcs.....	36	3	5	9	136	1	15	1½
Chevaux.....	83	4	19	8	115	1	10	7½
Produits des animaux—Bœuf et lard.....	125	14	8	8	970½	13	12	5½
Lard séché et jambons.....	19	3	3	4				
Fromage.....	4½	1	1	6				
Beurre.....	46	20	1	0	265	3	6	3
Suif.....	5½	1	6	3				
Saindoux.....	2½	1	3	10				
Laine.....	74½	9	5	4				
Peaux, cornes, sabots et os.....	82½	6	17	10				
Total des produits des animaux.....	478½	65	13	2	1,486½	20	4	5½
Comestibles végétaux—Fleur.....	21,522½	1,076	2	3	528	7	1	9
Blé.....	1,817½	70	13	7	125	1	11	3
Blé d'Inde.....								
Orge, fèves, pois et autres grains.....	637½	33	16	0	62	0	15	10½
Farine de blé d'Inde et d'avoine.....	12½	0	12	6	2	0	1	3
Son et farine à biscuit de matelot.....	35½	4	9	7				
Patates, pommes et oignons.....	10	0	13	4	12	0	3	0
Autres fruits.....	78	5	4	1				
Total des comestibles végétaux.....	24,113½	1,191	11	4	729	9	13	1½
Autres produits agricoles—Tabac.....	84½	21	4	6				
Graines de trèfle, de fourrage et de lin.....	68	4	3	7				
Chanvre.....	10½	0	17	9				
Foin, paille et millet à balai.....	37½	3	2	7	10	0	2	6
Autres articles d'agriculture non énumérés.....	117	0	16	3				
Total de tous autres produits agricoles.....	318	30	4	8	10	0	2	6
MANUFACTURES—Spiritueux du pays.....	831½	124	15	3	8	0	2	0
Cuir.....	29	5	8	10				
Moubles et bagage.....	25	1	11	3	155	2	3	3
Fer en gueuse et fonte en morceaux.....	1,647½	82	7	6	1,136	15	14	9
Rails de chemin de fer.....								
Fer, clous, fiches et articles en fonte.....	4,858½	423	3	3	421	5	17	3
Verrerie et laïencerie.....	534½	53	8	2	182	2	13	4½
Cidre et vinaigre.....	101	15	15	0				
Sel..... exempt de droits	1,881				1,883	16	2	5
Huile et pain de liq.....	87½	14	10	6				
Total des manufactures.....	9,995½	720	19	9	3,785	42	13	0½
MARCHANDISE.....	5,013½	939	19	7	3,577	51	11	6
AUTRES ARTICLES—Marbre et Ardoise.....	26	0	5	5				
Pierre, brique, chaux et argile.....	227	9	8	10	139	1	3	2
Ciment, gypso et chaux hydraulique.....	78½	2	13	1	41	0	7	3
Charbon.....	1,286½	64	6	7	221	1	17	8½
Minéral.....								
Poisson.....	685½	102	12	2	414	5	4	10
Poix, goudron et rosine.....	20	4	0	6				
Véhicules et instruments d'agriculture.....	58½	7	1	0	58	0	16	9
Guenilles, vieux cordage, étoupe, etc.....	38	3	2	7				
Total d'autres articles.....	2,418	193	10	2	873	9	9	8½
Grand Total.....	54,996½	3,679	6	2	59,830½	807	6	7

No. 8.

TABLEAU des affaires des CANAUX WELLAND, du ST. LAURENT et de CHAMBLY, indiquant le total du revenu provenant de chaque CLASSE ou TAUX des péages sur chaque Canal, pendant l'année 1850.

ARTICLES.	TAUX DES PÉAGES PRÉLEVÉS.				CANAL WELLAND.		CANAUX DU ST. LAURENT.		CANAL CHAMBLY.	
	Canal Welland.	Canaux du St. Laurent.		Canal Chambly.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	M. ou D. s. d.	Montée. s. d.	Descente. s. d.	M. ou D. s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.
CLASSE No. 1. Steamers et Vaisseaux, par tonn. de jaugeage.	0 1½	0 1½	0 0¼	0 0¼	587,100	2,880 1 9	460,180	1,548 5 0	143,194	874 4 4½
CLASSE No. 2. Passagers chaque	0 6	0 6	0 3	0 3	1,938	32 19 7½	35,932	566 10 6½	278	1 9 8
CLASSE No. 3. Brique, chaux, argile et pierre.... par tonn.	1 0	1 0	1 0	0 6	9,856	275 0 5	1,598½	41 0 4	.....	0 0 0
Marbre et ardoise..... "	239	10 8 9	80½	3 19 9	639½	12 4 9½
Gypse, ciment et chaux hydraulique "	5,185	164 15 7½	350½	13 19 1	4	0 3 0
Sel..... "	52,213	2,475 18 4½	0,484½	155 19 3	2,634½	54 11 8½
Charbon..... "	5,950	265 10 9½	1,412½	51 14 8	1,006½	22 18 7
Écorce..... "	3,687	23 1 0	.....	0 0 0	.....	0 0 0
Chanvre..... "	59	2 17 11	512	12 4 9	.....	0 0 0
Tabac—non-manufacturé..... "	91	6 14 8	128½	3 5 0	97	3 0 7
Minerai..... "	243	12 3 0	243½	12 3 0	.....	0 0 0
Patates, pommes et oignons..... "	145	2 18 4	211½	7 19 0	412	9 7 8
Total de la Classe No. 3.....	77,677	3,239 8 10½	11,030½	302 4 10	4,793½	102 6 4
CLASSE No. 4. Son et farine à biscuit de matelot, par tonn.	1 6	1 6	1 6	0 6	234	18 4 11	364	24 3 9	.....	0 0 0
Orge, riz, avoine et fèves..... "	3,266	256 3 10½	893½	34 17 0	7,045½	161 3 7½
Blé d'Inde..... "	14,397	1,106 16 0½	1,888	123 18 0	233	5 16 6
Farine de blé d'Inde et d'avoine..... "	175	12 8 7	204	13 15 8	.....	0 0 0
Graine de trèfle, de fourrage et de lin..... "	41	2 15 3	32	1 18 5	66	1 12 1
Foin, paille et millet à balai..... "	51	3 16 0	33	1 18 7	.....	0 0 0
Huile et pain de lin..... "	1,514	114 10 2½	5	0 1 11	.....	0 0 0
Bêtes à cornes, moutons et porcs..... "	1,045½	60 13 0	0	0 0 3
Cornes, sabots et os..... "	29	1 19 5½	2	0 1 0
Fer en gueuse et fonte en morceaux..... "	2,968	211 13 11	9,883	513 9 7	167½	4 3 10½
Total de la Classe No. 4.....	22,646	1,726 8 9½	14,377	776 12 11	7,514½	172 17 4
CLASSE No. 5. Bœuf et lard..... par tonn.	2 3	2 3	1 10½	0 9	10,331	1,676 12 6	4,153½	284 11 1	889½	12 6 5½
Lard séché et jambons..... "	254	37 2 2½	365½	33 18 8	2½	0 1 4½
Saindoux..... "	1,525	223 19 8	393½	36 7 9	.....	.....
Poisson..... "	566	57 17 4	2,016½	150 5 11	85	3 3 10
Spiritueux du pays..... "	332	37 19 2	754½	59 4 7	8	0 2 0
Verrerie, grès et faïencerie..... "	482	54 16 3	1,824½	177 0 5	39½	1 4 11½
Chevaux..... "	216½	15 4 9	.....	.....
Meubles et bagage..... "	348	36 15 10	1,120½	103 17 2	48½	1 0 2½
Véhicules et instruments d'agriculture..... "	110	7 7 7	.....	.....
Rails de chemin de fer..... "	33,841	3,857 3 3	17,491	1,941 0 11	.....	.....
Total de la Classe No. 5.....	47,679	5,982 5 2½	28,446	2,808 18 10	523½	18 7 10
CLASSE No. 6. Alcalis..... par tonn.	3 0	3 0	1 10½	0 9	1,548	208 5 11½	6,313½	403 18 8	242½	8 1 9½
Fleur..... "	39,861	3,921 3 5	64,972½	5,342 9 8	7,796½	280 14 5½
Beurre..... "	43	6 9 3½	813½	46 7 7	3	0 2 7½
Fromage..... "	17	2 6 9	49½	4 9 1	0	0 0 7
Biscuit..... "	37	2 13 4	.....	.....
Suif..... "	483	63 18 8	409	32 2 6	74½	3 0 10
Bière, cidre et vinaigre..... "	12	0 6 11	106	11 16 1	33½	1 4 11½
Blé..... "	87,674	12,461 3 8½	12,154½	1,031 6 0	5,659½	195 6 10
Fruits (secs)..... "	17	1 3 8	.....	.....	.....	.....
Autres produits agricoles..... "	1,524	69 9 0	.....	.....
Sucre, mélasse et café..... "	3,474	514 12 5	3,810½	484 3 6½	382½	12 7 8½
Fer, clous, fiches et articles en fonte..... "	7,380	1,053 1 5	10,958	1,403 12 4	645	23 7 5½
Vitres et couperose..... "	605	74 0 9	.....	.....
Peaux crues et peaux..... "	171	8 14 0½	67½	7 15 3½	100½	3 8 7½
Laine..... "	99	14 11 10½	.....	.....	.....	.....
Guenilles, vieux cordage et corde manille..... "	26½	1 7 7	44	1 7 0½
Total de la Classe No. 6.....	140,759	18,255 18 1½	101,844½	8,915 11 4½	14,982	529 0 11

No. 9.—TABLEAU indiquant le nombre des vaisseaux, leur nationalité et leur tonnage, qui ont passé dans les CANAUX WELLAND, du ST. LAURENT et de CHAMBLY, pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.

VAISSEAUX.	TOTAL.		Des ports Britanniques à des ports Britanniques.				Des ports Britanniques à des ports Etrangers.				Des ports Etrangers à des ports Britanniques.				Des ports Etrangers à des ports Etrangers.				TOTAL.				Montant des péages sur les Vaisseaux.										
			Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.												
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.		No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	£.	s.	d.
CANAL WELLAND —																																	
Vaisseaux à voiles Britanniques	2,476	240,858	755	73,907	775	77,469	164	17,584	355	33,061	292	26,805	135	12,032	1,211	118,298	1,265	122,562	1,024	0	11		
Bateaux-à-vapeur	486	44,015	52	6,500	57	6,552	1	200	56	2,194	55	2,110	265	26,359	108	8,910	378	35,105	72	10	11		
<i>Total Britannique</i>	2,962	284,873	807	80,507	832	84,021	165	17,784	411	35,255	347	28,915	400	38,391	1,319	127,208	1,643	157,667	1,096	11	01		
Vaisseaux à voiles Etrangers	1,538	273,877	64	11,646	158	18,764	70	8,779	67	8,784	601	116,075	576	109,329	735	136,500	801	136,877	1,671	16	11		
Bateaux-à-vapeur	263	28,850	87	5,234	112	7,359	32	8,282	32	7,965	119	13,516	144	15,334	111	13	9		
<i>Total Etranger</i>	1,799	302,227	151	16,880	158	18,764	70	8,779	179	16,153	633	124,357	608	117,294	854	150,016	945	150,211	1,783	10	81		
GRAND TOTAL, Canal Welland	4,761	587,100	807	80,507	832	84,021	316	34,664	569	54,019	417	37,694	579	54,544	633	124,357	608	117,294	2,178	277,222	2,588	309,878	2,880	1	0		
CANAUX DU ST. LAURENT —																																	
Vaisseaux à voiles Britanniques	4,411	302,271	1,929	127,394	1,796	123,456	68	8,908	318	20,932	281	15,085	63	6,092	5	248	3	176	2,231	151,635	2,180	150,638	701	7	71		
Bateaux-à-vapeur	1,561	141,709	735	68,666	704	67,374	2	400	68	2,563	48	1,842	3	540	.....	.....	1	324	785	70,909	776	70,801	.....	.....	.....	.....	550	1	81
<i>Total Britannique</i>	5,972	443,980	2,664	196,060	2,500	190,810	68	9,308	486	23,495	279	16,927	66	6,632	5	248	4	500	3,016	222,543	2,956	221,437	.....	.....	.....	.....	1,251	9	31
Vaisseaux à voiles Etrangers	195	15,744	5	726	4	792	18	3,881	61	2,663	62	2,591	19	3,916	18	612	13	563	98	7,810	97	7,034	.....	.....	.....	.....	48	8	11
Bateaux-à-vapeur	2	456	.....	.....	.....	.....	1	228	.....	.....	.....	.....	1	228	.....	.....	.....	.....	1	228	1	228	.....	.....	.....	.....	2	2	9
<i>Total Etranger</i>	197	16,200	5	726	4	792	19	4,109	61	2,663	62	2,591	20	4,144	13	612	13	563	99	8,038	98	8,162	.....	.....	.....	.....	50	11	8
GRAND TOTAL, Canaux du St. Laurent	6,169	460,180	2,669	196,786	2,504	191,602	87	13,417	447	26,158	341	19,518	86	10,776	18	860	17	1,063	3,115	230,581	3,054	229,599	.....	.....	.....	.....	1,302	0	11
CANAL CHAMBLY —																																	
Vaisseaux à voiles Britanniques	1,999	100,340	288	9,316	325	12,447	690	39,382	1	64	.....	.....	688	39,831	3	128	4	172	981	48,826	1,018	51,514	.....	.....	.....	.....	281	17	71
Bateaux-à-vapeur	446	24,419	131	8,298	139	9,844	91	3,402	.....	.....	.....	.....	85	3,075	.....	.....	.....	.....	222	11,700	224	12,719	.....	.....	.....	.....	40	6	6
<i>Total Britannique</i>	2,445	124,759	419	17,614	464	22,091	781	42,784	1	64	.....	.....	773	41,906	3	128	4	172	1,203	60,526	1,242	64,233	.....	.....	.....	.....	322	4	11
Vaisseaux à voiles Etrangers	430	18,251	4	151	2	97	192	8,074	.....	.....	.....	.....	210	8,930	15	656	7	343	211	8,881	219	9,370	.....	.....	.....	.....	51	8	9
Bateaux-à-vapeur	3	185	.....	.....	.....	.....	1	61	.....	.....	.....	.....	2	123	.....	.....	.....	.....	1	61	2	123	.....	.....	.....	.....	0	11	61
<i>Total Etranger</i>	433	18,436	4	151	2	97	193	8,135	.....	.....	.....	.....	212	9,053	15	656	7	343	212	8,942	221	9,493	.....	.....	.....	.....	52	0	31
GRAND TOTAL, Canal Chambly	2,878	143,195	423	17,765	466	22,188	974	50,919	1	64	.....	.....	985	50,959	18	784	11	515	1,415	69,468	1,463	73,726	.....	.....	.....	.....	374	4	41
RECAPITULATION.																																	
VAISSEAUX ET BATEAUX-A-VAPEUR BRITANNIQUES.																																	
Canal Welland	2,962	284,873	807	80,507	832	84,021	165	17,784	411	35,255	347	28,915	400	38,391	.....	.....	.....	.....	1,319	127,208	1,643	157,667	.....	.....	.....	.....	1,096	11	01
Canaux du St. Laurent	5,972	443,980	2,664	196,060	2,500	190,810	68	9,308	486	23,495	279	16,927	66	6,632	5	248	4	500	3,016	222,543	2,956	221,437	.....	.....	.....	.....	1,251	9	31
Canal Chambly	2,445	124,759	419	17,614	464	22,091	781	42,784	1	64	.....	.....	773	41,906	3	128	4	172	1,203	60,526	1,242	64,233	.....	.....	.....	.....	322	4	11
<i>Total Britanniques</i>	11,379	853,612	3,890	294,181	3,796	290,922	1,014	69,876	888	58,814	626	45,842	1,239	86,929	8	370	8	672	5,538	410,275	5,841	443,337	.....	.....	.....	.....	2,670	4	51
VAISSEAUX ET BATEAUX-A-VAPEUR ETRANGERS.																																	
Canal Welland	1,799	302,227	.....	.....	.....	.....	151	16,880	158	18,764	70	8,779	179	16,153	633	124,357	608	117,294	854	150,016	945	150,211	.....	.....	.....	.....	1,783	10	81
Canaux du St. Laurent	197	16,200	5	726	4	792	19	4,109	61	2,663	62	2,591	20	4,144	13	612	13	563	99	8,038	98	8,162	.....	.....	.....	.....	50	11	8
Canal Chambly	433	18,436	4	151	2	97	193	8,135	.....	.....	.....	.....	212	9,053	15	656	7	343	212	8,942	221	9,493	.....	.....	.....	.....	52	0	31
<i>Total Etranger</i>	2,429	330,863	9	877	6	889	363	29,124	219	21,427	132	11,370	411	29,850	661	125,625	628	118,200	1,165	166,996	1,284	167,866	.....	.....	.....	.....	1,886	2	71
GRAND TOTAL — Britanniques et Etranger	13,808	1,190,475	3,899	295,058	3,802	297,811	1,377	99,000	1,017	80,241	758	57,212	1,650	116,279	669	126,001	636	118,872	6,703	577,271	7,105	611,203	.....	.....	.....	.....	4,556	7	11

No. 11.

TABLEAU COMPARATIF indiquant la différence du "mouvement total" des effets sur les CANAUX WELLAND, du ST. LAURENT et de CHAMBLY, entre l'année 1850, et les deux années précédentes.

	WELLAND.			ST. LAURENT.			CHAMBLY.		
	1848.	1849.	1850.	1848.	1849.	1850.	1848.	1849.	1850.
PRODUITS DES FORETS.....	52,902	73,556	107,335	68,351	70,310	124,948½	16,564	61,164	79,119½
COMESTIBLES VÉGÉTAUX.....	136,056½	141,534	145,760	81,307½	89,501	80,687½	49	7,858	21,146½
FONDS DE FERME.....	43	25½	.....	537½	833	1,261½	.....	18	0½
AUTRES PRODUITS AGRICOLES.....	11,244½	17,693½	13,165	5,603	4,215	8,510½	28	64	686½
EFFETS MANUFACTURÉS.....	62,011½	75,856	99,090	(¹) 3,800	(¹) 31,047	48,625	889	1,348	9,577
MARCHANDISES, ETC.....	45,354½	42,931	34,241	(¹) 4,818½	(¹) 17,247	24,069½	13,05	6,764	4,510½
TOTAL DES TONNEAUX.....	307,611½	351,596½	399,600	164,267	213,153	288,103½	18,835	77,216	109,040½
PASSAGERS..... Nombre.	2,487	1,640	1,938	21,071	26,997	35,932	470	8,430	278
BATEAUX DE TOUTES SORTES.. "	3,280	2,278	4,761	5,648	5,448	6,169	659	1,264	2,878
TOTAL DU TONNAGE DES VAISSEAUX..	372,854	468,410	587,100	476,875	444,640	460,180	22,322	128,642	143,194

(¹) La grande augmentation de 1849 provient de ce que l'acte 12 Vict. ch. 4, impose un droit de péage sur le commerce passant en dehors du canal.

No. 12.—COMPTE du REVENU BRUT provenant des péages des Canaux, pendant l'année 1850.

Canal Welland	£37,925	17	7
Canaux du St. Laurent.....	20,393	1	2
Canal Chambly.....	2,966	19	0
Canal de la Baie de Burlington.....	3,679	6	2
Ecluse Ste. Anne	807	6	7½
Total.....	£65,772	10	6½

No. 13.—COMPTE du REVENU BRUT et NET provenant des péages des Canaux, pendant l'année 1850, comparé au même revenu des trois années précédentes.

	ANNÉES.			
	1847.	1848.	1849.	1850.
Rev. brut des péages des canaux	£ 50,131 16 1	£ 46,493 15 6	£ 50,200 15 5	£ 65,772 10 6½
Frais de perception (1).....	8,999 11 0	9,878 10 11	8,167 3 2	10,361 18 7
Revenu net.....	41,132 5 1	36,615 4 7	42,033 12 3	55,410 11 11½
Moyenne annuelle du revenu net.....	£45,272 18s. 5½d.			

(1) Cette somme couvre la dépense des écoliers et des Mtes. d'écluse, ainsi que des percept. des péa.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ou Compte Détaillé des principaux articles des marchandises britanniques et étrangères, entrés en Canada pour la consommation, pendant l'année expirée le 5 Janvier 1851; indiquant la quantité et la valeur de chaque article importé à chaque port, ainsi que le pays d'où il a été importé.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CAFÉ VERT,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qtz. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	27 1 18	85 13 0				85 13 0	
Bath	4 0 12	10 4 0				10 4 0	
Burwell	8 3 11	25 15 4				25 15 4	
Beauce							
Belleville	18 3 4	55 12 4				55 12 4	
Bondhead	1 3 4	4 8 11				4 8 11	
Brockville	56 3 14	154 2 8				154 2 8	
Bytown							
Bruce	0 0 17	0 9 7				0 9 7	
Chatham	25 1 21	76 5 6				76 5 6	
Chippewa	27 1 18	83 19 2				83 19 2	
Clarenceville	1 1 23	4 19 5				4 19 5	
Cobourg	50 0 10	141 16 2				141 16 2	
Cornwall							
Colborne	2 1 0	5 10 9				5 10 9	
Coteau du Lac							
Credit	0 1 27	1 10 9				1 10 9	
Dalhousie	77 3 2	238 18 8				238 18 8	
Darlington	6 2 26	20 10 6				20 10 6	
Dickenson's Landing	2 0 0	4 2 6				4 2 6	
Dover	16 3 4	49 4 3				49 4 3	
Dundee	0 0 25	0 10 0				0 10 0	
Dunnville	101 0 0	259 6 3				259 6 3	
Elgin							
Fort Erié	13 1 0	43 2 0				43 2 0	
Frelighsburg	1 1 2	3 18 9				3 18 9	
Gananoque	1 1 26	4 12 3				4 12 3	
Gedrich	3 0 12	9 4 9				9 4 9	
Grafton							
Gaspé	0 1 22	1 5 0	1 5 0				
Hereford	0 0 6	0 2 6				0 2 6	
Hamilton	1,450 0 25	4,295 11 5				4,295 11 5	
Hemmingford	6 1 14	16 1 9				16 1 9	
Hope	43 0 21	140 18 6				140 18 6	
Huntingdon	0 0 14	0 9 8				0 9 8	
Kingston	390 2 6	1,203 14 11				1,203 14 11	
Lacolle	0 1 3	0 13 11				0 13 11	
Maitland							
Maria Town							
Milford	0 0 2	0 0 9				0 0 9	
Montréal	2,152 1 24	5,138 15 6			26 14 1	3,835 7 6	1,276 13 11
New Castle	0 0 12	0 8 1				0 8 1	
Niagara	77 3 6	212 0 6				212 0 6	
Oakville	12 2 27	29 19 6				29 19 6	
Owen's Sound	1 2 0	1 2 0				1 2 0	
Penetanguishene							
Philipsburg	5 2 10	18 11 11				18 11 11	
Pictou	4 2 8	13 15 2				13 15 2	
Potter	1 1 13	3 2 10				3 2 10	
Prescott	9 1 20	25 5 4				25 5 4	
Québec	692 0 11	1,609 10 7	201 19 4	45 5 6		1,310 6 8	51 19 1
Queenston							
Rivière au Raisins							
Rondeau	1 0 18	4 5 0				4 5 0	
Rowan	4 2 4	14 2 3				14 2 3	
Russelltown							
Sandwich	19 2 5	65 16 0				65 16 0	
Sarnia	13 0 17	43 8 2				43 8 2	
Sault Ste. Marie	0 1 0	0 10 8				0 10 8	
Stanstead	5 1 18	14 2 7				14 2 7	
St. Jean	2,544 1 11	5,501 6 6				5,501 6 6	
St. Régis							
Stanley	254 3 11	778 18 2				778 18 2	
Sutton	0 0 25	0 12 6				0 12 6	
Toronto	1,910 0 1	5,465 9 2				5,465 9 2	
Wallaceburg	28 2 2	40 11 6				40 11 6	
Wellington							
Whitby	8 2 17	20 9 10				20 9 10	
Total	10,088 1 10	25,944 19 8	203 4 4	45 5 6	26 14 1	24,341 2 9	1,328 13 0

No. 14.—TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CAFÉ, AUTRE QUE VERT,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Qtz. grts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell	0 1 26	1 2 7				1 2 7	
Beauce							
Belleville	0 2 18	3 7 2				3 7 2	
Bondhead	1 1 10	3 18 2				3 18 2	
Brockville	9 0 23	34 15 9				34 15 9	
Bytown							
Bruce							
Chatham	0 0 6	0 4 4				0 4 4	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	7 2 17	23 9 4				23 9 4	
Cornwall							
Colborne	0 0 20	0 10 0				0 10 0	
Coteau du Lac							
Credit	0 0 24	1 0 4				1 0 4	
Dalhousie							
Darlington	1 3 10	6 1 6				6 1 6	
Dickenson's Landing							
Dover	2 0 9	6 15 2				6 15 2	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	2 0 0	6 16 0				6 16 0	
Freligsburg							
Gananoque							
Goderich	0 3 16	2 7 6				2 7 6	
Grafton	0 0 20	0 10 2				0 10 2	
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	9 0 19	31 6 8				31 6 8	
Hemmingford							
Hope	17 0 26	55 15 10				55 15 10	
Huntingdon							
Kingston	3 3 22	9 14 9				9 14 9	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	2 0 19	6 5 3				6 5 3	
New Castle							
Niagara							
Oakville	0 0 25	0 12 9				0 12 9	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	0 1 2	0 16 9				0 16 9	
Pictou	1 2 21	5 9 10				5 9 10	
Potter							
Prescott	0 1 14	1 8 2				1 8 2	
Québec							
Queenston							
Rivière au Raisins							
Rondeau							
Rowan	1 0 17	4 2 0				4 2 0	
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia	1 1 24	5 10 0				5 10 0	
Sault Ste. Marie	0 0 4	0 2 6				0 2 6	
Stanstead	2 2 23	7 14 3				7 14 3	
St. Jean	0 3 15	4 0 7				4 0 7	
St. Régis							
Stanley	0 0 4	0 2 0				0 2 0	
Sutton							
Toronto	18 2 23	69 2 7				69 2 7	
Wallaceburg	0 2 2	1 16 10				1 16 10	
Wellington							
Whitby	10 3 5	27 6 5				27 6 5	
Total	98 0 16	322 5 2				322 5 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SUCRE RAFINÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qtz. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	11 1 1	37 11 9				37 11 9	
Bath	2 0 24	5 19 10				5 19 10	
Burwell	3 1 17	10 10 3				10 10 3	
Beauce							
Belleville	10 2 19	20 9 7				20 9 7	
Bondhead							
Brockville	68 1 0	146 0 4	6 10 2			139 10 2	
Bytown							
Bruce	0 2 0	0 2 6				0 2 6	
Chatham	2 3 13	9 11 5				9 11 5	
Chippewa	2 1 14	6 15 11				6 15 11	
Clarenceville	0 0 12	0 7 7				0 7 7	
Cobourg	21 2 14	74 18 0				74 18 0	
Cornwall							
Colborne	3 1 3	8 10 11				8 10 11	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie	1 3 3	5 4 6				5 4 6	
Darlington	7 1 26	14 18 3				14 18 3	
Dickenson's Landing	1 2 20	4 13 0				4 13 0	
Dover	3 1 7	9 16 1				9 16 1	
Dundee	3 2 0	8 12 6				8 12 6	
Dunnville	21 3 0	62 19 3				62 19 3	
Elgin							
Fort Erié	4 2 22	12 5 7				12 5 7	
Froligsburg							
Gananoque							
Goderich	0 3 10	3 2 3				3 2 3	
Grafton							
Gaspé	2 0 21	4 2 4	4 2 4				
Hereford							
Hamilton	1,690 1 7	3,365 16 8	882 5 3			2,483 11 5	
Hemmingford							
Hope	3 1 20	8 6 3				8 6 3	
Huntingdon	0 0 14	0 7 0				0 7 0	
Kingston	76 0 24	177 19 1	36 4 6			141 14 7	
Lacolle	0 0 20	0 12 6				0 12 6	
Maitland							
Maria Town	0 2 25	1 14 3				1 14 3	
Millford	0 0 10	0 5 0				0 5 0	
Montréal	6,741 2 22	12,979 9 9	11,988 3 10			991 5 11	
New Castle	0 0 9	0 5 1				0 5 1	
Niagara	38 2 7	77 14 0				77 14 6	
Oakville	37 2 20	77 18 1				77 18 1	
Owen's Sound							
Penatanguishene							
Philipsburg	6 3 0	18 10 3				18 10 3	
Pictou							
Potton	1 2 4	1 6 3				1 6 3	
Prescott	2 0 3	6 14 8				6 14 8	
Québec	1,668 1 26	3,216 19 9	3,216 19 9				
Queenston							
Rivière au Raisins							
Rondeau	2 1 16	5 19 5				5 19 5	
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	3 3 16	11 16 7				11 16 7	
Sarnia	1 0 14	5 0 3				5 0 3	
Sault Ste. Marie	14 2 16	34 14 6				34 14 6	
Stanstead	1 3 15	5 0 3				5 0 3	
St. Jean	101 0 5	291 2 8				291 2 8	
St. Régis							
Stanley	320 1 2	648 11 7			202 10 5	446 1 2	
Sutton	0 2 1	4 10 0				4 10 0	
Toronto	1,340 1 14	2,750 1 8				2,750 1 0	
Wallaceburg	2 0 17	10 17 8				10 17 8	
Wellington	0 0 25	0 10 0				0 10 0	
Whitby							
Total	12,230 0 18	24,148 15 6	16,134 5 10		202 10 5	7,811 19 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, etc.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SUCRE, AUTRE QUE RAFINÉ,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
	Qtz. qts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg	65 0 0	111 14 2					111 14 2	
Bath	286 3 12	333 19 10					333 19 10	
Burwell	174 2 19	263 8 10					263 8 10	
Beauce								
Belleville	717 1 5	915 10 7			39 16 0		875 14 7	
Bondhead	1 2 23	2 10 1					2 10 1	
Brookville	636 2 19	673 6 5			251 14 5		421 12 0	
Bytown								
Bruce	2 0 5	3 16 11					3 16 11	
Chatham	59 3 14	115 8 5					115 8 5	
Chippewa	309 1 9	451 18 9					451 18 9	
Clarenceville	36 1 3	66 4 11					66 4 11	
Cobourg	636 0 13	741 9 0					531 2 9	210 6 3
Cornwall	2 0 26	2 15 0					2 15 0	
Colborne	12 2 21	21 2 1					21 2 1	
Coteau du Lac								
Credit	14 2 1	27 16 9					27 16 9	
Dalhousie	1,626 2 12	1,878 13 9			1,156 5 0		722 8 9	
Darlington	43 3 1	50 17 1					50 17 1	
Dickenson's Landing	8 2 0	15 1 10					15 1 10	
Dover	266 1 20	438 19 7					438 19 7	
Dundas	3 1 22	6 8 0					6 8 0	
Dunnville	690 0 0	897 19 5					897 19 5	
Elgin	0 0 8	0 3 3					0 3 3	
Fort Erié	16 0 13	31 2 0					31 2 0	
Freligsburg	5 1 1	8 7 11					8 7 11	
Gananoque	4 2 10	6 17 8					6 17 8	
Goderich	7 2 13	16 9 10					16 9 10	
Grafton								
Gaspé	81 0 2	105 0 9	35 14 2		69 6 7			
Hereford								
Hamilton	13,578 3 13	15,424 3 8	710 3 6		7,344 19 2		6,902 15 0	466 6 0
Hemmingford	12 2 14	20 10 2					20 10 2	
Hope	556 0 11	724 16 6			153 5 7		571 10 11	
Huntingdon	11 3 10	19 19 8					19 9 8	
Kingston	4,532 2 27	5,803 3 5	1,098 13 1		293 9 0		4,411 1 4	
Lacolle	9 1 14	16 16 8					16 16 8	
Maitland								
Maria Town	2 2 20	3 10 0					3 10 0	
Milford	1 0 3	1 13 9					1 13 9	
Montréal	54,637 0 17	63,960 5 0	20,444 7 7		20,488 11 7		14,872 1 2	8,155 4 8
Newcastle	40 2 27	70 1 11					70 1 11	
Niagara	111 0 2	1,367 7 10					1,127 14 9	
Oakville	515 1 20	711 10 2			239 13 1		711 10 2	
Owen's Sound								
Penetanguishene								
Philipsburg	38 3 27	63 13 10					63 13 10	
Picton	466 2 12	547 2 3					547 2 3	
Potton	0 3 16	1 5 0					1 5 0	
Prescott	3 1 15	5 6 7					5 6 7	
Québec	27,636 3 16	29,467 7 9	8,578 13 5		196 5 4	15,228 5 0	318 3 7	5,146 0 5
Queenston	0 2 20	1 5 7					1 5 7	
Rivière aux Raisins								
Rondeau	4 1 25	8 17 5					8 17 5	
Rowan	102 1 26	126 9 3					126 9 3	
Russelltown	0 1 22	0 12 6					0 12 6	
Sandwich	53 2 6	97 16 10					97 16 10	
Sarnia	28 0 12	48 6 10					48 6 10	
Sault Ste. Marie	7 2 21	11 6 2					11 6 2	
Stanstead	2 0 26	4 3 9					4 3 9	
St. Jean	2,620 1 27	2,836 2 11					2,836 2 11	
St. Régis	5 3 22	9 18 6					9 18 6	
Stanley	1,613 0 17	1,798 4 6			514 15 7		1,283 8 11	
Shotton	1 0 0	1 10 0					1 10 0	
Toronto	15,538 1 11	18,403 2 0			5,139 0 1		13,264 1 11	
Wallaceburg	42 0 8	79 4 1					79 4 1	
Wellington	51 2 7	84 7 8					84 7 8	
Whitby	243 2 0	295 3 4					295 3 4	
Total	128,269 2 20	149,166 19 5	30,867 11 9	894 14 4	50,220 12 1	53,206 9 11	19,977 17 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MÉLASSES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Qtz. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amhersburg.....	40 0 14	31 19 8				31 19 8	
Bath.....							
Burwell.....	44 0 4	40 2 4				40 2 4	
Beauce.....	8 0 0	5 5 0				5 5 0	
Belleville.....	18 0 22	22 13 8				22 13 8	
Bondhead.....							
Brockville.....	37 1 18	18 12 9				18 12 9	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....	45 3 20	42 4 2				42 4 2	
Chippewa.....	144 3 14	126 15 11				126 15 11	
Clarenceville.....	47 1 16	37 1 1				37 1 1	
Cobourg.....	11 2 26	14 5 2				14 5 2	
Cornwall.....							
Colborne.....	6 3 11	4 19 0				4 19 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....	8 3 12	12 6 6				12 6 6	
Dalhousie.....	872 0 15	390 16 10			276 2 0	114 14 10	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	90 1 1	66 19 4				66 19 4	
Dundee.....							
Dunville.....	123 0 0	94 16 6				94 16 6	
Elgin.....							
Fort Erie.....	27 3 18	30 4 3				30 4 3	
Freighsburg.....	14 0 0	10 19 2				10 19 2	
Gananoque.....	11 2 11	6 9 6				6 9 6	
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	690 1 8	350 8 0			350 8 0		
Herford.....							
Hamilton.....	424 3 20	240 12 10				240 12 10	
Hemmingford.....	06 0 0	36 19 4				36 19 4	
Hope.....	1 2 12	1 5 5				1 5 5	
Huntingdon.....	22 1 12	13 19 3				13 19 3	
Kingston.....	96 0 6	52 4 0				52 4 0	
Lacolle.....	52 3 27	34 18 1				34 18 1	
Mailand.....							
Maria Town.....	6 1 6	4 16 1				4 16 1	
Milford.....	3 0 8	4 8 6				4 8 6	
Montréal.....	31,888 3 12	10,921 14 5	80 19 7		4,531 18 8	1,740 11 1	4,568 5 1
Newcastle.....	18 0 13	22 18 10				22 18 10	
Niagara.....	557 1 25	286 16 10			60 3 0	226 13 10	
Oakville.....	31 2 8	26 1 5				26 1 5	
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	163 0 3	108 14 9				108 14 9	
Picton.....	9 3 15	5 8 0				5 8 0	
Potter.....							
Prescott.....	4 0 13	3 11 10				3 11 10	
Québec.....	23,774 2 5	7654 13 6	89 14 5		6,988 9 3		576 9 10
Queenston.....	22 0 0	20 15 0				29 15 0	
Rivière au Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....	69 0 10	59 16 10				59 16 10	
Russeltown.....	10 0 2	6 11 1				6 11 1	
Sandwich.....	97 1 20	81 14 4				80 14 4	
Sarnia.....	46 0 27	47 7 5				47 7 5	
Sault Ste. Marie.....	39 3 0	35 7 3				35 7 3	
Stanstead.....	1 1 6	0 17 10				0 17 10	
St. Jean.....	282 1 5	131 2 0				131 2 0	
St. Régis.....							
Stanley.....	94 2 8	81 12 10				81 12 10	
Sutton.....	0 0 8	0 1 10				0 1 10	
Toronto.....	690 1 24	334 19 1				334 19 1	
Wallaceburg.....	50 0 16	46 11 3				46 11 3	
Wellington.....							
Whitby.....	43 0 0	36 16 2				36 16 2	
Total.....	61,009 3 17	21,617 13 10	170 14 0		12,207 0 11	4,095 5 0	5,144 14 11

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	THÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	7,230	745 11 3				745 11 3	
Bath.....	9,118	736 17 2				736 17 2	
Burwell.....	4,417	593 1 10				593 1 10	
Benuca.....	25	1 11 3				1 11 3	
Belleville.....	56,492	4,235 1 1	205 4 6			4,029 16 7	
Bondhead.....	2,159	189 0 10				189 0 10	
Brockville.....	102,726	6,915 14 11	226 6 0			6,689 8 11	
Bytown.....							
Bruce.....	192	24 1 4				24 1 4	
Chatham.....	11,256	1,067 9 4				1,067 9 4	
Chippawa.....	18,510	1,365 11 5				1,365 11 5	
Clarenceville.....	2,325	178 15 2				178 15 2	
Cobourg.....	23,843	1,999 4 8				1,999 4 8	
Cornwall.....	7,024	470 13 2				470 13 2	
Colborne.....	255	27 7 10				27 7 10	
Coteau du Lac.....	2	0 2 6				0 2 6	
Credit.....	1,806	162 3 3				162 3 3	
Dalhousie.....	27,587	2,386 14 11				2,386 14 11	
Darlington.....	7,002	685 9 7				685 9 7	
Dickenson's Landing.....	1,051	95 5 10				95 5 10	
Dover.....	26,005	2,427 0 10				2,427 0 10	
Dundee.....	3,655	199 10 2				199 10 2	
Dunnville.....	28,309	2,403 16 3				2,403 16 3	
Elgin.....	7	0 13 0				0 13 0	
Fort Erie.....	4,023	374 7 8				374 7 8	
Freighsburg.....	2,818	191 4 1				191 4 1	
Gananoque.....	1,577	130 11 8				130 11 8	
Goderich.....	3,808	285 8 0				285 8 0	
Grafton.....	251	17 15 0				17 15 0	
Gaspé.....	3,214	175 3 2	171 10 10		3 12 4		
Hereford.....	381	37 5 0				37 5 0	
Hamilton.....	398,328	32,972 1 0	99 9 11			32,872 11 1	
Hemmingford.....	8,119	516 2 10				516 2 10	
Hope.....	39,758	3,591 18 4				3,591 18 4	
Huntingdon.....	913	67 1 5				67 1 5	
Kingston.....	178,493	12,724 5 0				12,724 5 0	
Lacolle.....	1,136	90 5 0				90 5 0	
Maitland.....							
Maria Town.....	3,101	186 10 9				186 10 9	
Milford.....	93	8 15 6				8 15 6	
Montréal.....	963,478	52,437 10 2	20,431 15 3		1,336 7 5	22,569 10 0	8,099 17 0
New Castle.....	2,553	216 17 7				216 17 7	
Niagara.....	24,669	2,032 10 5				2,032 10 5	
Oakville.....	21,699	1,940 15 2				1,940 15 2	
Owen's Sound.....	94	10 2 10				10 2 10	
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....	17,043	965 2 11				965 2 11	
Picton.....	9,211	667 9 11				667 9 11	
Polton.....	17,522	921 2 1				921 2 1	
Prescott.....	23,981	1,533 16 5				1,533 16 5	
Québec.....	464,310	21,214 19 9	20,277 7 3		864 16 1	72 14 10	0 1 7
Queenston.....	2,941	205 10 3				205 10 3	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....	1,909	200 4 7				200 4 7	
Rowan.....	4,243	415 12 8				415 12 8	
Russelltown.....	241	12 7 6				12 7 6	
Sandwich.....	7,366	692 13 11				692 13 11	
Sarnia.....	3,222	369 14 3				369 14 3	
Sault Ste. Marie.....	481	30 19 0				30 19 0	
Stanstead.....	17,747	1,436 16 6				1,436 16 6	
St. Jean.....	236,537	14,202 11 4				14,202 11 4	
St. Régis.....	211	13 6 3				13 6 3	
Stanley.....	134,495	11,270 17 4				11,270 17 4	
Sutton.....	1,180	72 1 0				72 1 0	
Toronto.....	546,378	42,418 5 7	485 14 2			41,932 11 5	
Wallaceburg.....	3,875	438 0 1				438 0 1	
Wellington.....	2,354	211 17 11				211 17 11	
Whitby.....	22,267	1,631 12 7				1,631 12 7	
Total.....	3,517,166	233,942 10 0	41,897 7 11		2,104 15 10	181,840 7 2	8,099 19 1

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TABAC, NON-MANUFACTURÉ—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	6,057	209 19 10				209 19 10	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dulhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville	198	14 0 0				14 0 0	
Elgin							
Fort Erie	637	63 2 9				63 2 9	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	5,103	234 15 4				234 15 4	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	290,615	3,612 15 10	31 15 8			3,581 0 2	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott	29	4 6 1				4 6 1	
Québec	162,920	2,631 8 9	22 0 7			2,609 8 2	
Queenston	151	9 5 0				9 5 0	
Rivière au Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	98	3 15 0				3 15 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	167,024	2,434 7 2				2,434 7 2	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	3,665	110 0 11				110 0 11	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	636,500	9,327 16 8	53 16 3			9,274 0 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TABAC, MANUFACTURÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	3,286	143 7 4				143 7 4	
Bath	5,048	247 16 2				247 16 2	
Burwell	2,622	123 8 10				123 8 10	
Beauce	163	3 12 6				3 12 6	
Belleville	25,372	1,271 9 7				1,271 9 7	
Bondhead	362	18 17 6				18 17 6	
Brockville	84,935	3,428 15 0				3,428 15 0	
Bytown							
Bruce	300	14 12 1				14 12 1	
Chatham	7,860	327 5 0				327 5 0	
Chippewa	5,523	211 2 6				211 2 6	
Clarenceville	2,209	92 5 1				92 5 1	
Cobourg	12,999	501 18 5				501 18 5	
Cornwall	2,965	106 4 3				106 4 3	
Colborne	288	13 3 11				13 3 11	
Coteau du Lac	2	0 3 7				0 3 7	
Credit	1,076	45 6 4				45 6 4	
Dalhousie	11,137	535 17 4				535 17 4	
Darlington	4,438	189 3 0				189 3 0	
Dickenson's Landing	900	43 8 2				43 8 2	
Dover	11,972	642 18 1				642 18 1	
Dundee	2,170	70 8 5				70 8 5	
Dunnville	20,437	771 0 3				771 0 3	
Elgin							
Fort Erie	3,511	150 8 1				150 8 1	
Freleighsburg	3,780	167 5 2				167 5 2	
Gananoque	780	36 18 4				36 18 4	
Goderich	2,199	88 19 8				88 19 8	
Grafton	253	9 0 2				9 0 2	
Gaspé	2,140	78 8 4			78 8 4		
Horeford							
Hamilton	314,454	15,295 1 6				15,295 1 6	
Hemmingford	7,928	221 13 1				221 13 1	
Hope	10,046	707 8 6				707 8 6	
Huntingdon	1,193	40 2 11				40 2 11	
Kingston	131,793	4,969 0 10				4,969 0 10	
Lacolle	1,784	84 1 5				84 1 5	
Maitland							
Maria Town	5,577	223 14 4				223 14 4	
Milford	332	14 7 0				14 7 0	
Montréal	693,262	20,003 1 7				20,003 1 7	
New Castle	1,191	44 9 6				44 9 6	
Niagara	13,701	588 9 2				588 9 2	
Oakville	9,777	410 11 3				410 11 3	
Owen's Sound	82	5 10 5				5 10 5	
Penetanguishene							
Philipsburg	6,703	271 16 3				271 16 3	
Pictou	5,234	210 12 9				210 12 9	
Potton	18,178	501 15 8				501 15 8	
Prescott	13,725	523 13 7				523 13 7	
Québec	99,761	3,159 19 0	92 0 9			3,067 18 3	
Queenston	253	11 7 7				11 7 7	
Rivière au Raisins							
Rondeau	742	42 19 0				42 19 0	
Rowan	3,092	135 19 7				135 19 7	
Russeltown	51	1 11 10				1 11 10	
Sandwich	4,234	171 3 5				171 3 5	
Sarnia	4,416	190 17 8				190 17 8	
Sault Ste. Marie	2,589	86 8 3				86 8 3	
Stanstead	15,205	580 13 4				580 13 4	
St. Jean	523,672	15,896 11 9				15,896 11 9	
St. Régis	586	16 18 9				16 18 9	
Stanley	92,970	3,815 18 7				3,815 18 7	
Sutton	655	18 11 7				18 11 7	
Toronto	284,636	10,934 6 11				10,934 6 11	
Wallaceburg	9,232	244 8 0				244 8 0	
Wellington	1,673	91 2 1				91 2 1	
Whitby	13,706	457 6 5				457 6 5	
Total	2,547,162	89,304 17 4	92 0 9		78 8 4	89,134 8 3	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS, ETC.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CIGARRES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell	31	6 9 9				6 9 9	
Beauca	96	13 0 0				13 0 0	
Belloville	38	6 19 7				6 19 7	
Bondhead	1	0 6 4				0 6 4	
Brockville	488	168 7 9				168 7 9	
Bytown							
Bruce	2	0 12 6				0 12 6	
Chatham	24	5 6 10				5 6 10	
Chippewa	104	22 17 6				22 17 6	
Clarenceville							
Cobourg	50	21 12 5				21 12 5	
Cornwall	1	0 12 6				0 12 6	
Colborne	3	2 12 6				2 12 6	
Coteau du Lac							
Credit		0 4 7				0 4 7	
Dalhousie							
Darlington	6	2 0 8				2 0 8	
Dickenson's Landing	6	0 15 0				0 15 0	
Dover	5	2 10 11				2 10 11	
Dundee	41	13 6 3				13 6 3	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	60	22 4 6				22 4 6	
Frelighsburg	1	0 5 0				0 5 0	
Gananoque	26	3 0 0				3 0 0	
Goderich	5	7 15 0				7 15 0	
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	3,166	1,117 10 1				1,117 19 1	
Hemmingford							
Hope	331	74 13 5				74 13 5	
Huntington	4	0 12 9				0 12 9	
Kingston	2,465	667 3 10				697 3 10	
Lacolle		0 3 2				0 3 2	
Maitland							
Maria Town	5	1 17 9				1 17 9	
Milford							
Montreal	2,033	529 1 11				378 9 1	150 12 10
New Castle	8	1 10 6				1 10 6	
Niagara	225	61 13 0				61 13 0	
Oakville	3	1 2 11				1 2 11	
Owen's Sound							
Penetanguishene	6	2 0 0				2 0 0	
Philipsburg	100	20 15 3				20 15 3	
Picton	3	1 5 5				1 5 5	
Potter	26	6 9 5				6 9 5	
Prescott	40	8 0 4				8 0 7	
Quebec	3,012	422 9 7				373 19 7	10 10 0
Queenston	196	39 12 6				30 12 6	
Rivière au Raisins							
Rondeau	8	1 19 5				1 19 5	
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	46	13 15 5				13 15 5	
Sarnia	6	1 11 3				1 11 3	
Sault Ste. Marie	51	17 15 10				17 15 10	
Stanstead	41	9 12 2				9 12 2	
St. Johns	7,030	1,572 0 6				1,572 0 6	
St. Regis	1	0 8 1				2 8 1	
Stanley	236	47 6 10				47 6 10	
Sutton							
Toronto	2,990	996 19 5				996 19 5	
Wallaceburg	15	4 0 0				4 0 0	
Wellington							
Whitby	40	18 18 9				13 18 9	
Totals	23,074	5,966 9 1				6,767 6 3	161 2 10

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TABAC EN POUFRE,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
	Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg	59	2 18 1					2 18 1	
Bath	121	6 19 3					6 19 3	
Burwell	8	0 9 5					0 9 5	
Beauce								
Belleville	540	25 1 8					25 1 8	
Bondhead								
Brockville	256	14 2 9					14 2 9	
Bytown								
Bruce								
Chatham	462	25 11 8					25 11 8	
Chippewa	107	5 6 5					5 6 5	
Clarenceville	47	2 10 8					2 10 8	
Cobourg	91	4 12 8					4 12 8	
Cornwall								
Colborne								
Coteau du Lac								
Credit								
Dalhousie	747	37 14 1					37 14 1	
Darlington	247	11 0 0					11 0 0	
Dickenson's Landing	12	0 10 9					0 10 9	
Dover	74	4 0 10					4 0 10	
Dundee	24	0 15 8					0 15 8	
Dunnville	632	30 12 0					30 12 0	
Elgin								
Fort Erie	2	0 4 0					0 4 0	
Frelighsburg	50	3 3 1					3 3 1	
Gananoque								
Godarich								
Grafton								
Gaspé								
Herford								
Hamilton	9,269	471 10 11					471 10 11	
Hammingford								
Hope	130	7 7 5					7 7 5	
Huntingdon								
Kingston	2,021	97 17 9					97 17 9	
Lacolle								
Maitland								
Maria Town	12	0 7 6					0 7 6	
Milford								
Montréal	187	9 16 8					9 16 8	
New Castle	32	2 0 2					2 0 2	
Niagara	675	34 15 9					34 15 9	
Oakville	152	7 1 1					7 1 1	
Owen's Sound								
Penotanguishene								
Philipsburg	249	12 12 0					12 12 0	
Pictou	401	17 12 5					17 12 5	
Potton	27	0 19 9					0 19 9	
Prescott	36	1 18 5					1 18 5	
Québec								
Queonston								
Rivière au Raisins								
Rondeau	28	1 8 6					1 8 6	
Rowan	42	2 5 4					2 5 4	
Russeltown								
Sandwich	137	7 13 11					7 13 11	
Sarnia	233	10 7 7					10 7 7	
Sault Ste. Marie	3	0 19 3					0 19 3	
Stanstead	403	18 18 7					18 18 7	
St. Jean	604	35 0 9					35 0 9	
St. Régis								
Stanley	2,004	100 13 1					100 13 1	
Sutton	32	1 11 3					1 11 3	
Toronto	6,457	242 18 5					242 18 5	
Wallacaburg	184	8 15 4					8 15 4	
Wellington								
Whitby	98	3 18 5					3 18 5	
Total	26,896	1,274 2 3					1,274 2 3	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SPIRITUEUX—EAU-DE-VIE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	103	22 2 4	22 2 4				
Bath	138	52 12 3				52 12 3	
Burwell	10	3 16 3				3 16 3	
Beauce							
Belleville	156	39 13 2				39 13 2	
Bondhead							
Brockville	485	113 5 7	113 5 7				
Bytown							
Bruce							
Chatham	4	0 19 3				0 19 3	
Chippewa	1	0 3 9				0 3 9	
Clarenceville	85	13 9 6				13 9 6	
Cobourg	202	38 14 2					38 14 2
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freligsburg	30	8 5 0				8 5 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	57	16 9 4	16 9 4				
Hereford							
Hamilton	11,052	2,449 2 9	208 17 6			1,657 8 1	582 16 7
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	4,433	867 18 2	495 5 6			372 12 8	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	84,714	16,734 1 5	6,660 3 8			449 19 6	9,623 18 3
Newcastle							
Niagara	1,453	301 13 5	301 13 5				
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec	25,117	4,212 2 6	1,881 0 8				2,331 1 10
Queenston	1,954	350 7 7					350 7 7
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	343	81 13 5	81 13 5				
Sarnia							
Sault Ste. Marie	19	6 6 8				6 6 8	
Stanstead							
St. Jean	2,401	319 10 3				2 0 8	317 9 7
St. Régis							
Stanley	1,348	310 18 10				80 18 8	230 0 2
Sutton							
Toronto	14,139	2,871 0 0	144 19 3			2,726 0 9	
Wallaceburg	9	3 14 9				3 14 9	
Wellington							
Whitby							
Total	148,253	28,818 0 4	9,925 10 8			5,418 1 6	13,474 8 2

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	GENIÈVRE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	52	10 10 0	10 10 0				
Bath							
Burwell	2	0 17 10				0 17 10	
Beauce							
Belleville	129	13 2 4				13 2 4	
Bondhead							
Brookville	367	30 5 8	30 5 8				
Bytown							
Bruce	1	0 5 1				0 5 1	
Chatham							
Chippawa							
Clarenceville	47	6 4 7				6 4 7	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover	15	1 9 1				1 9 1	
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freligsburg							
Gananoque	40	10 4 6				10 4 6	
Goderich							
Grafton							
Gaspé	577	42 11 0	42 11 0				
Hereford							
Hamilton	550	46 10 9	29 0 0			17 10 9	
Hemmingford							
Hope	8	1 4 5				1 4 5	
Huntingdon							
Kingston	402	39 5 8	30 15 8			8 10 0	
Lacolle							
Maitland							
Marin Town							
Milford							
Montréal	43,748	3,710 0 11	3,073 18 1			31 15 5	4 7 5
New Castle							
Niagara	747	71 0 3	71 0 3				
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec	27,493	2,435 19 5	2,435 19 5				
Queenston	363	23 3 4					23 3 4
Rivière au Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelton							
Sandwich	27	3 2 0	3 2 0				
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	1,221	114 18 0	6 15 4			108 2 8	
Wallaceburg	2	0 15 0				0 15 0	
Wellington							
Whitby							
Total	7,5671	6,561 9 10	6,333 17 5			200 1 8	27 10 9

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	RHUM,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	312	24 13 1	24 13 1				
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Fralighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Herford.....							
Hamilton.....	97	21 8 2				21 8 2	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....	1,430	112 17 1				112 17 1	
Lacolle.....							
Mailand.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	16,767	1,562 6 4	1,379 6 1		71 16 7	99 3 8	12 0 0
New Castle.....							
Ningara.....	229	44 3 4	44 3 4				
Onkville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Pieton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	7,404	765 17 5	700 17 1	65 0 4			
Queenston.....	481	85 16 8					85 16 8
Rivière au Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	9	1 2 10				1 2 10	
St. Jean.....	136	15 10 1				15 10 1	
St. Régis.....							
Stanley.....	175	13 16 7				13 16 7	
Sutton.....	1	0 3 9				0 3 9	
Toronto.....	2,322	207 15 6				207 15 6	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	29,363	2,856 10 10	2,149 19 7	65 0 4	71 16 7	471 17 8	97 16 8

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	WHISKEY,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	208	11 0 8				11 0 8	
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belloville.....	39	2 4 3				2 4 3	
Bondhead.....							
Brockville.....	380	91 19 10	87 8 4			4 11 6	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....	3,385	191 11 10				191 11 10	
Chippewa.....	972	42 6 5				42 6 5	
Clarencoville.....	74	9 8 1				9 8 1	
Cobourg.....							
Cornwall.....	3,155	335 4 1				335 4 1	
Colborne.....	84	8 0 11				8 0 11	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....	42	2 11 8				2 11 8	
Dickenson's Landing.....	50	5 3 4				5 3 4	
Dover.....							
Dundee.....	1,446	103 14 1				103 14 1	
Dunnville.....	83	6 12 6				6 12 6	
Elgin.....	5	0 10 10				0 10 10	
Fort Erie.....	3,561	241 17 11				241 17 11	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....	40	3 8 3				3 8 3	
Goderich.....	321	17 5 8				17 5 8	
Gratton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....	2,051	233 15 1				233 15 1	
Hemmingford.....	144	11 8 9				11 8 9	
Hope.....							
Huntingdon.....	104	8 3 9				8 3 9	
Kingston.....	2	0 9 5				0 9 5	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	562	28 12 11				28 12 11	
Milford.....							
Montréal.....	22,627	2,900 16 10	2,199 0 2			321 0 10	380 15 10
New Castle.....	66	5 5 9				5 5 9	
Niagara.....	1,280	76 14 1				76 14 1	
Oakville.....							
Owen's Sound.....	135	7 16 5				7 16 5	
Penetanguishone.....							
Philipsburg.....	157	8 2 5				8 2 5	
Picton.....							
Polton.....							
Prescott.....	3,713	260 16 1				260 16 1	
Québec.....	3,191	488 9 6	488 9 6				
Queenston.....	1,411	70 11 6				70 11 6	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....	38	2 7 7				2 7 7	
Rowan.....	2	0 10 2				0 10 2	
Russelltown.....	41	2 11 3				2 11 3	
Sandwich.....	659	36 17 4				36 17 4	
Sarnia.....	485	24 7 0				24 7 0	
Sault Ste. Marie.....	414	24 0 3				24 0 3	
Stanstead.....							
St. Jean.....	1,126	120 3 5				120 3 5	
St. Régis.....	183	12 14 1				12 14 1	
Stanley.....	74	6 17 8				6 17 7	
Sutton.....							
Toronto.....	2,895	408 18 1				408 18 1	
Wallaceburg.....	2,958	150 10 7				150 10 7	
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	56,268	5,964 0 2	2,774 18 0			2,808 6 4	380 15 10

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CORDIAUX,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauca							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	2	0 12 9				0 12 9	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Horford							
Hamilton	3	3 17 2				3 17 2	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	1	2 2 8				2 2 8	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal	504	193 18 11	111 17 8				82 1 8
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou	1	1 0 0				1 0 0	
Potton							
Prescott							
Québec	60	18 19 0	13 3 1				5 15 11
Queenston							
Rivière au Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie	8	2 18 4				2 18 4	
Stanstead							
St. Jean	47	9 4 1				9 4 1	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	626	232 12 11	125 0 9			19 15 0	87 17 2

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VIN,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg	1	0 5 0				0 5 0	
Bath							
Burwell							
Bouce							
Belleville	60	18 0 0			18 0 0		
Bondhead							
Brookville	1,034	195 10 7	118 7 10			77 2 9	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	565	251 15 0				251 15 0	
Clarenceville							
Cobourg	34	14 3 0					14 3 0
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover	187	25 5 0				25 5 0	
Dundee							
Dunnville	661	49 18 9				49 18 9	
Elgin	18	1 0 4				1 0 4	
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	61	9 1 4	2 3 10				6 17 6
Hereford							
Hamilton	15,775	1,989 13 3	295 19 1			1209 9 4	484 4 10
Hemmingford							
Hope	314	34 10 1				34 10 1	
Huntingdon							
Kingston	2,656	547 18 5	215 7 11			332 10 6	
Lacolle							
Mailand							
Maria Town							
Milford							
Montréal	116,279	12,013 16 5	5,312 18 5		172 0 4	632 0 5	6,496 17 3
New Castle							
Niagara	1,176	317 5 9	306 12 3			10 13 6	
Oakville							
Owen's Sound							
Pentanguisheno							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec	72,288	5,910 0 0	2,346 12 8		59 3 0	11 13 4	3,492 11 0
Queenston	2,682	187 11 7					187 11 7
Rivière au Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelton							
Sandwich	39	10 11 5	10 11 5				
Sarnia							
Sault Ste. Marie	62	32 18 11				32 18 11	
Stanstead							
St. Jean	1,948	454 15 1				265 17 2	188 17 11
St. Régis							
Stanley	2,743	368 16 3				355 8 7	13 7 8
Sutton							
Toronto	21,488	3,511 9 5	906 5 8			2,605 3 9	
Wallaceburg	6	2 5 8				2 5 8	
Wellington							
Whitby							
Total	240,007	26,546 11 3	9,514 19 1		249 3 4	5,897 18 1	10,894 10 9

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SEL,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	6,538	304 16 10				304 16 10	
Bath	7,270	310 12 6				310 12 6	
Burwell	5,263	233 0 4				238 0 4	
Beauce							
Belleville	13,439	588 19 3				588 19 3	
Bondhead	520	23 15 0				23 15 0	
Brockville	4,325	212 11 9				212 11 9	
Bytown							
Bruce	468	27 13 0				27 13 0	
Chatham	7,553	393 4 8				393 4 8	
Chippewa	6,896	319 9 7				319 9 7	
Clarenceville		1 6 0				1 6 0	
Cobourg	9,939	436 3 11				436 3 11	
Cornwall	62	10 10 8				10 10 8	
Colborne	2,765	114 3 11				114 3 11	
Coteau du Lac							
Credit	5,356	227 7 5				227 7 5	
Dalhousie	20,376	885 14 4				885 14 4	
Darlington	4,850	212 6 7				212 6 7	
Dickenson's Landing	95	5 15 0				5 15 0	
Dover	11,638	502 14 3				502 14 3	
Dundee	4	0 6 6				0 6 6	
Dunnville	9,505	390 8 0				390 8 0	
Elgin							
Fort Erie	810	42 10 3				42 10 3	
Freligshburg	2	0 7 6				0 7 6	
Gananoque	1,330	56 12 8				56 12 8	
Godorich	6,861	315 5 10				315 5 10	
Grafton							
Gaspé	51,792	832 13 9	645 16 9		49 18 3		136 18 9
Hereford							
Hamilton	74,997	3,080 1 10				3,080 1 10	
Hemmingford	10	1 0 4				1 0 4	
Hope	15,557	745 19 1				745 19 1	
Huntingdon	10	0 18 10				0 18 10	
Kingston	24,863	1,096 14 4				1,096 14 4	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	334	19 0 1				19 0 1	
Milford	1,271	54 2 8				54 2 8	
Montréal	81,742	1,598 19 9	1,304 17 0	38 0 0	122 16 2	0 2 3	133 4 4
New Castle	2,387	103 2 2				103 2 2	
Niagara	1,058	50 2 1				50 2 1	
Oakville	9,891	432 11 6				432 11 6	
Owen's Sound	3,645	201 7 5				201 7 5	
Penetanguishene	1,400	70 0 0				70 0 0	
Philipsburg	92	13 10 9				13 10 9	
Pictou	4,383	192 7 1				192 7 1	
Polton							
Prescott	1,876	98 10 0				98 10 0	
Québec	331,567	3,438 17 2	3,310 15 10		90 7 4		
Queenston	100	3 15 0				3 15 0	87 14 0
Rivière au Raisins							
Rondeau	2,510	129 8 4				129 8 4	
Rowan	1,885	91 3 8				91 3 8	
Russelton							
Sandwich	2,760	142 1 2				142 1 2	
Sarnia	5,300	229 3 11				229 3 11	
Sault Ste. Marie	1,048	69 13 8				69 13 8	
Stanstead	63	10 6 9				10 6 9	
St. Jean	8,714	125 12 10				125 12 10	
St. Régis	5	0 7 8				0 7 8	
Stanley	40,214	1,657 5 4				1,657 5 4	
Sutton							
Toronto	46,232	1,954 10 1				1,954 10 1	
Wallaceburg	2,659	86 3 8				86 3 8	
Wellington	3,045	135 11 10				135 11 10	
Whitby	15,680	669 7 0				669 7 0	
Total	863,017	22,950 5 6	5,261 9 7	38 0 0	263 1 9	17,079 17 1	307 17 1

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FRUIT, VERT,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		2 5 3				2 5 3	
Bath							
Burwell		18 11 0				18 11 0	
Beauce							
Belloville		2 5 10				2 5 10	
Bondhead		0 6 4				0 6 4	
Brockville		78 17 1				78 17 1	
Bytown							
Bruce		3 3 2				3 3 2	
Chatham		18 5 9				18 5 9	
Chippewa							
Clarenceville		41 7 2				41 7 2	
Cobourg		90 11 2				90 11 2	
Cornwall		4 0 0				4 0 0	
Colborne		0 12 6				0 12 6	
Coteau du Lac		3 17 6				3 17 6	
Credit							
Dalhousie		33 18 10				33 18 10	
Darlington		11 8 7				11 8 7	
Dickenson's Landing		1 9 9				1 9 9	
Dover		61 12 10				61 12 10	
Dundee							
Dunnville		15 14 10				15 14 10	
Elgin							
Fort Erie		65 0 0				65 0 0	
Freighsburg		4 5 0				4 5 0	
Gananoque		3 8 10				3 8 10	
Goderich		3 18 9				3 18 9	
Grafton		2 0 8				2 0 8	
Gaspé		1 3 10					1 3 10
Horeford							
Hamilton		340 17 5				340 17 5	
Hemmingford		4 1 4				4 1 4	
Hope		89 2 5				89 2 5	
Huntingdon		4 2 4				4 2 4	
Kingston		615 18 1				615 18 1	
Lacolle		226 2 9				226 2 9	
Maitland							
Maria Town		4 2 7				4 2 7	
Milford							
Montréal		563 5 10				269 4 8	294 1 2
New Castle		4 16 2				4 16 2	
Niagara		39 0 6				39 0 6	
Oakville							
Owen's Sound		0 19 6				0 19 6	
Penetanguishene		1 2 6				1 2 6	
Philipsburg		77 7 7				77 7 7	
Pictou		4 5 9				4 5 9	
Potter		1 10 0				1 10 0	
Prescott		50 19 4				50 19 4	
Québec		386 12 3	57 6 9	13 2 3		284 12 0	31 10 9
Queenston		0 15 0				0 15 0	
Rivière aux Raisins		0 15 0				0 15 0	
Rondeau		2 5 9				2 5 9	
Rowan		0 8 10				0 8 10	
Russeltown							
Sandwich		7 11 8				7 11 8	
Sarnia		6 7 4				6 7 4	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		12 9 6				12 9 6	
St. Jean		1,642 2 1				1,642 2 1	
St. Régis		6 4 6				6 4 6	
Stanley		91 14 2				91 14 2	
Sutton							
Toronto		803 14 11				803 14 11	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		16 7 8				16 7 8	
Total		5,452 7 1	57 6 9	13 2 3		5,055 2 4	326 15 9

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FRUIT—SEC,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.		
Amherstburg.....		16 8 6				10 8 6	
Bath.....							
Burwell.....		21 11 9				21 11 9	
Beauce.....		3 2 6				3 2 6	
Belleville.....		133 5 7				133 5 7	
Bondhead.....		1 6 7				1 6 7	
Brockville.....		290 1 2				290 1 2	
Bytown.....							
Bruce.....		6 2 5				6 2 5	
Chatham.....		29 1 2				29 1 2	
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....		101 16 1				101 16 1	
Cornwall.....							
Colborne.....		6 9 6				6 9 6	
Coteau du Lac.....							
Credit.....		1 9 3				1 9 3	
Dalhousie.....		100 18 10				100 18 10	
Darlington.....		28 5 1				28 5 1	
Dickenson's Landing.....		2 16 3				2 16 3	
Dover.....		106 15 8				106 15 8	
Dundee.....		5 5 3				5 5 3	
Dunnville.....		102 18 1				102 18 1	
Elgin.....							
Fort Erié.....		35 6 11				35 6 11	
Freightsburg.....		4 11 5				4 11 5	
Gananoque.....		0 8 9				0 8 9	
Goderich.....		1 6 3				1 6 3	
Grafton.....		2 0 0				2 0 0	
Gaspé.....		1 19 8	1 19 8				
Hereford.....							
Hamilton.....		4,082 18 0			100 0 0	3,922 18 0	
Hemmingford.....		12 4 6				12 4 6	
Hope.....		105 15 10				105 15 10	
Huntingdon.....							
Kingston.....		894 11 2				894 11 2	
Lacolle.....		10 11 5				10 11 5	
Maitland.....		0 2 6				0 2 6	
Marie Town.....		0 7 6				0 7 6	
Millford.....							
Montréal.....		6,939 10 3	3,582 5 2		78 1 4	1,990 9 11	1,288 13 10
New Castle.....		1 0 4				1 0 4	
Niagara.....		97 12 2				97 12 2	
Oakville.....							
Owen's Sound.....		2 7 9				2 7 9	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....		48 19 1				48 19 1	
Pictou.....		55 9 7				55 9 7	
Potton.....		6 8 3				6 8 3	
Prescott.....		7 16 11				7 16 11	
Québec.....		1,056 19 3	960 3 6		07 0 3		29 15 6
Queenston.....		0 10 0				0 10 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....		1 9 2				1 9 2	
Rowan.....		10 4 11				10 4 11	
Russelltown.....							
Sandwich.....		30 3 9				30 3 9	
Sarnia.....		14 0 11				14 0 11	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		26 9 8				26 9 8	
St. Jean.....		2,310 8 3				2,310 8 3	
St. Régis.....							
Stanley.....		476 15 8				476 15 8	
Sutton.....		2 0 0				2 0 0	
Toronto.....		4,406 4 11				4,406 4 11	
Wallaceburg.....		34 16 6				34 16 6	
Wellington.....							
Whitby.....		70 15 8				70 15 8	
Total.....		21,710 0 7	4,544 8 4		305 1 7	15,542 1 4	1,318 9 4

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ÉPICES.—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....		19 13 3					19 13 3	
Bath.....		2 3 11					2 3 11	
Burwell.....		9 17 4					9 17 4	
Beauce.....								
Belleville.....		24 10 5					24 10 5	
Bondhead.....								
Brockville.....		150 6 7					150 6 7	
Bytown.....								
Bruce.....		1 5 8					1 5 8	
Chatham.....		41 12 6					41 12 6	
Chippawa.....								
Clarenceville.....		0 8 2					0 8 2	
Cobourg.....		1 14 11					1 14 11	
Cornwall.....								
Colborne.....		4 9 2					4 9 2	
Coteau du Lac.....								
Credit.....								
Dalhousie.....								
Darlington.....		5 9 1					5 9 1	
Dickenson's Landing.....		1 11 7					1 11 7	
Dover.....		22 15 4					22 15 4	
Dundee.....								
Dunnville.....		320 0 8					320 0 8	
Elgin.....								
Fort Erie.....		11 17 7					11 17 7	
Fréligsburg.....		4 0 9					4 0 9	
Gananoque.....								
Goderich.....		0 4 6					0 4 6	
Grafton.....								
Gaspé.....		3 11 8	2 13 11	0 17 9				
Hereford.....								
Hamilton.....		1,002 2 5					1,002 2 5	
Hemmingford.....								
Hope.....		9 18 5					9 18 5	
Huntingdon.....		0 5 1					0 5 1	
Kingston.....		357 8 3					357 8 3	
Lacolle.....		0 10 2					0 10 2	
Maitland.....								
Maria Town.....		0 5 0					0 5 0	
Milford.....								
Montréal.....		5,903 1 4	3,618 10 3				2,284 11 1	
Newcastle.....		4 0 9					4 0 9	
Niagara.....		4 8 2					4 8 2	
Oakville.....		44 9 0					44 9 0	
Owen's Sound.....								
Penetanguishene.....								
Philipsburg.....		19 18 6					19 18 6	
Pictou.....		10 15 6					10 15 6	
Potton.....		0 18 0					0 18 0	
Proscott.....		1 8 6					1 8 6	
Québec.....		1,176 3 10	1,151 4 5	12 1 4	12 18 1			
Queenston.....								
Rivière aux Raisins.....								
Rondeau.....		3 9 11					3 9 11	
Rowan.....		6 17 5					6 17 5	
Russeltown.....								
Sandwich.....		20 17 11					20 17 11	
Sarnia.....		9 9 10					9 9 10	
Sault Ste. Marie.....								
Stanstead.....		10 13 0					10 13 0	
St. Jean.....		1,449 16 11					1,449 16 11	
St. Régis.....		0 14 0					0 14 0	
Stanley.....		77 8 5					77 8 5	
Sutton.....		0 0 10					0 0 10	
Toronto.....		1,253 13 5					1,253 13 5	
Wallaceburg.....		16 11 0					16 11 0	
Wellington.....								
Whitby.....		2 18 3					2 18 3	
Total.....		12,013 16 11	4,772 8 7	12 19 1	12 18 1		7,215 11 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CONFISERIE ET CONSERVES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville		1 6 9				1 6 9	
Bondhead		2 8 2				2 8 2	
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham		24 9 11				24 9 11	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne		1 4 3				1 4 3	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		12 16 7				12 16 7	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		4 16 9				4 16 9	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque		0 15 0				0 15 0	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		54 2 10				54 2 10	
Hemmingford							
Hope		18 2 5				18 2 5	
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Mailand							
Maria Town							
Milford							
Montréal		270 8 4	136 15 1				133 13 3
Newcastle							
Niagara		0 17 1				0 17 1	
Oakville		19 1 3				19 1 3	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou		1 10 0				1 10 0	
Potter							
Prescott		2 12 3				2 12 3	
Québec		22 8 6	9 18 9				12 9 9
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		2 9 5				2 9 5	
Russelltown							
Sandwich		18 3 0				18 3 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		12 17 8				12 17 8	
St. Jean		186 18 0				186 18 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto		52 10 7				52 19 7	
Wallaceburg							
Wellington		0 14 3				0 14 3	
Whitby							
Total		711 2 0	146 13 10			418 5 2	146 3 0

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MACCARONI,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		0 15 10				0 15 10	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		1 12 0				1 12 0	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		1 5 11				1 5 11	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		5 16 6				5 16 6	
Lacolle							
Maitland							
Marin Town							
Milford							
Montréal		176 15 2					176 15 2
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec		4 19 0					4 19 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		53 14 4				53 14 4	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		214 18 9				63 4 7	181 14 2

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VINAIGRE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	81	2 8 4				2 8 4	
Bath.....							
Burwell.....	30	0 7 8				0 7 8	
Beauce.....							
Belleville.....	50	1 5 5				1 5 5	
Bondhead.....	30	0 15 3				0 15 3	
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....	91	3 0 5				3 0 5	
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....	151	5 3 9				5 3 9	
Elgin.....							
Fort Erié.....	1	0 2 0				0 2 0	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....	3	0 3 9				0 3 9	
Gratton.....							
Gaspé.....	265	9 13 2	9 13 2				
Hersford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....	20	0 15 3				0 15 3	
Huntingdon.....							
Kingston.....	144	17 5 10				17 5 10	
Lacolle.....	64	1 10 6				1 10 6	
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	50,396	1,545 17 1	44 12 10			301 3 11	1,200 0 4
New Castle.....	16	0 11 11				0 11 11	
Niagara.....							
Oakville.....	38	1 18 8				1 18 8	
Owen's Sound.....	29	0 14 4				0 14 4	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	104	3 18 5				3 18 5	
Pictou.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	23,411	874 11 4	1 1 1			873 10 3	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....	22	1 2 11				1 2 11	
Rowan.....	25	1 5 2				1 5 2	
Russeltown.....							
Sandwich.....	41	1 5 10				1 5 10	
Sarnia.....	56	2 5 6				2 5 6	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....	8,740	242 14 8				242 14 8	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....	83	3 6 11				3 6 11	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	89,900	2,722 4 1	55 7 1			1,466 16 8	1,200 0 4

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VACHES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
No.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amhorstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce	5	20 15 0				20 15 0	
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chattham							
Chippewa	1	2 10 0				2 10 0	
Clarenceville	1	2 0 8				2 0 8	
Cobourg							
Cornwall	2	5 0 0				5 0 0	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	2	6 5 0				6 5 0	
Dover							
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg	2	5 10 0				5 10 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford	2	4 8 11				4 8 11	
Hope							
Huntingdon	2	2 0 8				2 0 8	
Kingston							
Lacolle	4	10 18 7				10 18 7	
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara	4	9 7 5				9 7 5	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishens							
Philipsburg							
Pictou							
Potton	6	1 10 0				1 10 0	
Prescott							
Québec							
Queenston	1	3 0 0				3 0 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown	4	8 15 0				8 15 0	
Sandwich	1	2 0 0				2 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	3	2 10 2				2 10 2	
St. Jean	1	2 10 10				2 10 10	
St. Régis		8 2 8				8 2 8	
Stanley							
Sutton	1	1 15 0				1 15 0	
Toronto	1	10 3 4				10 3 4	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	43	109 3 1				109 3 1	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHEVAUX,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
No.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....	1	4 15 0				4 15 0	
Bath.....						7 12 6	
Burwell.....	1	7 12 6				95 10 0	
Beauce.....	20	95 10 0					
Belleville.....							
Bondhead.....						26 8 8	
Brockville.....	5	26 8 8					
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....						54 5 0	
Chippewa.....	4	54 5 0				156 13 1	
Clarenceville.....	24	156 13 1				48 5 10	
Cobourg.....	3	48 5 10				42 10 0	
Cornwall.....	3	42 10 0					
Colborne.....						7 10 0	
Coteau du Lac.....	1	7 10 0					
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....						88 9 2	
Dickenson's Landing.....	10	88 9 2					
Dover.....	9	46 0 0				46 0 0	
Dundee.....							
Dunnville.....	3	15 5 0				15 5 0	
Elgin.....	8	81 2 6				81 2 6	
Fort Erie.....	25	97 5 0				97 5 0	
Freightsburg.....	6	49 0 0				49 0 0	
Gananoque.....							
Goderich.....	2	25 0 0				25 0 0	
Grafton.....							
Gaspé.....	3	12 15 0				12 15 0	
Hereford.....	1	25 0 0				25 0 0	
Hamilton.....	14	100 11 5				100 11 5	
Hemmingford.....	1	3 16 3				3 16 3	
Hope.....	7	33 15 7				33 15 7	
Huntingdon.....	6	86 3 3				86 3 3	
Kingston.....	18	134 4 4				134 4 4	
Lacolle.....	1	20 0 0				20 0 0	
Maitland.....	4	25 0 0				25 0 0	
Maria Town.....							
Milford.....						6 0 0	
Montréal.....	1	6 0 0					
Nowcastle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....	12	122 7 0				122 7 0	
Philipsburg.....							
Pictou.....	25	98 7 6				98 7 6	
Potter.....	13	99 2 6				99 2 6	
Prescott.....							
Québec.....	13	218 0 0				218 0 0	
Queenston.....	3	13 15 0				13 15 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....	11	52 10 0				52 10 0	
Russelltown.....	7	59 2 6				59 2 6	
Sandwich.....	1	15 0 0				15 0 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....	40	250 8 1				250 8 1	
Stanstead.....	25	125 9 2				125 9 2	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....	6	60 15 0				60 15 0	
Sutton.....	5	72 8 11				72 8 11	
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	342	2,480 3 3				2,480 3 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BŒUFS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
No.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....	1	8 15 0				8 15 0	
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	18	26 0 0				26 0 0	
Dover.....							
Dundas.....	56	203 0 0				203 0 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Freighsburg.....	2	6 5 0				6 5 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	4	15 0 0				15 0 0	
New Castle.....							
Niagara.....	10	33 16 3				33 16 3	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penatanguishene.....							
Philipsburg.....	25	72 10 0				72 10 0	
Pictou.....							
Potter.....	3	5 10 0				5 10 0	
Prescott.....	5	23 2 7				23 2 7	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....	14	75 0 0				75 0 0	
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....	2	3 15 0				3 15 0	
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	135	472 18 10				472 13 10	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	COCHONS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
No.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville	4	0 16 10				0 16 10	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	10	7 5 0				7 5 0	
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin	2	0 5 1				0 5 1	
Fort Erié							
Frelighsburg	4	1 9 0				1 9 6	
Gananoque							
Goderich							
Grafton	1	2 10 0				2 10 0	
Gaspé							
Hersford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope	1	0 10 2				0 10 2	
Huntingdon	2	0 4 0				0 4 0	
Kingston							
Lacolle							
Mailland							
Marin Town							
Milford							
Montréal							
New Castle	1	0 12 9				0 12 9	
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott	3	0 10 10				0 10 10	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelton							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	1	0 6 4				0 6 4	
St. Jean	4	2 3 3				2 3 3	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	39	16 13 9				16 13 9	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MOUTONS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
No.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....	2	1 0 0				1 0 0	
Clarenceville.....	12	2 5 8				2 5 8	
Cobourg.....							
Cornwall.....	42	19 4 3				19 4 3	
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....	6	1 10 6				1 10 6	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....	50	20 10 0				20 10 0	
Freighsburg.....	50	20 0 0				20 0 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....	59	16 9 11				16 9 11	
Hope.....	8	6 2 0				6 2 0	
Huntingdon.....							
Kingston.....	1	0 10 2				0 10 2	
Lacolle.....	4	1 5 0				1 5 0	
Maitland.....	5	1 5 5				1 5 5	
Maria Town.....	7	1 15 0				1 15 0	
Milford.....							
Montréal.....	40	19 0 0				19 0 0	
New Castle.....							
Niagara.....	89	32 15 3				32 15 3	
Oakville.....	1	0 10 2				0 10 2	
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	156	40 13 4				40 13 4	
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....	13	2 3 3				2 3 3	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	5	2 0 8				2 0 8	
St. Jean.....	1	1 5 5				1 5 5	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....	12	2 5 0				2 5 0	
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	563	192 11 0				192 11 0	

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ORGE ET SEIGLE—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qrts. ½	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		1 15 0				1 15 0	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville	0½	0 7 8				0 7 8	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Diokenson's Landing	386	313 6 1			291 16 0	21 10 1	
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin	3	2 13 9				2 13 9	
Freiligshburg							
Gananoque	0½	0 6 6				0 6 6	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Marja Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	19	26 17 5				26 17 5	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	0½	0 2 0				0 2 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	411½	345 8 5			291 16 0	53 12 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FÈVES ET POIS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Qrts.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell	4	9 8 10				9 8 10	
Donue							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippawa	13	23 16 2				23 16 2	
Clarenceville							
Cobourg	0½	0 6 7				0 6 7	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin	0½	0 2 6				0 2 6	
Fort Erie							
Froilighsburg							
Gananoque							
Goderich	0½	0 11 3				0 11 3	
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope	0½	0 10 2				0 10 2	
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	0½	0 2 6				0 2 6	
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara	0½	0 6 4				0 6 4	
Oakville							
Owen's Sound	0½	0 5 6				0 5 6	
Penetanguishene							
Philipsburg	0½	0 11 3				0 11 3	
Pictou							
Potton							
Prescott	0½	0 6 5				0 6 5	
Québec	8	8 3 0	4 10 0				3 13 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau	0½	0 2 7				0 2 7	
Rowan	3	2 12 1				2 12 1	
Russelltown							
Sandwich	2½	2 4 8				2 4 8	
Sarnia	4	3 8 3				3 8 3	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	3½	3 6 8				3 6 8	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	42	56 4 9	4 10 0			48 1 9	3 13 0

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	BLÉ SARAZIN,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penstanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie		0 6 3				0 6 3	
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		0 6 3				0 6 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	AVOINE,—IMPORTÉ.				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce		4 11 6				4 11 6	
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall		1 4 9				1 4 9	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing		2 4 0				2 4 0	
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town		1 11 0				1 11 0	
Milford							
Montréal							
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia		0 18 9				0 18 9	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		0 9 2				0 9 2	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		10 19 2				10 19 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FARINE,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
	Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg		0 10 0					0 10 0	
Bath								
Burwell								
Beauce								
Belleville								
Bondhead								
Brockville								
Bytown								
Bruce	2	1 5 5					1 5 5	
Chatham		0 4 7					0 4 7	
Chippewa	6	4 10 9					4 10 9	
Clarenceville								
Cobourg	1	1 3 0					1 3 0	
Corwall								
Colborne								
Coteau du Lac								
Credit								
Dalhousie								
Darlington								
Dickenson's Landing								
Dover								
Dundee								
Dunnville								
Elgin								
Fort Erie	1	1 4 8					1 4 8	
Frelightsburg								
Gananoque								
Goderich								
Grafton								
Gaspé								
Hereford								
Hamilton		0 5 9					0 5 9	
Hemmingford	2	2 0 8					2 0 8	
Hope	2	1 7 9					1 7 9	
Huntingdon								
Kingston								
Lucolle								
Maitland								
Maria Town		0 7 6					0 7 6	
Milford								
Montréal	3	4 18 6	4 16 8					
New Castle								
Niagara								
Oakville								
Owen's Sound								
Penetanguishene								
Phillipsburg	20	17 4 6					17 4 6	
Pictou								
Potton								
Prescott								
Québec	1,120	955 14 0	935 5 2				20 8 10	
Queenston								
Rivière aux Raisins								
Rondeau								
Rowan								
Russelltown								
Sandwich	2	2 0 11					2 0 11	
Sarnia								
Sault Ste. Marie								
Stanstead								
St. Jean	12	29 15 2					29 15 2	
St Régis								
Stanley								
Sutton	1	1 2 6					1 2 6	
Toronto	1	1 6 6					1 6 6	
Wallaceburg	15	14 2 3					14 2 2	
Wellington								
Whitby								
Total	1,188	1,039 2 7	940 1 10				90 0 9	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FLEUR,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	52	49 5 3				49 5 3	
Bath.....							
Burwall.....							
Benuece.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....	4	4 17 6				4 17 6	
Chatham.....	61	41 18 9				41 18 9	
Chippewa.....	13	13 8 7				13 8 7	
Clarenceville.....							
Cobourg.....	5	5 14 5				5 14 5	
Cornwall.....							
Colborne.....	11	8 5 0				8 5 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....		0 7 6				0 7 6	
Dover.....							
Dundee.....	1	1 0 0				1 0 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....	2	2 0 0				2 0 0	
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	75	87 10 0				87 10 0	
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....	3	3 1 0				3 1 0	
Hope.....							
Huntingdon.....		0 7 8				0 7 8	
Kingston.....	4	4 10 2				4 10 2	
Laçolle.....							
Maitland.....							
María Town.....	2	2 5 0				2 5 0	
Milford.....							
Montréal.....	1	1 0 4				1 0 4	1 200 0 4
New Castle.....							
Ningara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....		1 5 0				1 5 0	
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	1	1 7 8				1 7 8	
Québec.....	247	197 9 5	128 14 5			68 15 0	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....	83	77 5 3				77 5 3	
Sarnia.....	20	21 1 0				21 1 0	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	1	1 0 4				1 0 4	
St. Jean.....	1	0 16 6				0 16 6	
St. Régie.....		2 13 4				2 13 4	
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....		33 8 5				33 8 5	
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	688	661 18 7	128 14 5			433 4 2	1 200 0 4

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Qtx. qrts. lbs.	Valeur totale. £ s. d.	BEURRE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Barwell	1 8 36	0 14 0				0 14 0	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce	0 1 12	0 17 9				0 17 9	
Chatham							
Chippewa	0 3 6	3 1 3				3 1 3	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	0 2 0	1 15 0			1 15 0		
Dover							
Dundee	0 1 12	1 0 0				1 0 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque	0 0 4	0 2 6				0 2 6	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	0 2 11	2 2 7				2 2 7	
Pictou							
Potter							
Prescott	0 0 2	0 1 6				0 1 6	
Québec	1 0 4	4 1 2	2 17 8				1 3 6
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	0 0 25	0 12 6				0 12 6	
St. Jean	0 1 22	1 5 5				1 5 5	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	4 2 22	15 13 8	2 17 8		1 15 0	9 17 6	1 3 6

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FROMAGE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Qtz. qrts. lbs	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....	6 1 9	12 3 4				12 3 4	
Bath.....							
Burwell.....	20 3 21	27 17 3				27 17 3	
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	2 3 27	4 13 9				4 13 9	
Bytown.....							
Bruce.....	7 1 5	12 4 11				12 4 11	
Chatham.....	18 0 10	25 9 2				25 9 2	
Chippewa.....	279 2 5	364 10 0				364 10 0	
Clarenceville.....	0 0 14	0 5 0				0 5 0	
Cobourg.....	4 3 11	10 15 0				10 15 0	
Cornwall.....		72 5 2				72 5 2	
Colborne.....	4 2 6	6 10 2				6 10 2	
Coteau du Lac.....							
Credit.....	5 1 8	9 8 9				9 8 9	
Dalhousie.....	6 1 14	11 18 10				11 18 10	
Darlington.....	0 3 17	2 7 1				2 7 1	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	69 0 11	116 5 2				116 5 2	
Dundee.....	46 0 19	51 14 10				51 14 10	
Dunnville.....	82 0 0	136 17 9				136 17 9	
Elgin.....							
Fort Erie.....	293 3 26	404 2 9				404 2 9	
Frélichsburg.....	34 0 10	36 2 9				36 2 9	
Gananoque.....	1 1 28	1 12 4				1 12 4	
Goderich.....	4 1 19	9 3 6				9 3 6	
Grafton.....							
Gaspé.....	0 0 15	0 8 4	0 8 4				
Hereford.....							
Hamilton.....	86 1 2	159 8 1				159 8 1	
Hemmingford.....							
Hope.....	2 2 0	4 3 4				4 3 4	
Huntingdon.....	0 3 14	1 9 9				1 9 9	
Kingston.....	203 2 12	303 19 4				303 19 4	
Lacolle.....	1 2 4	2 3 0				2 3 0	
Maitland.....							
Maina Town.....	1 2 15	2 11 11				2 11 11	
Milford.....							
Montréal.....	298 2 16	1,219 16 6	645 12 1		0 15 0	573 9 5	
New Castle.....	0 2 22	1 5 7				1 5 7	
Niagara.....	31 3 6	52 12 1				52 12 1	
Oakville.....	1 0 23	1 19 7				1 19 7	
Owen's Sound.....	1 3 16	4 3 11				4 3 11	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	12 1 15	11 14 5				11 14 5	
Pictou.....	1 2 5	2 4 11				2 4 11	
Potton.....							
Prescott.....	68 2 7	102 10 3				102 10 3	
Québec.....	61 0 11	226 2 5	226 2 5				
Queenston.....	0 3 4	1 9 3				1 9 3	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....	9 3 6	13 15 0				13 15 0	
Sandwich.....	21 1 14	39 6 8				39 6 8	
Sarnia.....	12 3 27	35 6 0				35 6 0	
Sault Ste. Marie.....							
Starstead.....	0 1 5	0 9 6				0 9 6	
St. Jean.....	28 0 16	77 9 1	30 18 0			38 9 1	8 2 0
St. Régis.....							
Stanley.....	40 1 14	66 6 2				66 6 2	
Sutton.....							
Toronto.....	457 2 0	823 17 5				823 17 5	
Wallaceburg.....	12 0 14	20 15 10				20 15 10	
Wellington.....							
Whitby.....	2 1 2	6 10 0				6 10 0	
Total.....	2,244 2 25	4,498 5 10	903 0 10		0 15 0	3,586 8 0	8 2 0

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VIANDES SALÉES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Qtz. qrs. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....	15 2 18	11 2 1				11 2 1	
Bath.....							
Burwell.....	41 1 13	57 1 7				57 1 7	
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	0 2 20	1 15 3				1 15 3	
Bytown.....	887 2 0	1,366 15 0				1,366 15 0	
Bruce.....	5 2 0	6 10 9				6 10 9	
Chatham.....	8 0 3	8 3 9				8 3 9	
Chippewa.....	288 3 3	351 2 7				351 2 7	
Clarenceville.....	19 3 8	9 18 3				9 18 3	
Cobourg.....	2 0 26	4 9 0				4 9 0	
Cornwall.....	30 0 0	25 0 0				25 0 0	
Colborne.....	49 0 8	54 15 7				54 15 7	
Coteau du Lac.....	53 2 8	68 10 0				68 10 0	
Credit.....	6 0 0	7 12 6				7 12 6	
Dalhousie.....	146 0 0	193 4 1				193 4 1	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	50 3 20	68 10 3				68 10 3	
Dover.....	203 2 13	292 18 7				292 18 7	
Dundee.....	2 0 0	2 10 0				2 10 0	
Dunnville.....	287 0 0	632 7 9				632 7 9	
Elgin.....							
Fort Erié.....	87 1 21	87 16 6				87 16 6	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....	131 2 8	183 3 8				183 3 8	
Goderich.....	0 3 25	2 7 9				2 7 9	
Grafton.....							
Gaspé.....	20 1 10	33 14 4	33 14 4				
Hereford.....							
Hamilton.....	209 0 16	256 0 7				256 0 7	
Hemmingford.....							
Hope.....	72 0 8	116 5 7				116 5 7	
Huntingdon.....	8 0 4	6 15 0				6 15 0	
Kingston.....	1 0 2	0 9 3				0 9 3	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	46 1 20	74 0 0				74 0 0	
Milford.....							
Montréal.....	1,833 0 4	2,474 19 9				2,474 19 9	
Newcastle.....	0 0 14	0 4 3				0 4 3	
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....	3 2 8	5 10 0				5 10 0	
Ponetanguishouac.....	1 2 8	2 19 9				2 19 9	
Phillipsburg.....	3 2 0	1 19 10				1 19 10	
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	1 1 1	2 8 2				2 8 2	
Québec.....	4,234 2 9	5,291 11 11	209 4 10			5,036 3 7	46 3 6
Queenston.....	0 0 10	0 6 3				0 6 3	
Rivière aux Raisins.....	2 0 0	2 7 6				2 7 6	
Rondeau.....							
Rowan.....	4 1 12	6 19 8				6 19 8	
Russelton.....	8 2 8	7 4 0				7 4 0	
Sandwich.....	11 3 11	12 11 5				12 11 5	
Sarnia.....	0 1 21	1 2 6				1 2 6	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	9 2 6	13 9 0				13 9 0	
St. Jean.....	1 0 14	3 4 1				3 4 1	
St. Régis.....	1 1 10	2 0 8				2 0 8	
Stanley.....	21 1 0	34 17 0				34 17 0	
Sutton.....	1 0 0	1 5 0				1 5 0	
Toronto.....	6 2 0	11 13 10				11 13 10	
Wallaceburg.....	3 1 14	5 12 8				5 12 8	
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	8,827 0 12	11,805 15 11	242 10 2			11,516 13 3	46 3 6

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VIANDES FRAICHES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qtz. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.	1 3 4	1 10 0				1 10 0	
Bath.							
Burwell.	3 2 8	4 6 5				4 8 5	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce.							
Chatham.							
Chippewa.							
Clarenceville.	0 1 12	0 6 1				0 6 1	
Cobourg.							
Cornwall.							
Colborne.							
Coteau du Lac.							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing.							
Dover							
Dundee							
Dunnville.							
Elgin							
Fort Erie.	6 3 24	10 0 9				10 0 9	
Freighsburg.	15 0 10	8 7 0				8 7 0	
Gananoque							
Goderich.							
Grafton							
Gaspé							
Hereford.							
Hamilton.							
Hemmingford	4 0 0	4 17 6				4 17 6	
Hope							
Huntingdon							
Kingston.	164 1 9	91 6 9				91 6 9	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town.							
Milford							
Montréal.							
New Castle.							
Niagara	6 1 19	5 11 2				5 11 2	
Oakville							
Owen's Sound.							
Penetanguishene.							
Philipsburg	69 1 15	30 19 0				30 19 0	
Pi-ton							
Potton							
Prescott	0 3 16	1 2 11				1 2 11	
Québec							
Queenston.							
Rivière aux Raisins							
Rondeau.							
Rowan							
Russeltown	62 1 1	29 8 8				29 8 8	
Sandwich	3 0 4	1 18 9				1 18 9	
Sarnia	14 1 17	11 11 0				11 11 0	
Sault Ste. Marie.							
Stanstead	12 1 10	3 10 3				3 10 3	
St. Jean	7 3 24	8 17 11				8 17 11	
St. Régis.	4 2 20	3 8 7				3 8 7	
Stanley							
Sutton							
Toronto.	79 1 0	37 5 4				37 5 4	
Wallaceburg	0 3 16	0 15 3				0 15 3	
Wellington.							
Whitby							
Total	457 2 13	254 18 4				254 18 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	HOUBLON,—IMPORTE				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	4	0 5 0				0 5 0	
Bath							
Burwell	1	0 1 11				0 1 11	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham	640	26 12 6				26 12 6	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		0 3 3				0 3 3	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	460	8 14 0				8 14 0	
Dover	169	7 6 8				7 6 8	
Dundee	50	0 15 0				0 15 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	787	32 3 3				32 3 3	
Freligshburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	8,306	235 3 9				235 3 9	
Hemmingford							
Hope		3 5 6				3 5 6	
Huntingdon							
Kingston	235	73 5 6				73 5 6	
Lacolle							
Mailand							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott	3,631	85 4 4				85 4 4	
Québec							
Queenston	433	12 19 10				12 19 10	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown	110	1 7 6				1 7 6	
Sandwich	233	13 2 10				13 2 10	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	5,591	222 10 2				222 10 2	
St. Régis	280	2 17 0				2 17 0	
Stanley							
Sutton							
Toronto	16,773	675 13 5				675 13 5	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	37,653	1,401 10 8				1,401 10 8	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SON ET GRU,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qtz. qrst. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville	9 3 8	2 10 10				2 10 10	
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié	0 0 20	2 9 6				2 9 6	
Freleighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara	24 2 15	2 13 0				2 13 0	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott	15 1 6	2 0 5				2 0 5	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan	79 3 0	39 0 0				39 0 0	
Russelltown							
Sandwich	20 0 0	4 7 5				4 7 5	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	402 0 0	5 2 9				5 2 9	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	551 2 21	58 4 9				58 4 9	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AILE ET BIÈRE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	1,613	70 4 4				70 4 4	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce	640	27 19 2				27 19 2	
Chatham	666	34 15 6				34 15 6	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover	1	0 3 10				0 3 10	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	8	2 12 6				2 12 6	
Fralighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	28,406	2,518 17 0	2,518 17 0				
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penatanguishene							
Philipsburg	240	6 6 10				6 6 10	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec	24,255	2,197 14 7	2,197 14 7				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	2,038	108 7 6				108 7 6	
Sarnia	1,631	72 13 0				72 13 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead	574	28 14 0				28 14 0	
St. Jean	4,558	185 8 0	35 15 8			146 12 10	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	1,011	50 11 2				50 11 2	
Wallaceburg	116	4 3 9				4 3 9	
Wellington							
Whitby							
Total	65,757	5,308 11 8	4,755 7 3			553 4 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CIDRE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville	464	4 14 2				4 14 2	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	160	18 0 0				18 0 0	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich	36	1 0 0				1 0 0	
Grafton							
Gaspé	240	4 0 0	4 0 0				
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	1,592	16 0 3				16 0 3	
Lacolle	217	1 13 3				1 13 3	
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	54,080	169 0 5				169 0 5	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg	64	0 14 0				0 14 0	
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	8,794	74 17 2				74 17 2	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	65,647	280 19 3	4 0 0			285 19 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	COCO ET CHOCOLAT,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville		1 19 2				1 19 2	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarencoville							
Cobourg		4 1 0				4 1 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		2 9 7				2 9 7	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Foix Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		25 3 8				25 3 8	
Hemmingford							
Hopo		0 1 2				0 1 2	
Huntingdon							
Kingston		4 13 9				4 13 9	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millard							
Montréal		141 7 2	26 5 0		115 2 2		
Newcastle							
Niagara		1 16 10				1 16 10	
Oakville		0 14 8				0 14 8	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		2 14 5				2 14 5	
Pictou							
Potton							
Prescott		1 11 8				1 11 8	
Québec		194 18 2	2 17 2		192 1 0		
Queonston							
Rivière aux Raisins							
Roudeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia		0 12 2				0 12 2	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		59 5 1				59 5 1	
St. Régis							
Stanley		2 19 9				2 19 9	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		444 8 3	29 2 2		307 3 2	108 2 11	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POISSON—SALÉ ou MARINÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		18 19 5				18 19 5	
Bath							
Burwell		52 2 5				52 2 5	
Beauce		13 17 6				13 17 6	
Belleville							
Bondhead							
Brookville		8 11 0				8 11 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham		22 16 8				22 16 8	
Chippewa		114 7 2				114 7 2	
Clarenceville		0 2 6				0 2 6	
Cobourg		11 15 4				11 15 4	
Cornwall							
Colborne		8 9 7				8 9 7	
Coteau du Lac							
Credit		0 4 6				0 4 6	
Dalhousie		15 12 6				15 12 6	
Darlington		1 18 2				1 18 2	
Diokenson's Landing		1 7 11				1 7 11	
Dover		30 10 1				30 10 1	
Dundee							
Dunnville		46 17 6				46 17 6	
Elgin							
Fort Erie		38 7 0				38 7 0	
Freighsburg							
Gananoque		0 3 9				0 3 9	
Goderich		0 17 6				0 17 6	
Grafton							
Gaspé		5 0 0					5 0 0
Heraford							
Hamilton		354 18 10			19 0 8	285 18 7	
Hemmingford							
Hops		26 0 4				26 0 4	
Huntingdon							
Kingston		64 12 8			0 15 0	63 17 8	
Lacolle		1 0 11				1 0 11	
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		2,147 11 7			2,146 0 2	1 11 5	
New Castle		1 17 6				1 17 6	
Niagara		11 15 2				11 15 2	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		5 3 6				5 3 6	
Picton							
Potton							
Prescott		3 9 11				3 9 11	
Québec		1,333 12 8			1,333 12 8		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		17 5 7				17 5 7	
Russeltown							
Sandwich		18 18 11				18 18 11	
Sarnia		7 16 10				7 16 10	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		18 16 0				18 16 0	
St. Jean		74 15 3				32 9 7	42 5 8
St. Régis							
Stanley		190 5 3				190 5 3	
Sutton							
Toronto		265 17 7				265 17 7	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		2 10 10				2 10 10	
Total		4,938 10 4			3,549 8 1	1,341 16 7	47 5 8

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POISSON—FRAIS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		4 16 3				4 16 3	
Bath							
Burwell		8 16 2				8 16 2	
Beauce		615 4 5				615 4 5	
Belleville							
Bondhead							
Brookville		115 18 7				115 18 7	
Bytown							
Bruce							
Chatham		11 3 4				11 3 4	
Chippewa							
Clarenceville		3 16 3				3 16 3	
Cobourg		40 11 0				40 11 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit		1 2 10				1 2 10	
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		30 2 10				30 2 10	
Dundee		12 6 6				12 6 6	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		399 0 5				399 0 5	
Freightsburg		37 6 4				37 6 4	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé		80 0 0			80 0 0		
Hersford							
Hamilton		141 19 3				141 19 3	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		2 0 8				2 0 8	
Kingston		562 5 11				562 5 11	
Lacolle		7 3 4				7 3 4	
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal		2 13 5				2 13 5	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg		162 17 5				162 17 5	
Pictou							
Potter		9 0 0				9 0 0	
Prescott		127 9 11				127 9 11	
Québec		18 18 0			18 18 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		46 13 3				46 13 3	
St. Jean		930 9 2				930 9 2	
St. Régis		14 13 2				14 13 2	
Stanley							
Sutton							
Toronto		739 2 1				739 2 1	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		4,125 10 6			98 18 0	4,026 12 6	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PELLETERIE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce		18 10 0				18 10 0	
Belleville							
Bondhead							
Brookville		352 13 6				352 13 6	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington		16 0 4				16 0 4	
Dickenson's Landing							
Dover		5 4 5				5 4 5	
Dundee		5 10 6				5 10 6	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		30 17 0				30 17 0	
Frelighsburg							
Gananoque		5 5 0				5 5 0	
Goderich							
Gratton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		1,242 5 9	645 14 8			596 11 1	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		1 15 0				1 15 0	
Kingston		437 14 0				437 14 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal		6,317 4 2	5,634 10 8		77 14 1	604 19 10	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		0 15 10				0 15 10	
Pictou		60 6 9				60 6 9	
Potton		1 15 0				1 15 0	
Prescott		52 0 11	40 7 1			11 13 10	
Québec		1,065 8 10	1,065 8 10				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		4 19 2				4 19 2	
Russeltown							
Sandwich		42 3 2				42 3 2	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		80 8 1				80 8 1	
St. Jean		4,016 0 6	152 19 8			3,863 0 10	
St. Régis							
Stanley		134 10 6				134 10 6	
Sutton							
Toronto		1,512 17 7	1,512 17 7				
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		9 3 0				9 3 0	
Total		15,413 9 0	9,051 18 1		77 14 1	6,283 16 10	

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VERRERIE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....		58 11 7				58 11 7	
Bath.....		2 19 5				2 19 5	
Burwell.....		26 18 9				26 18 9	
Beauce.....		37 10 0				37 10 0	
Belleville.....		71 9 11				71 9 11	
Bondhead.....		2 14 8				2 14 8	
Brookville.....		411 8 2	12 5 4			399 2 10	
Bytown.....							
Bruce.....		1 11 6				1 11 6	
Chatham.....		50 6 7				50 6 7	
Chippewa.....		397 13 11				397 13 11	
Clarenceville.....							
Cobourg.....		168 3 6				168 3 6	
Cornwall.....							
Colborne.....		7 13 3				7 13 3	
Coteau du Lac.....							
Credit.....		0 1 11				0 1 11	
Dalhousie.....		167 14 2				167 14 2	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....		57 9 4				57 9 4	
Dundee.....		11 5 4				11 5 4	
Dunnville.....		236 3 2				236 3 2	
Elgin.....							
Fort Érié.....		58 1 8				58 1 8	
Freightsburg.....							
Gananoque.....		0 2 0				0 2 0	
Goderich.....		2 5 2				2 5 2	
Grafton.....							
Gaspé.....		0 16 0			0 16 0		
Hereford.....							
Hamilton.....		2,276 16 2				2,276 16 2	
Hemmingford.....							
Hope.....		21 3 3				21 3 3	
Huntingdon.....		0 14 0				0 14 0	
Kingston.....		299 18 8	63 2 0			236 16 8	
Lacolle.....		15 5 0				15 5 0	
Maitland.....							
Maria Town.....		5 13 9				5 13 9	
Milford.....							
Montréal.....		9,054 14 0	6,855 16 2			145 5 2	2,053 12 8
New Castle.....		0 8 11				0 8 11	
Niagara.....		60 4 11				60 4 11	
Oakville.....		47 17 1				47 17 1	
Owen's Sound.....		0 12 4				0 12 4	
Penetanguishene.....		1 0 0				1 0 0	
Phillipsburg.....		11 10 5				11 10 5	
Pictou.....		11 19 9				11 19 9	
Potter.....		1 3 4				1 3 4	
Prescott.....		1 15 3				1 15 3	
Québec.....		4,377 12 1	3,647 8 2			32 17 0	697 6 11
Queenston.....		32 5 1				32 5 1	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....		10 14 9				10 14 9	
Rowan.....		14 5 11				14 5 11	
Russelltown.....							
Sandwich.....		54 7 10				54 7 10	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Starstead.....		68 14 1				68 14 1	
St. Jean.....		53 1 5				53 1 5	
St. Régis.....							
Stanley.....		685 19 7				685 19 7	
Sutton.....		0 12 6				0 12 6	
Toronto.....		1,917 2 9				1,197 18 7	719 4 2
Wallaceburg.....		20 6 3				20 6 3	
Wellington.....		0 15 3				0 15 3	
Whitby.....		45 9 7				45 9 5	
Total.....		20,863 3 11	10,578 11 8		0 16 0	6,813 12 6	3,470 3 9

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CUIR—TANNÉ,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....		146 0 5					146 0 5	
Bath.....		51 15 2					51 15 2	
Burwell.....		20 18 9					20 18 9	
Beauce.....								
Belleville.....		31 13 5					31 13 5	
Bondhead.....		23 14 9					23 14 9	
Brockville.....		41 0 1					41 0 1	
Bytown.....								
Bruce.....								
Chatham.....		498 4 3					498 4 3	
Chippewa.....		441 17 1					441 17 1	
Clarenceville.....		10 1 5					10 1 5	
Cobourg.....		292 14 5					292 14 5	
Cornwall.....		5 17 4					5 17 4	
Colborne.....		48 13 4					48 13 4	
Coteau du Lac.....								
Credit.....								
Dalhousie.....								
Darlington.....		301 2 0					301 2 0	
Dickenson's Landing.....		31 1 7					31 1 7	
Dover.....		152 17 5					152 17 5	
Dundee.....		108 4 9					108 4 9	
Dunnville.....		178 12 10					178 12 10	
Elgin.....								
Fort Erie.....		393 17 9					393 17 9	
Freelighsburg.....		27 16 10					27 16 10	
Gananoque.....		17 17 11					17 17 11	
Goderich.....								
Grafton.....								
Gaspé.....		38 13 9	38 13 9					
Hereford.....		43 6 6					43 6 6	
Hamilton.....		2,309 8 1					2,309 8 1	
Hemmingford.....		130 14 6					130 14 6	
Hope.....		314 8 6					314 8 6	
Huntingdon.....		0 12 3					0 12 3	
Kingston.....		936 2 0	49 3 1				1,886 18 11	
Laocelle.....		28 2 4					28 2 4	
Maitland.....								
Maria Town.....		2 19 0					2 19 0	
Milford.....								
Montréal.....		5,268 4 5	5,045 18 10				220 5 7	
New Castle.....		52 0 6					52 0 6	
Niagara.....		3 17 3					3 17 3	
Oakville.....		69 0 10					69 0 10	
Owen's Sound.....								
Penetanguishene.....								
Philipsburg.....		1,255 16 0					1,255 16 0	
Pictou.....								
Potter.....		51 8 7					51 8 7	
Prescott.....		353 4 9					353 4 9	
Québec.....		1,689 10 4	1,689 10 4					
Queenston.....		71 5 2					71 5 2	
Rivière aux Raisins.....								
Rondeau.....		37 18 10					37 18 10	
Rowan.....		82 10 1					82 10 1	
Russeltown.....		31 5 10					31 5 10	
Sandwich.....		239 3 10					239 3 10	
Sarnia.....		31 4 11					31 4 11	
Sault Ste. Marie.....								
Stanstead.....		515 3 3					515 3 3	
St. Jean.....		12,224 8 11	110 4 3				9,012 10 8	3,101 5 5
St. Régis.....		18 13 7					18 13 7	
Stanley.....		1,226 9 4					1,226 9 4	
Sutton.....		36 11 10					36 11 10	
Toronto.....		4,351 2 8					4,351 2 8	
Wallaceburg.....								
Wellington.....								
Whitby.....		45 17 4					45 17 4	
Total.....		35,281 6 8	0,933 10 3				25,248 11 0	8,101 5 5

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	HUILE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Gals.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	305	59 0 3				59 0 3	
Bath	422	77 0 5				77 0 5	
Burwell	679	107 12 7				107 12 7	
Beauce	10	2 9 8				2 9 8	
Belleville	2,068	190 14 8				190 14 8	
Bondhead							
Brockville	877	146 2 1				146 2 4	
Bytown							
Buce	48	16 3 2				16 3 2	
Chatham	1,030	158 1 11				158 1 11	
Chippewa	3,192	470 5 6				470 5 6	
Clarenceville	72	12 18 1				12 18 1	
Cobourg	1,775	329 15 9				329 15 9	
Cornwall	46	17 5 0				17 5 0	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit	121	20 10 7				20 10 7	
Dalhousie	2,951	143 0 8				143 0 8	
Darlington	60	15 1 8				15 1 8	
Dickenson's Landing							
Dover	432	98 9 7				98 9 7	
Dundee	41	5 2 6				5 2 6	
Dunnville	1,959	296 12 0				296 12 0	
Elgin							
Fort Erie	272	51 17 5				51 17 5	
Friedrichsburg	15	1 15 0				1 15 0	
Gananoque	5	1 9 2				1 9 2	
Goderich	59	16 3 3				16 3 3	
Grafton							
Gaspé	208	35 15 0	35 15 0				
Hereford							
Hamilton	11,310	2,262 16 10	34 18 2			2,227 18 8	
Hemmingford							
Hope	307	61 16 11				61 16 11	
Huntingdon	6	1 9 7				1 9 7	
Kingston	3,518	714 11 9				714 11 9	
Lacolle	34	3 11 2				3 11 2	
Maitland							
Maria Town							
Milford	1	0 4 6				0 4 6	
Montreal	108,805	19,217 4 0	14,625 16 7		1,307 19 8	2,409 3 4	874 5 5
New Castle	30	7 12 0				7 12 0	
Niagara	2,415	350 6 5				350 6 5	
Oakville	586	90 12 5				90 12 5	
Owen's Sound	20	3 6 0				3 6 0	
Penetanguishene							
Philipsburg	211	30 8 7				30 8 7	
Pictou	280	44 0 0				44 0 0	
Polton							
Prescott	64	16 0 11				16 0 11	
Québec	43,542	7,577 2 10	5,283 0 4		1,814 10 6	31 15 5	447 16 7
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan	241	43 0 10				43 0 10	
Russelltown							
Sandwich	249	50 0 7				50 0 7	
Sarnia	459	191 19 7				191 19 7	
Sault Ste. Marie							
Stanstead	517	94 19 10				94 19 10	
St. Jean	21,111	4,216 17 1				4,216 17 1	
St. Régis							
Stanley	3,038	432 10 1				432 10 1	
Sutton	10	1 10 0				1 10 0	
Toronto	14,448	2,060 18 1				2,060 18 1	
Wallaceburg	34	8 13 5				8 13 5	
Wellington							
Whitby	167	23 13 1				23 13 1	
Total	1,108,050	39,779 12 5	19,979 10 1		3,122 9 2	15,355 11 2	1,322 2 0

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PAPIER,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		30 1 3				30 1 3	
Bath		47 19 3				47 19 3	
Burwell		3 4 11				3 4 11	
Beauce							
Bolleville		145 15 9				145 15 9	
Bondhead							
Brockville		573 8 7	56 2 0			517 6 7	
Bytown							
Bruce		0 9 10				0 9 10	
Chatham		42 19 5				42 19 5	
Chippewa		253 12 11				253 12 11	
Clarenceville		7 14 10				7 14 10	
Cobourg		235 11 0				235 11 0	
Cornwall		2 15 10				2 15 10	
Colborne		2 4 0				2 4 0	
Coteau du Lac							
Credit		0 16 6				0 16 6	
Dalhousie							
Darlington		5 12 0				5 12 0	
Dickenson's Landing							
Dover		53 8 5				53 8 5	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		45 0 9				45 0 9	
Frelighsburg		0 13 4				0 13 4	
Gananoque		0 3 9				0 3 9	
Goderich		3 0 0				3 0 0	
Grafton							
Gaspé		43 12 4			43 12 4		
Hereford							
Hamilton		2,509 3 5	1,084 10 5			1,424 13 0	
Hemmingford							
Hope		168 11 2				168 11 2	
Huntingdon		0 3 0				0 3 0	
Kingston							
Lacolle		2 18 10				2 18 10	
Maitland							
Maria Town		363 15 0				363 15 0	
Milford		1 7 6				1 7 6	
Montréal		8,732 16 8	8,486 12 0			276 4 8	
New Castle		3 13 3				3 13 3	
Niagara		128 6 11	49 12 5			78 14 6	
Oakville		61 13 4				61 13 4	
Owen's Sound		0 7 2				0 7 2	
Penetanguishene							
Philipsburg		19 3 9				19 3 9	
Picton		86 9 9				86 9 9	
Potter							
Prescott		100 13 5				100 13 5	
Québec		857 6 4	857 6 4				
Queenston		9 11 3				9 11 3	
Rivière aux Raisins							
Rondeau		6 9 8				6 9 8	
Rowan		6 13 1				6 13 1	
Russeltown							
Sandwich		68 8 7				68 8 7	
Sarnia		80 2 0				80 2 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		81 15 6				81 15 6	
St. Jean		2,954 3 8	466 19 10			2,237 13 3	249 10 7
St. Régis		7 12 6				7 12 6	
Stanley		461 7 1				461 7 1	
Sutton		1 5 0				1 5 0	
Toronto		1,833 10 3				1,833 10 3	
Wallaceburg		7 8 11				7 8 11	
Wellington							
Whitby		47 9 7				47 9 7	
Total		20,100 11 3	11,012 15 4			8,836 5 4	249 10 7

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PATATES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	75	4 13 9				4 13 9	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce	123	7 13 3				7 13 3	
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville	23	1 9 5				1 9 5	
Cobourg	15	0 18 7				0 18 7	
Cornwall	165	15 7 3				15 7 3	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	133	13 7 0				13 7 0	
Dover	1	0 5 1				0 5 1	
Dundee	43	2 13 9				2 13 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	52	3 0 0				3 0 0	
Frelighsburg	150	10 2 8				10 2 8	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	12	0 15 0				0 15 0	
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon	3	0 4 6				0 4 6	
Kingston							
Lacolle	89	4 18 0				4 18 0	
Maitland							
María Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penotanguishene							
Phillipsburg	15	1 0 3				1 0 3	
Pictou							
Potton							
Prescott	2	0 2 3				0 2 3	
Québec							
Queenston	18	1 2 6				1 2 6	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	128	7 19 9				7 19 9	
Sarnia	188	11 17 0				11 17 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead	19	1 3 1				1 3 1	
St. Jean	3,464	216 9 3				216 9 3	
St. Régis	32	1 19 11				1 19 11	
Stanley							
Sutton	16	1 0 0				1 0 0	
Toronto							
Wallaceburg	6	0 8 0				0 8 0	
Wellington							
Whitby							
Total	4,772	308 10 3				308 10 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	GRAINES,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....		12 17 2					12 17 2	
Bath.....								
Burwell.....		2 5 9					2 5 9	
Beauce.....								
Belleville.....								
Bondhead.....								
Brockville.....		68 10 6					68 10 6	
Bytown.....								
Bruce.....								
Chatham.....								
Chippewa.....								
Clarenceville.....								
Cobourg.....		55 12 7					55 12 7	
Cornwall.....								
Colborne.....								
Coteau du Lac.....								
Credit.....								
Dalhousie.....								
Darlington.....								
Dickenson's Landing.....								
Dover.....		21 0 8					21 0 8	
Dundee.....		3 5 0					3 5 0	
Dunnville.....								
Elgin.....								
Fort Erie.....		190 10 0					190 10 0	
Frelighsburg.....								
Gananoque.....								
Goderich.....								
Grafton.....								
Gaspé.....								
Hersford.....		12 0 0					12 0 0	
Hamilton.....		178 7 9	49 3 0				129 4 9	
Hemmingford.....								
Hope.....		24 6 0					24 6 0	
Huntingdon.....		3 4 0					3 4 0	
Kingston.....								
Lacolle.....								
Maitland.....		0 2 6					0 2 6	
Maria Town.....		18 11 8					18 11 8	
Milford.....								
Montréal.....		626 3 6	110 9 11				496 4 3	19 9 4
Newcastle.....								
Niagara.....								
Oakville.....								
Owen's Sound.....								
Penetanguishene.....								
Phillipsburg.....		98 1 4					98 1 4	
Pictou.....								
Potter.....		6 10 0					6 10 0	
Prescott.....		28 19 6					28 19 6	
Québec.....								
Queenston.....		109 17 3					109 17 3	
Rivière aux Raisins.....								
Rondeau.....								
Rowan.....		0 5 1					0 5 1	
Russeltown.....								
Sandwich.....		12 15 8					12 15 8	
Sarnia.....		7 4 0					7 4 0	
Sault Ste. Marie.....								
Stanstead.....		18 19 1					18 19 1	
St. Jean.....		668 5 3					668 5 3	
St. Régis.....								
Stanley.....		41 13 2					41 13 2	
Sutton.....								
Toronto.....		156 8 7					156 8 7	
Wallaceburg.....								
Wellington.....								
Whitby.....		28 14 3					28 14 3	
Total.....		2,894 10 8	159 12 11				2,215 8 0	19 9 4

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BOIS—ÉQUARRIS ou ÉBAUCHÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		0 18 0				0 18 0	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall		621 3 5				621 3 5	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Freleighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hersford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		250 3 6				250 3 6	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Ningara		59 1 5				59 1 5	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia		21 15 2				21 15 2	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis		107 7 10				107 7 10	
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		1,060 9 4				1,060 9 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BOIS—NON ÉQUARRIS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		1 0 0				1 0 0	
Bath							
Burwell							
Bonuco							
Belleville							
Boudhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		16 14 5				16 14 5	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara		3 2 0				3 2 0	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipaburg		0 6 9				0 6 9	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		2 2 0				2 2 0	
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		23 5 2				23 5 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BOIS DE CONSTRUCTION ou PLANCHES.—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg		179 13 1					179 13 1	
Bath								
Burwell		1 2 10					1 2 10	
Beauce								
Belleville								
Bondhead								
Brockville		2 13 4					2 13 4	
Bytown								
Bruce								
Chatham		98 6 5					98 6 5	
Chippewa								
Clarenceville		1 13 1					1 13 1	
Cobourg								
Cornwall		106 15 9					106 15 9	
Colborne								
Coteau du Lac								
Credit								
Dalhousie								
Darlington								
Dickenson's Landing		2 2 3					2 2 3	
Dover		10 9 9					10 9 9	
Dundas		46 14 10					46 14 10	
Dunnville								
Elgin								
Fort Erie		15 9 10					15 9 10	
Freightsburg		2 0 0					2 0 0	
Gananoque		2 10 9					2 10 9	
Godetich								
Grafton								
Gaspé								
Hereford								
Hamilton								
Hemmingford								
Hopo								
Huntingdon								
Kingston		27 6 6					27 6 6	
Lacolle		13 0 6					13 0 6	
Maitland								
Maria Town		9 12 6					9 12 6	
Milford								
Montréal								
New Castle								
Niagara		5 4 11					5 4 11	
Onkville								
Owen's Sound								
Penetanguishene								
Philipsburg								
Pictou								
Potter								
Prescott		2 6 4					2 6 4	
Québec								
Queenston								
Rivière aux Raisins								
Roubeau								
Rowan								
Russeltown								
Sandwich		227 1 1					227 1 1	
Sarnia		68 7 3					68 7 3	
Sault Ste. Marie								
Stausted		20 5 1					20 5 1	
St. Jean		1 0 4					1 0 4	
St. Régis		272 17 11					272 17 11	
Stanley								
Sutton								
Toronto								
Wallaceburg								
Wellington								
Whitby								
Total		1,116 14 4					1,116 14 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHANDELLES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		43 16 10				43 16 10	
Bath							
Burwell		13 15 10				13 15 10	
Beauce							
Belloville		6 0 8				6 0 8	
Bondhead		88 6 5				88 6 5	
Brockville		30 1 9				30 1 9	
Bytown							
Bruce		6 2 8				6 2 8	
Chatham		35 14 7				35 14 7	
Chippewa		102 18 3				102 18 3	
Clarenceville		0 2 11				0 2 11	
Cobourg		32 1 7				32 1 7	
Cornwall							
Colborne		6 17 11				6 17 11	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		20 0 5				20 0 5	
Darlington		4 15 4				4 15 4	
Dickenson's Landing		1 1 0				1 1 0	
Dover		10 10 0				10 10 0	
Dundee							
Dunnville		87 15 10				87 15 10	
Elgin							
Fort Erie		70 4 3				70 4 3	
Frelighsburg							
Gananoque		0 19 9				0 19 9	
Goderich		18 12 5				18 12 5	
Grafton							
Gaspé		63 14 8	63 14 8				
Herford							
Hamilton		170 13 9				170 13 9	
Henningford							
Hope		4 17 10				4 17 10	
Huntingdon							
Kingston		287 0 9	44 2 4			242 18 5	
Lacolle		1 6 5				1 6 5	
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		4,512 15 10	4,286 13 5			276 2 5	
New Castle		13 3 10				13 3 10	
Niagara		29 18 4				29 18 4	
Oakville							
Owen's Sound							
Penotanguishene							
Philipsburg		19 15 7				19 15 7	
Pictou							
Potter							
Prescott		25 8 3				25 8 3	
Québec		1,439 15 7	1,439 15 7				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		14 1 8				14 1 8	
Russeltown							
Sandwich		107 4 10				107 4 10	
Sarnia		19 9 2				19 9 2	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		0 8 11				0 8 11	
St. Jean		158 18 0	8 15 2			158 3 4	
St. Régis							
Stanley		80 10 10				80 10 10	
Sutton							
Toronto		376 18 3				376 18 3	
Wallaceburg		15 3 3				15 3 3	
Wellington		1 3 5				1 3 5	
Whitby		5 5 0				5 5 0	
Total		7,935 13 1	5,793 1 2			2,142 11 11	

Appendice
(A)
1851.Appendice
(A)
1851.

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	COTONS MANUFACTURÉS,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg		1,073 16 0					1,073 16 0	
Bath		567 3 4					567 3 4	
Burwell		264 13 11					264 13 11	
Beauce		20 15 0					20 15 0	
Belleville		4,617 10 3	2,549 9 2				2,068 1 1	
Bondhead		49 18 9					49 18 9	
Brockville		14,939 6 10	10,392 7 2				4,546 19 8	
Bytown								
Bruce		157 8 6					157 8 6	
Chatham		505 4 10					505 4 10	
Chippewa		2,295 2 8					2,295 2 8	
Clarenceville		170 18 0					170 18 0	
Cobourg		1,323 7 5					1,323 7 5	
Cornwall		467 5 8	87 9 1				379 16 7	
Colborne		43 8 1					43 8 1	
Coteau du Lac								
Credit		47 18 1					47 18 1	
Dalhousie		2,085 9 2	1,109 18 1				975 11 1	
Darlington		431 2 1	38 0 1				393 2 0	
Dickenson's Landing		222 3 3					222 3 3	
Dover		1,228 0 5					1,228 0 5	
Dundee		174 2 5					174 2 5	
Dunnville		791 11 6					791 11 6	
Elgin		0 6 1					0 6 1	
Fort Erie		1,120 9 7					1,120 9 7	
Freightsburg		277 8 2					277 8 2	
Gananoque		102 16 6					102 16 6	
Goderich		260 1 2					260 1 2	
Grafton								
Gaspé		1,671 16 3	1,671 16 3					
Hereford		3 6 2					3 6 2	
Hamilton		112,532 2 10	82,808 15 7				29,724 7 2	
Hemmingford		337 14 7					337 14 7	
Hope		1,380 13 4	153 6 6				1,227 6 10	
Huntingdon		132 15 5					132 15 5	
Kingston		10,741 1 3	3,503 7 6				7,237 13 9	
Lacolle		150 11 6					150 11 6	
Maitland		275 1 9					275 1 9	
Maria Town		141 5 2					141 5 2	
Milford		14 8 5					14 8 5	
Montréal		392,942 9 1	390,766 0 8				2,006 19 2	169 9 3
Newcastle		156 13 8					156 13 8	
Niagara		1,959 11 6	672 6 5				1,287 5 1	
Oakville		1,401 4 8	121 10 5				1,279 14 3	
Owen's Sound		4 1 5					4 1 5	
Penetanguishene		0 7 0					0 7 0	
Philipsburg		1,168 14 6					1,168 14 6	
Picton		692 18 0					692 18 0	
Potter		805 8 7					805 8 7	
Prescott		957 6 9	480 1 0				477 5 9	
Québec		72,391 3 1	72,310 3 10			23 2 4		51 16 11
Queenston		317 7 11	293 19 1				23 8 10	
Rivière aux Raisins								
Rondeau		133 19 0					133 19 0	
Rowan		314 4 4					314 4 4	
Russeltown		18 14 6					18 14 6	
Sandwich		848 17 10					848 17 10	
Sarnia		711 3 5					711 3 5	
Sault Ste. Marie								
Stanstead		2,759 10 0					2,759 10 0	
St. Jenn		39,534 3 5	3,400 0 9				34,490 4 6	1,643 18 2
St. Régis		9 7 10					9 7 10	
Stanley		3,789 17 7	413 8 8				3,376 8 11	
Sutton		48 8 5					48 8 5	
Toronto		224,135 0 7	122,656 4 5				101,478 16 2	
Wallaceburg		283 8 0					283 8 0	
Wellington		239 7 9					239 7 9	
Whitby		683 13 2					683 13 2	
Total		906,916 6 4	693,434 4 8			23 2 4	211,593 15 0	1,865 4 4

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	RIZ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Cwts. qrs. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	8 3 14	13 11 11				13 11 11	
Bath.....	8 2 24	8 16 8				8 16 8	
Burwell.....	31 3 15	36 17 1				36 17 1	
Beauco.....							
Belleville.....	56 2 10	51 4 3				51 4 3	
Bondhead.....							
Brockville.....	118 0 1	111 0 8				111 0 8	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....	54 2 20	64 10 10				64 10 10	
Clarenceville.....	1 3 17	2 13 8				2 13 8	
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....	4 0 23	4 16 0				4 16 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....	0 2 1	0 15 4				0 15 4	
Dalhousie.....	89 0 0	42 2 6				42 2 6	
Darlington.....	16 0 3	21 8 8				21 8 8	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	40 2 1	58 7 9				58 7 9	
Dundee.....							
Dunnville.....	67 0 0	66 10 9				66 10 9	
Elgin.....							
Fort Erié.....							
Freilighsburg.....							
Gananoque.....	2 0 11	2 2 6				2 2 6	
Goderich.....	2 0 20	4 3 9				4 3 9	
Grafton.....	0 1 12	0 7 6				0 7 6	
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....	1,476 2 16	1,447 2 4				1,447 2 4	
Hemmingford.....							
Hope.....	23 0 8	23 14 8				23 14 8	
Huntingdon.....	0 3 16	0 15 0				0 15 0	
Kingston.....	92 0 4	98 8 11				98 8 11	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	1,384 0 4	1,470 18 5	118 5 10			1,352 12 7	
New Castle.....	2 0 13	3 13 8				3 13 8	
Niagara.....	103 0 13	103 10 8				103 10 8	
Oakville.....	18 3 10	17 12 6				17 12 6	
Owen's Sound.....	0 3 7	1 1 9				1 1 9	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	11 0 0	12 8 9				12 8 9	
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	5 2 1	5 17 7				5 17 7	
Québec.....	1,600 1 20	1,703 2 4	1,584 1 10			119 0 6	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....	9 0 0	11 7 6				11 7 6	
Russelltown.....							
Sandwich.....	14 3 12	17 12 3				17 12 3	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	19 0 19	18 18 2				18 18 2	
St. Jean.....	936 2 21	836 6 6				836 6 6	
St. Régis.....							
Stanley.....	363 0 19	355 2 8				355 2 8	
Sutton.....							
Toronto.....	1,204 0 12	1,280 15 1				1,280 15 1	
Wallaceburg.....	2 2 1	2 18 5				2 18 5	
Wellington.....							
Whitby.....	16 3 24	17 10 6				17 10 6	
Total.....	7,637 3 0	7,918 2 3	1,702 7 8			6,215 14 7	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CUIR MANUFACTURÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....		75 4 3				75 4 3	
Bath.....		64 3 10				64 3 10	
Burwell.....		26 2 6				26 2 6	
Buaco.....							
Belleville.....		498 4 8				498 4 8	
Bondhead.....							
Brookville.....		927 11 8	133 2 2			794 9 6	
Bytown.....							
Bruce.....		27 12 5				27 12 5	
Chatham.....		195 0 1				195 0 1	
Chippewa.....		1,098 12 1				1,098 12 1	
Clarenceville.....		77 7 0				77 7 0	
Cobourg.....		395 17 1				395 17 1	
Cornwall.....		136 4 0				136 4 0	
Colborne.....		2 9 0				2 9 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....		22 14 1				22 14 1	
Dalhousie.....		31 4 10				31 4 10	
Darlington.....		108 10 4				108 10 4	
Dickenson's Landing.....		79 15 1				79 15 1	
Dover.....		717 7 6				717 7 6	
Dundee.....		59 7 6				59 7 6	
Dunnville.....		289 5 0				289 5 0	
Elgin.....							
Fort Erie.....		307 0 11				307 0 11	
Fralighsburg.....		11 13 1				11 13 1	
Gananoque.....		121 10 10				121 10 10	
Goderich.....		101 14 2				101 14 2	
Grafton.....							
Gaspé.....		1,058 18 1	1,058 18 1				
Hereford.....		8 17 3				8 17 3	
Hamilton.....		5,386 4 0	2,087 8 4			3,142 19 0	155 16 8
Hemmingford.....		64 18 7				64 18 7	
Hope.....		117 2 5				117 2 5	
Huntingdon.....		18 16 10				18 16 10	
Kingston.....		2,173 19 0				2,173 19 0	
Lacolle.....		25 18 1				25 18 1	
Maitland.....		3 12 3				3 12 3	
Maria Town.....		75 16 0				75 16 0	
Milford.....		3 16 1				3 16 1	
Montréal.....		3,231 12 6	2,958 9 2			273 3 4	
New Castle.....		136 4 9				136 4 9	
Niagara.....		358 19 7	105 11 11			253 7 8	
Oakville.....		233 18 10				233 18 10	
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....		163 17 10				163 17 10	
Pictou.....		386 1 4				386 1 4	
Potter.....		7 16 5				7 16 5	
Prescott.....		154 18 10				154 18 10	
Québec.....		1,551 18 7	1,551 18 7				
Queenston.....		381 19 6				381 19 6	
Rivière aux Raisins.....		6 10 0				6 10 0	
Rondeau.....							
Rowan.....		109 11 11				109 11 11	
Russelltown.....		45 6 3				45 6 3	
Sandwich.....		115 2 1				115 2 1	
Sarnia.....		340 4 10				340 4 10	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		453 0 9				453 0 9	
St. Jean.....		4,306 5 9	877 14 3			2,089 3 4	529 8 2
St. Régis.....		13 1 11				13 1 11	
Stanley.....		1,429 0 8				1,429 0 8	
Sutton.....		21 11 4				21 11 4	
Toronto.....		5,658 2 2				5,658 2 2	
Wallaceburg.....		148 6 2				148 6 2	
Wellington.....		55 15 0				55 15 0	
Whitby.....		2 19 2				2 19 2	
Total.....		33,718 5 8	8,773 2 6			24,259 18 4	685 4 10

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CAOUTCHOUC MANUFACTURÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....		9 15 6				9 15 6	
Burwell.....		26 10 9				26 10 9	
Beauce.....							
Belleville.....		41 18 6				41 18 6	
Bondhead.....							
Brockville.....		133 6 3				133 6 3	
Bytown.....							
Bruce.....		1 14 4				1 14 4	
Chatham.....							
Chippewa.....		141 8 5				141 8 5	
Clarenceville.....		8 14 2				8 14 2	
Cobourg.....		55 19 7				55 19 7	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....		71 15 11				71 15 11	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....		28 18 0				28 18 0	
Freleighsburg.....		0 5 10				0 5 10	
Gananoque.....		9 17 5				9 17 5	
Goderich.....							
Gratton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....		930 0 6				930 0 6	
Hemmingford.....							
Hope.....		16 4 1				16 4 1	
Huntingdon.....		0 12 6				0 12 6	
Kingston.....		285 8 2				285 8 2	
Lacolle.....		3 3 6				3 3 6	
Maitland.....							
Maria Town.....		0 5 0				0 5 0	
Milford.....							
Montréal.....		907 0 11				907 0 11	
New Castle.....							
Niagara.....		2 17 2				2 17 2	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....		166 5 2				166 5 2	
Pictou.....		7 11 3				7 11 3	
Potter.....							
Prescott.....		6 0 5				6 0 5	
Québec.....		117 15 0	55 9 10			62 5 8	
Queenston.....		0 12 6				0 12 6	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....		0 15 10				0 15 10	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		34 17 1				34 17 1	
St. Jean.....		5,884 18 5				5,884 18 5	
St. Régis.....		1 9 0				1 9 0	
Stanley.....		103 6 1				103 6 1	
Sutton.....							
Toronto.....		172 2 6				172 2 6	
Wallacoburg.....							
Wellington.....		1 10 6				1 10 6	
Whitby.....		6 2 0				6 2 0	
Total.....		9,179 2 9	55 9 10			9,123 13 11	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FER ET QUINCAILLERIE,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg		650 19 9					650 19 9	
Bath		179 3 4					179 3 4	
Burwell		661 2 10					661 2 10	
Beauce		22 10 0					22 10 0	
Belleville		1,589 7 5	50 13 5			1,538 14 0		
Bondhead		26 1 2				26 1 2		
Brockville		2,390 14 3	795 9 8			1,605 4 7		
Bytown								
Bruce		153 1 6				153 1 6		
Chatham		538 4 9				538 4 9		
Chippewa		3,488 6 2				3,488 6 2		
Clarenceville		164 9 0				164 9 0		
Cobourg		2,268 6 6				2,268 6 6		
Cornwall		103 11 11				103 11 11		
Colborne		68 12 10				68 12 10		
Cotoau du Lac		2 0 0				2 0 0		
Credit		5 18 2				5 18 2		
Dalhousie		1,071 15 4				1,071 15 4		
Darlington		348 1 4				348 1 4		
Dickenson's Landing		166 4 6				166 4 6		
Dover		1,365 3 0				1,365 3 0		
Dundas		131 10 11				131 10 11		
Dunnville		1,088 18 11				1,088 18 11		
Elgin								
Fort Erié		1,410 16 6				1,410 16 6		
Frelighsburg		507 17 2				507 17 2		
Gananoque		14 6 11				14 6 11		
Goderich		46 7 10				46 7 10		
Grafton								
Gaspé		897 18 6	897 18 6					
Hereford		9 0 0				9 0 0		
Hamilton		36,833 5 5	17,258 9 4			19,574 16 1		
Hemmingford		291 15 5				291 15 5		
Hope		1,420 11 2				1,420 11 2		
Huntingdon		138 10 11				138 10 11		
Kingston		7,445 0 2	2,130 9 10			5,314 10 4		
Lacolle		625 7 11				625 7 11		
Maitland		39 15 7				39 15 7		
Maria Town		328 11 7				328 11 7		
Millford		27 6 0				27 6 0		
Montréal		157,660 4 2	151,733 17 3		9 17 1	2,478 11 5	3,437 18 5	
New Castle		292 12 4				292 12 4		
Niagara		699 15 5	56 6 9			643 8 8		
Oakville		500 8 0				500 8 0		
Owen's Sound		3 14 3				3 14 3		
Penetanguishene		1 0 0				1 0 0		
Philipsburg		1,835 2 7	29 9 6			1,805 13 1		
Picton		153 9 3				153 9 3		
Potter		335 17 0				335 17 0		
Prescott		809 18 8				809 18 8		
Québec		27,813 7 3	27,516 6 10			127 10 1	169 10 4	
Queenston		200 5 4				200 5 4		
Rivière aux Raisins		125 2 6				125 2 6		
Rondeau		10 17 1				10 17 1		
Rowan		310 17 10				310 17 10		
Russelltown		75 11 3				75 11 3		
Sandwich		945 5 6				945 5 6		
Sarnia		485 2 7				485 2 7		
Sault Ste. Marie								
Starstead		2,119 13 7				2,119 13 7		
St. Jean		31,198 3 10	6,305 18 7			24,530 18 5	361 6 10	
St. Régis		1,381 0 0				1,381 0 0		
Stanley		5,306 17 1	32 14 8			5,274 2 5		
Sutton		124 12 10				124 12 10		
Toronto		30,691 1 5	21,121 14 2			9,569 7 3		
Wallaceburg		130 6 8				130 6 8		
Wellington		16 3 7				16 3 7		
Whitby		514 0 0				514 0 0		
Total		330,261 4 8	227,919 8 0		9 17 1	98,363 3 6	3,968 15 7	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MÉCANISME,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		263 10 0				263 10 0	
Bath		457 12 4				457 12 4	
Burwell		14 15 6				14 15 6	
Beauce		40 0 0				40 0 0	
Belleville		813 6 4				813 6 4	
Bondhead		175 7 0				175 7 0	
Brockville		761 3 4				761 3 4	
Bytown							
Bruce		0 10 0				0 10 0	
Chatham		175 15 3				175 15 3	
Chippewa		551 5 0				551 5 0	
Clarenceville		35 4 0				35 4 0	
Cobourg							
Cornwall		236 2 6				236 2 6	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		77 10 6				77 10 6	
Darlington		190 10 2				190 10 2	
Dickenson's Landing							
Dover		343 2 6				343 2 6	
Dundee							
Dunnville		304 15 0				304 15 0	
Elgin							
Fort Erie		260 0 9				260 0 9	
Freightsburg		376 4 2				376 4 2	
Gananoque		55 2 6				55 2 6	
Goderich		32 10 8				32 10 8	
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton		1,936 4 1				1,936 4 1	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		1,647 16 8				1,647 16 8	
Lacolle		59 19 8				59 19 8	
Maitland							
Maria Town		98 0 3				98 0 3	
Milford							
Montréal		440 0 11	230 8 8			209 12 3	
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		89 7 4				89 7 4	
Pictou							
Potter		40 0 0				40 0 0	
Prescott		167 11 8				167 11 8	
Québec		104 19 7	104 19 7				
Queenston		275 1 8				275 1 8	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		1,352 4 11				1,352 4 11	
Russelltown							
Sandwich		655 4 3				655 4 3	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		62 19 4				62 19 4	
St. Jean		3,656 2 0				3,656 2 0	
St. Régis		43 6 7				43 6 7	
Stanley		1,910 4 7				1,910 4 7	
Sutton							
Toronto		913 19 1				913 19 1	
Wallacaburg		66 3 9				66 3 9	
Wellington		116 13 3				116 13 3	
Whitby		235 14 2				235 14 2	
Total		19,036 1 8	335 8 3			18,700 13 0	

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TOILE MANUFACTURÉE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....		72 6 11				72 6 11	
Bath.....							
Burwell.....		13 5 7				13 5 7	
Beauco.....							
Belleville.....		82 15 5	70 13 5			6 2 0	
Bondhead.....		4 17 4				4 17 4	
Brookville.....		1,096 3 7	892 10 5			203 13 2	
Bytown.....							
Brice.....							
Chatham.....							
Chippewa.....		27 4 8				27 4 8	
Clarenceville.....							
Cobourg.....		7 6 9				7 6 9	
Cornwall.....							
Colborne.....		0 15 0				0 15 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....		582 14 0	582 14 0				
Darlington.....		3 13 2				3 13 2	
Dickenson's Landing.....		6 8 10				6 8 10	
Dover.....		30 5 0				30 5 0	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....		15 7 6				15 7 6	
Freightsburg.....							
Gananoquo.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....		9,697 8 10	9,097 13 1			599 15 9	
Hemmingford.....							
Hope.....		113 1 6				113 1 6	
Huntingdon.....							
Kingston.....		620 16 4	322 0 7			298 15 9	
Lacolle.....		3 8 4				3 8 4	
Maitland.....							
Maria Town.....		0 18 9				0 18 9	
Millford.....							
Montréal.....		38,802 5 6	38,776 19 0			25 6 0	
New Castle.....		2 5 10				2 5 10	
Niagara.....		2 3 3				2 3 3	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....		19 8 11				19 8 11	
Pictou.....		27 9 9				27 9 9	
Potter.....							
Prescott.....		86 10 0	73 5 1			13 4 11	
Québec.....		7,360 13 11	7,360 13 11				
Queenston.....		51 0 7	51 0 7				
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....		6 13 1				0 13 1	
Russelltown.....							
Sandwich.....		11 14 2				11 14 2	
Sarnia.....		2 3 0				2 3 0	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		70 8 11				70 8 11	
St. Jean.....		2,909 3 7	1,145 1 10			1,741 8 2	22 13 7
St. Régis.....							
Stanley.....		76 13 7	76 13 7				
Sutton.....							
Toronto.....		6,746 14 6				6,746 14 6	
Wallaceburg.....		8 13 2				8 13 2	
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		68,562 19 3	58,455 5 6			10,085 0 2	22 13 7

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SOIE MANUFACTURÉE.—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		1 17 6				1 17 6	
Bath							
Burwell		17 2 11				17 2 11	
Beauce							
Belleville		512 4 6	473 8 6			38 16 0	
Bondhead		1 15 7				1 15 7	
Brockville		1,345 15 8	1,998 14 0			247 1 8	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		34 2 9				34 2 9	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		571 12 10				571 12 10	
Darlington		31 5 0				31 5 0	
Dickenson's Landing		10 8 3				10 8 3	
Dover		210 10 2				210 10 2	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		139 2 6				139 2 6	
Freligshburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		10,010 15 9	12,036 9 11			2,645 15 1	1,397 10 9
Hemmingford							
Hope		143 0 0				143 0 0	
Huntingdon		0 0 10				0 0 10	
Kingston		2,135 19 7	1,399 1 8			736 17 11	
Laçolle		5 16 1				5 16 1	
Maitland							
Maria Town		3 8 10				3 8 10	
Milford							
Montréal		51,489 14 9	50,781 4 5			627 13 10	80 16 6
New Castle		21 2 2				21 2 2	
Niagara		175 3 7	81 18 1			93 7 6	
Oakville		22 13 3	1 14 4			20 18 11	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		737 5 5				650 7 1	86 18 4
Picton		16 9 4				16 9 4	
Potter							
Prescott		27 2 11	17 3 3			9 19 8	
Québec		17,406 5 11	17,406 5 11				
Queenston		9 1 0				9 1 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		22 17 1				22 17 1	
Russelton							
Sandwich		14 11 3				14 11 3	
Sarnia		39 8 6				39 8 6	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		41 10 2				41 10 2	
St. Jean		12,362 17 5	4,833 0 4			6,258 12 7	1,271 4 6
St. Régis							
Stanley		753 7 7	407 8 6			345 19 1	
Sutton							
Toronto		34,591 7 9	9,989 19 10			24,601 7 11	
Wallaceburg		9 12 4				9 12 4	
Wellington		25 15 7				25 15 7	
Whitby							
Total		198,950 4 9	98,526 6 9			37,647 7 11	2,776 10 1

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BOIS MANUFACTURÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg		223 15 10				223 15 10	
Bath		1 19 2				1 19 2	
Burwell		125 16 9				125 16 9	
Beauce							
Bolleville		105 8 7				105 8 7	
Bondhead		0 6 8				0 6 8	
Brockville		109 5 11				109 5 11	
Bytown							
Brice							
Chatham							
Chippewa		384 15 1				384 15 1	
Clarenceville		174 16 7				174 16 7	
Cobourg							
Cornwall		44 13 9				44 13 9	
Colborne		37 9 9				37 9 9	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington		15 13 7				15 13 7	
Dickenson's Landing		2 10 0				2 10 0	
Dover		377 8 6				377 8 6	
Dundee		178 7 3				178 7 3	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		412 10 8				412 10 8	
Fréligsburg							
Gamanoque							
Godorich		37 0 7				37 0 7	
Grafton							
Gaspé		6 18 1			6 18 1		
Hereford							
Hamilton		529 11 5				529 11 5	
Hemmingford							
Hope		87 17 1				87 17 1	
Huntingdon		111 3 9				111 3 9	
Kingston		1,132 11 3				1,132 11 3	
Lacolle		20 15 6				20 15 6	
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		618 9 0	473 0 11			145 8 10	
New Castle							
Niagara		50 19 1				50 19 1	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene		1 10 0				1 10 0	
Philipsburg		150 19 10				150 19 10	
Pictou							
Potton							
Prescott		288 12 5				288 12 5	
Québec		623 14 2	517 5 11				106 8 3
Queenston		26 13 0				26 13 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		143 14 3				143 14 3	
Russelton		30 6 6				30 6 6	
Sandwich		379 16 6				379 16 6	
Sarnia		230 19 8				230 19 8	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		279 0 1				279 0 1	
St. Jean		2,953 9 1				2,953 9 1	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg		92 0 10				92 0 10	
Wallington							
Whitby		43 2 6				43 2 6	
Total		10,122 3 5	990 6 10		6 18 1	9,018 10 3	106 8 3

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LAINE MANUFACTURÉE,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....		46 16 4					46 16 4	
Bath.....		188 17 2					188 17 2	
Durwell.....		125 0 2					125 0 2	
Beauce.....								
Belleville.....		2,549 12 1	1,345 5 9			1,204 6 4		
Bondhead.....		15 0 11				15 0 11		
Brockville.....		6,495 8 0	5,002 13 7			1,492 14 5		
Bytown.....								
Bruce.....		7 13 6				7 13 6		
Chatham.....								
Chippewa.....								
Clarenceville.....		16 13 1				16 13 1		
Cobourg.....		4,729 16 8				4,010 16 2	719 0 6	
Cornwall.....		347 0 3	232 14 9			114 5 6		
Colborne.....		129 7 9				129 7 9		
Coteau du Lac.....								
Credit.....								
Dalhousie.....		432 2 10	432 2 10					
Darlington.....		5 19 1				5 19 1		
Dickenson's Landing.....		178 18 3				178 18 3		
Dover.....		969 0 4				969 0 4		
Dundas.....		1,076 6 1				1,076 6 1		
Dunnville.....		192 12 11				192 12 11		
Elgin.....		18 19 11				18 19 11		
Fort Erie.....		372 18 2				372 18 2		
Frelighsburg.....		39 7 9				39 7 9		
Gananoque.....		91 3 2				91 3 2		
Goderich.....		6 0 9				6 0 9		
Grafton.....								
Gaspé.....		1,304 15 2	1,304 15 2					
Hareford.....								
Hamilton.....		63,602 14 6	45,517 10 0			18,145 4 6		
Hemmingford.....								
Hope.....		1,321 19 6	302 18 11			1,019 0 7		
Huntingdon.....		63 9 7				63 9 7		
Kingston.....		9,416 16 5	2,819 5 3			6,597 11 2		
Lacolle.....		94 14 11				94 14 11		
Maitland.....		12 10 7				12 10 7		
Maria Town.....		466 16 8				466 16 8		
Milford.....		57 7 0				57 7 0		
Montréal.....		259,121 4 10	256,517 9 9			1,645 18 2	957 16 11	
New Castle.....		116 19 11				116 19 11		
Niagara.....		1,059 2 11	706 6 2			352 16 9		
Oakville.....		460 5 10	17 18 7			442 7 3		
Owen's Sound.....								
Penetanguishene.....								
Phillipsburg.....		427 14 10				427 14 10		
Pictou.....		480 11 6				480 11 6		
Polton.....		36 0 6				36 0 6		
Prescott.....		805 12 7	442 16 6			362 16 1		
Québec.....		48,836 10 4	48,836 10 4					
Queenston.....		435 7 3	267 10 5			167 16 10		
Rivière aux Raisins.....								
Rondeau.....		41 12 4				41 12 4		
Rowan.....		252 17 8				252 17 8		
Russelltown.....		16 19 1				16 19 1		
Sandwich.....		133 7 6				133 7 6		
Sarnia.....								
Sault Ste. Marie.....								
Stanstead.....		244 5 1				244 5 1		
St. Jean.....		45,826 1 5	5,741 19 6			39,126 2 1	957 19 10	
St. Régis.....		198 15 5				198 15 5		
Stanley.....		1,759 16 6	364 6 8			1,395 9 10		
Sutton.....		21 4 4				21 4 4		
Toronto.....		93,316 3 10	63,734 10 9			29,581 13 1		
Wallaceburg.....		41 13 1				41 13 1		
Wellington.....		248 0 7				248 0 7		
Whitby.....		28 6 6				28 6 6		
Total		648,344 13 4	432,536 14 11			113,123 1 2	2,684 17 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	ARTICLES NON ÉNUMÉRÉS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg		688 15 10				688 15 10	
Bath		384 15 2				384 15 2	
Burwell		686 9 8				686 9 8	
Beauce		108 1 6				108 1 6	
Belleville		3,727 11 0	302 12 5			3,424 18 7	
Bondhead		5 2 11				5 2 11	
Brockville		5,040 14 9	820 2 9			4,220 12 0	
Bytown							
Bruce		271 12 10				271 12 10	
Chatham		2,807 12 0				2,807 12 0	
Chippewa		6,543 15 8				6,543 15 8	
Clarenceville		54 10 0				54 10 0	
Cobourg		1,838 10 9				1,838 10 9	
Cornwall							
Colborne		59 14 8				59 14 8	
Coteau du Lac		1 0 0				1 0 0	
Credit		43 10 9				43 10 9	
Dalhousie		1,193 10 10	51 2 2			1,142 8 8	
Darlington		686 15 11				686 15 11	
Diokenson's Landing		295 13 2				295 13 2	
Dover		2,654 18 5				2,654 18 5	
Dundee		749 3 10				749 3 10	
Dunnville		2,365 12 11				2,365 12 11	
Elgin		31 6 7				31 6 7	
Fort Erie		1,065 12 0				1,065 12 0	
Frelighsburg		502 4 3				502 4 3	
Gananoque		518 13 4				518 13 4	
Goderich		201 11 10				201 11 10	
Grafton		201 3 4				201 3 4	
Gaspé		4,883 19 11	4,737 3 10		146 16 1		
Hereford		34 14 6				34 14 6	
Hamilton		28,544 8 1	11,402 14 0			17,141 14 1	
Hemmingford		515 11 8				515 11 8	
Hope		1,518 2 7				1,518 2 7	
Huntingdon		67 15 11				67 15 11	
Kingston		9,138 4 3	229 4 5			8,908 19 10	
Laocelle		461 10 6				461 10 6	
Maitland							
Maria Town		761 19 4				761 19 4	
Milford		24 19 2				24 19 2	
Montréal		266,489 1 4	257,684 17 9		62 17 9	7,455 12 4	1,285 13 6
New Castle		493 14 2				493 14 2	
Niagara		2,197 4 1	816 15 10			1,380 8 3	
Oakville		917 13 5				917 13 5	
Owen's Sound		20 9 6				20 9 6	
Penetanguishene		2 1 3				2 1 3	
Philipsburg		2,020 19 6	347 12 8			1,673 6 10	
Pictou		1,424 11 9				1,424 11 9	
Polton		390 17 1				390 17 1	
Prescott		1,529 13 5	66 15 6			1,462 17 11	
Québec		79,251 11 10	76,917 10 1	43 17 9	250 9 6	1,530 19 10	508 14 8
Queenston		1,087 17 1	71 10 9			1,016 6 4	
Rivière aux Raisins		39 2 5				39 2 5	
Rondeau		82 14 9				82 14 9	
Rowan		278 6 2				278 6 2	
Russelltown		60 1 8				60 1 8	
Sandwich		983 4 9				983 4 9	
Sarnia		605 5 8				605 5 8	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		1,664 16 5				1,664 16 5	
St. Jean		54,515 13 7	6,272 2 2			47,307 8 6	936 2 9
St. Régis		1,168 9 6				1,168 9 6	
Stanley		5,742 16 4	217 6 7			5,525 9 9	
Sutton		274 9 7				274 9 7	
Toronto		71,422 19 5	13,012 19 8			51,871 7 3	6,538 12 6
Wallaceburg		1,186 9 10				1,186 9 10	
Wellington		106 13 0				106 13 0	
Whitby		883 5 0				883 5 0	
Total		573,519 12 0	372,050 10 7	43 17 9	400 3 4	190,795 17 3	9,269 3 5

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MILLET À BALAI,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	2	228 15 9				228 15 9	
Clarenceville		0 5 1				0 5 1	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Doyer		35 11 8				35 11 8	
Dundee							
Dunnville		461 2 0				461 2 0	
Elgin							
Fort Erie		102 1 3				102 1 3	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hersford							
Hamilton		751 18 0				751 18 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		665 19 3				665 19 3	
Lacolle							
Mailand							
Maria Town							
Milford							
Montréal		770 10 1				770 10 1	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou		1 1 7				1 1 7	
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		736 8 5				736 8 5	
St. Régis		82 7 0				82 7 0	
Stanley							
Sutton							
Toronto		529 9 3				529 9 3	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		4,365 9 4				4,365 9 4	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ÉCORCE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	35	15 0 0				15 0 0	
Bath							
Burwell	22	10 19 0				10 19 0	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	2,987	1,598 16 11				1,598 16 11	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne	113	54 12 6				54 12 6	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemningford							
Hope							
Huntingdon	18	8 15 5				8 15 5	
Kingston	83	40 4 4				40 4 4	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou	505	246 2 2				246 2 2	
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia	5	2 10 0				2 10 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead	6	3 1 0				3 1 0	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	3,774	1,980 1 4				1,980 1 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SOIES,—IMPORTE				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		0 12 4				0 12 4	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		23 5 5				23 5 5	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		54 12 1	54 12 1				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		0 12 8				0 12 8	
St. Jean		680 1 2				680 1 2	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto		4 8 2				4 8 2	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		783 11 10	54 12 1			708 19 9	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	MOULANGES—BRUTES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques. £ s. d.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall		44 0 0				44 0 0	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville		101 17 6				101 17 6	
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		549 15 5				549 15 5	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		8 14 6				8 14 6	
Lucolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec		386 17 6				386 17 6	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley		4 1 4				4 1 4	
Sutton							
Toronto		639 6 8				639 6 8	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		1,734 12 11				1,734 12 11	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CABLE DE CHAÎNE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....		22 0 6				22 0 6	
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Gratton.....							
Gaspé.....		78 14 3	78 14 3				
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		486 14 5	486 14 5				
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....		7,236 6 2	7,236 6 2				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....		4 14 8				4 14 8	
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		7,828 10 0	7,801 14 10			20 15 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHARBONS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....	47	47 7 9				47 7 9	
Bath.....	80	145 16 10				145 16 10	
Burwell.....	22	20 18 1				20 18 1	
Beauce.....							
Belleville.....	116	199 0 5				199 0 5	
Bondhead.....	8	14 4 8				14 4 8	
Brockville.....	169	210 19 1				210 19 1	
Bytown.....							
Bruce.....	1,961	1,121 8 7				1,121 8 7	
Chatham.....	60	125 0 4				125 0 4	
Chippewa.....	278	346 12 5				346 12 5	
Clarenceville.....							
Cobourg.....	43	76 2 7				76 2 7	
Cornwall.....	4	10 15 0				10 15 0	
Colborne.....	17	22 6 10				22 6 10	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....	217	272 0 2				272 0 2	
Darlington.....	11	14 0 3				14 0 3	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	118	179 14 11				179 14 11	
Dundee.....	4	8 0 0				8 0 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....	12	16 8 9				16 8 9	
Frelighsburg.....	2	3 17 6				3 17 6	
Gananoque.....	1	1 0 0				1 0 0	
Goderich.....	10	16 15 0				16 15 0	
Grafton.....	2	2 2 0				2 2 0	
Gaspé.....	45	24 14 2	24 14 2				
Hereford.....							
Hamilton.....	593	741 15 1				741 15 1	
Hemmingford.....							
Hope.....	100	125 11 4				125 11 4	
Huntingdon.....							
Kingston.....	425	531 14 4				531 14 4	
Lacolle.....	3	4 14 0				4 14 0	
Maitland.....	6	12 9 1				12 9 1	
Maria Town.....	8	10 15 6				10 15 6	
Milford.....							
Montréal.....	365	455 19 11	288 7 9		84 8 0	133 4 2	
New Castle.....	6	13 5 8				13 5 8	
Niagara.....	57	106 4 10				106 4 10	
Oakville.....	18	44 17 3				44 17 3	
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	82	111 14 11				111 14 11	
Picton.....	21	26 11 2				26 11 2	
Potton.....							
Prescott.....	59	74 17 8				74 17 8	
Québec.....	30,798	13,728 11 8	13,520 9 11		208 1 9		
Queenston.....	2	2 10 0				2 10 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....	13	17 0 7				17 0 7	
Russeltown.....							
Sandwich.....	25	30 9 10				30 9 10	
Sarnia.....	43	45 12 6				45 12 6	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	13	16 0 5				16 0 5	
St. Jean.....	122	156 1 3				156 1 3	
St. Régis.....							
Stanley.....	362	396 0 1				396 0 1	
Sutton.....							
Toronto.....	2,484	3,105 14 0				3,105 14 0	
Wallaceburg.....	1	1 0 0				1 0 0	
Wellington.....	7	9 3 0				9 3 0	
Whitby.....	17	34 2 8				34 2 8	
Total.....	38,887	22,682 2 1	13,833 1 10		242 9 9	8,606 10 6	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TEINTURES,—IMPORTÉ					
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.			
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....		10 3 6					10 3 6	
Bath.....		43 17 8					43 17 8	
Burwell.....								
Beauce.....								
Belleville.....		195 12 8					195 12 8	
Bondhead.....		3 11 2					3 11 2	
Brockville.....		315 17 1					315 17 1	
Bytown.....								
Bruce.....								
Chatham.....		60 2 6					60 2 6	
Chippewa.....		101 1 5					101 1 5	
Clarenceville.....								
Cobourg.....		127 18 7					127 18 7	
Cornwall.....		23 8 11					23 8 11	
Colborne.....								
Coteau du Lac.....								
Credit.....								
Dalhousie.....		49 3 6					49 3 6	
Darlington.....		19 17 6					19 17 6	
Dickenson's Landing.....								
Dover.....		72 9 3					72 9 3	
Dundee.....								
Dunnville.....		115 9 0					115 9 0	
Elgin.....								
Fort Erie.....		101 7 6					101 7 6	
Fréligsburg.....		16 16 6					16 16 6	
Gananoque.....		2 7 8					2 7 8	
Goderich.....		3 1 9					3 1 9	
Grafton.....								
Gaspé.....								
Hereford.....								
Hamilton.....		1,368 9 6					1,368 9 6	
Hemmingford.....								
Hope.....		12 1 9					12 1 9	
Huntingdon.....								
Kingston.....		330 5 11					330 5 11	
Lacolle.....		6 3 5					6 3 5	
Maitland.....								
Maria Town.....		1 17 11					1 17 11	
Milford.....								
Montréal.....		1,762 1 5	1,591 13 11				170 7 6	
New Castle.....		2 18 9					2 18 9	
Niagara.....		20 14 3					20 14 3	
Oakville.....		159 5 5					159 5 5	
Owen's Sound.....		0 14 4					0 14 4	
Penetanguishene.....								
Phillpsburg.....		18 13 6					18 13 6	
Picton.....		77 17 0					77 17 0	
Potterton.....		0 5 6					0 5 6	
Prescott.....		31 9 6					31 9 6	
Québec.....		1,755 8 11	1,755 8 11					
Queenston.....		8 15 0					8 15 0	
Rivière aux Raisins.....								
Rondeau.....		3 17 9					3 17 9	
Rowan.....		4 1 7					4 1 7	
Russeltown.....								
Sandwich.....		18 16 7					18 16 7	
Sarnia.....		9 4 11					9 4 11	
Sault Ste. Marie.....								
Stanstead.....		168 14 8					168 14 8	
St. Jean.....		3,488 6 8					3,488 6 8	
St. Régis.....								
Stanley.....		550 0 10					550 0 10	
Sutton.....								
Toronto.....		2,289 5 0					2,289 5 0	
Wallaceburg.....								
Wellington.....		6 11 5					6 11 5	
Whitby.....		11 13 0					11 13 0	
Total.....		13,380 0 8	3,347 2 10				10,032 17 10	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa		29 16 8				29 16 8	
Clarenceville		3 8 9				3 8 9	
Cobourg							
Cornwall		70 7 4				70 7 4	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville		26 15 0				26 15 0	
Elgin							
Fort Erié		218 17 9				218 17 9	
Freligshburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		544 19 6				544 19 6	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		35 7 8				35 7 8	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		6,846 15 1	5,372 18 10			1,473 16 3	
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec		3,057 17 6	2,832 18 8			224 18 9	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich		3 0 0				3 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		2,217 7 4				3,217 7 4	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto		1,043 3 7				1,043 3 7	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		14,097 16 2	8,205 17 7			5,891 18 7	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PEAUX,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		148 4 0				148 4 0	
Bath		27 0 10				27 0 10	
Burwell		148 0 3				148 0 3	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville		6,597 3 7				6,597 3 7	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa		8,887 8 2				8,887 8 2	
Clarenceville							
Cobourg		136 11 7				136 11 7	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington		217 1 2				217 1 2	
Dickenson's Landing		31 11 4				31 11 4	
Dover		497 4 8				497 4 8	
Dundas							
Dunnville		182 10 0				182 10 0	
Elgin							
Fort Erie		7 2 6				7 2 6	
Frelighsburg		232 10 0				232 10 0	
Sananoque		80 0 0				80 0 0	
Godarich							
Graton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		3,871 8 9				3,871 8 9	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		729 17 7				729 17 7	
Kingston		713 5 10				713 5 10	
Lacolle		86 18 6				86 18 6	
Maitland							
María Town							
Milford							
Montréal		13 12 6				13 12 6	
New Castle							
Niagara							
Oakville		2,047 2 0				2,047 2 0	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		5,078 15 10				1,640 10 6	3,438 5 4
Pictou		1,955 8 10				1,955 8 10	
Pottón							
Prescott		337 5 4				337 5 4	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		51 8 0				51 8 0	
St. Jean		16,628 7 5				16,628 7 5	
St. Régis							
Stanley		1,361 1 7				1,361 1 7	
Sutton							
Toronto		1,747 0 10				1,747 0 10	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		731 6 10				731 6 10	
Total		52,548 17 11				49,107 12 7	3,438 5 4

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VIEUX CORDAGES ET ÉTOUPE,—IMPORTÉ				
			De la Grande-Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qix. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg	10 0 0	12 10 0				12 10 0	
Bath							
Burwell	1 0 0	1 6 0				1 6 0	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville	1 1 0	1 10 6				1 10 6	
Bytown							
Bruce							
Chatham	7 2 0	9 7 8				9 7 8	
Chippewa	23 0 0	31 19 2				31 19 2	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit	1 2 0	1 15 7				1 15 7	
Dalhousie							
Darlington							
Diekenson's Landing							
Dover	6 1 0	7 13 10				7 13 10	
Durdee							
Dunnville	0 1 6	0 7 6				0 7 6	
Elgin							
Fort Erie	16 2 0	20 12 6				20 12 6	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	2 0 0	2 12 0	2 12 0				
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope	26 3 0	33 4 2				33 4 2	
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	276 2 0	345 9 2	248 10 3			96 18 11	
New Castle	0 3 16	1 0 4				1 0 4	
Niagara	0 3 0	0 17 10				0 17 10	
Oakville	10 1 0	12 16 9				12 16 9	
Owen's Sound	0 1 20	0 11 0				0 11 0	
Penatanguishene							
Phillipsburg	2 0 0	2 10 10				2 10 10	
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec	1,242 0 0	1,552 12 5	1,552 12 5				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondenu							
Rowan	4 3 0	5 17 0				5 17 0	
Russelltown							
Sandwich	4 3 15	5 19 6				5 19 6	
Sarnia	1 3 0	2 2 6				2 2 6	
Sault Ste. Marie							
Starstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley	3 3 0	4 17 11				4 17 11	
Sutton							
Toronto	47 2 0	59 5 8				59 5 8	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	1,691 2 1	2,116 19 10	1,803 14 8			313 5 2	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SAINDOUX,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		4 7 0				4 7 0	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce		3 10 2				3 10 2	
Chatham							
Chippewa		70 17 4				70 17 4	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		58 7 7				58 7 7	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		0 12 5				0 12 5	
Dundee							
Dunnville		19 11 3				19 11 3	
Elgin							
Fort Erié		106 15 3				106 15 3	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		116 19 8				116 19 8	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal		4,448 9 5				4,448 9 5	
New Castle							
Niagara		4 6 11				4 6 11	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		1 2 9				1 2 9	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec		1,294 16 2				1,294 16 2	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich		118 17 3				118 17 3	
Sarnia		3 8 0				3 8 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis		0 17 10				0 17 10	
Stanley		0 10 2				0 10 2	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		6,243 9 2				6,243 9 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	GRAISSE ET DÉCHETS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		175 6 0				175 6 0	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		46 17 8				46 17 8	
Darlington							
Diokenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville		252 14 2				252 14 2	
Elgin							
Fort Erie		9 13 9				9 13 9	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		42 13 1				42 13 1	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		27 3 8				27 3 8	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		242 0 0				242 0 0	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston		5 12 6				5 12 6	
Rivière aux Raisins		0 15 0				0 15 0	
Rondeau							
Rowan							
Russelltown		2 10 0				2 10 0	
Sandwich		5 15 0				5 15 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		811 0 10				811 0 10	

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PLOMB,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		0 16 3				0 16 3	
Bath							
Burwell		0 8 10				0 8 10	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham		13 0 0				13 0 0	
Chippewa		30 10 5				30 10 5	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		1 13 9				1 13 9	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		20 17 3				20 17 3	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé		10 9 5			10 9 5		
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		6 7 1				6 7 1	
Huntingdon							
Kingston							
Laocle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		587 14 0	587 14 0				
New Castle							
Niagara		3 3 7				3 3 7	
Oakville		0 9 2				0 9 2	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott		2 7 4				2 7 4	
Québec		383 14 2	383 14 2				
Queenston		0 10 0				0 10 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		0 7 0				0 7 0	
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia		8 13 8				8 13 8	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		7 13 9				7 13 9	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto		2 3 9				2 3 9	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		1,080 19 5	971 8 2	10 9 5		99 1 10	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MINERAI ET MÉTAUX,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gunapoquo							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville		52 2 1				52 2 1	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott		3 14 4				3 14 4	
Québec		8 6 8	8 6 8				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		64 3 1	8 6 8			55 16 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POIX ET GOUDRON,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	3	3 7 6				3 7 6	
Bath.....	6	6 14 3				6 14 3	
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	10	10 11 11				10 11 11	
Bytown.....							
Brnce.....							
Chatham.....	6	5 19 6				5 19 6	
Chippewa.....	5	4 12 6				4 12 6	
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....	44	19 9 9				19 9 9	
Darlington.....	4	3 0 1				3 0 1	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	4	3 10 11				3 10 11	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....	15	10 0 0				10 0 0	
Freighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	87	46 12 8			46 12 8		
Hereford.....							
Hamilton.....	37	28 5 3				28 5 3	
Hemmingford.....							
Hope.....	3	2 14 7				2 14 7	
Huntingdon.....							
Kingston.....	53	39 14 2				39 14 2	
Lacolle.....	2	1 13 0				1 13 0	
Maitland.....							
Maria Town.....	2	2 0 0				2 0 0	
Millford.....							
Montréal.....	125	94 13 0	14 18 1			79 14 11	
New Castle.....							
Ningara.....	13	10 1 7				10 1 7	
Oakville.....	7	4 19 2				4 19 2	
Owen's Sound.....	2	2 8 2				2 8 2	
Penétanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....	3	2 5 8				2 5 8	
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	1,090	818 4 2	462 2 4			356 1 10	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....	3	3 8 8				3 8 8	
Rowan.....	3	2 18 6				2 18 6	
Russelton.....							
Sandwich.....	11	8 8 11				8 8 11	
Sarnia.....	9	6 13 9				6 13 9	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	2	1 3 9				1 3 9	
St. Jean.....	280	126 8 6				126 8 6	
St. Régis.....							
Stanley.....	10	8 16 10				8 16 10	
Sutton.....							
Toronto.....	148	111 14 8				111 14 8	
Wallaceburg.....	3	2 15 0				2 15 0	
Wellington.....							
Whitby.....	18	8 18 0				8 18 0	
Total.....	2,014	1,402 4 5	477 0 5		46 12 8	878 11 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CORDE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauco							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa		45 17 9				45 17 9	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne		19 6 2				19 6 2	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		10 18 6				10 18 6	
Fielighsburg							
Gananoque							
Goderich		12 18 9				12 18 9	
Grafton							
Gaspé		8 5 0	8 5 0				
Herford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		1 3 2				1 3 2	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara		2 17 4				2 17 4	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec		13,819 4 7	13,755 13 9			63 10 10	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia		7 8 3				7 8 3	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		139,27 19 6	13,763 18 9			164 0 9	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	RÉSINE ET ROSINE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		1 15 0				1 15 0	
Bath		0 19 3				0 19 3	
Burwell							
Benuee							
Belleville		5 6 3				5 6 3	
Bondhead							
Brockville		2 1 4				2 1 4	
Bytown							
Bruce							
Chatham		1 13 1				1 13 1	
Chippewa		16 17 0				16 17 0	
Clarendonville							
Cobourg		13 9 6				13 9 6	
Cornwall							
Colborne		0 3 0				0 3 0	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		6 10 4				6 10 4	
Darlington		0 15 3				0 15 3	
Dickenson's Landing							
Dover		8 2 8				8 2 8	
Dundee							
Dunnville		128 10 0				128 10 0	
Elgin		0 5 0				0 5 0	
Fort Erié		1 5 0				1 5 0	
Freighsburg							
Gananoque							
Godorich							
Gratton							
Gaspé		0 12 3			0 12 3		
Hereford							
Hamilton		125 11 11				125 11 11	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle		0 12 9				0 12 9	
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal		72 1 10	10 15 8			61 6 2	
New Castle							
Niagara		8 10 4				8 10 4	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg		0 12 9				0 12 9	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec		281 6 2				281 6 2	
Queenston		0 5 0				0 5 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich		2 0 0				2 0 0	
Sarnia		1 15 0				1 15 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		0 13 6				0 13 6	
St. Jean		118 12 8				118 12 8	
St. Régis							
Stanley		62 15 11				62 15 11	
Sutton							
Toronto		117 11 5				117 11 5	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		9 4 5				9 4 5	
Total		989 18 7	10 15 8		0 12 3	978 10 8	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ACIER,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....		10 0 0				10 0 0	
Bath.....							
Burwell.....		3 14 9				3 14 9	
Beauce.....							
Belleville.....		60 15 4	15 2 10			45 12 6	
Bondhead.....							
Brockville.....		33 19 0	33 19 0				
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....		2 5 5				2 5 5	
Chippewa.....		50 7 11				50 7 11	
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....		1 15 5				1 15 5	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....		31 0 0				31 0 0	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....		0 14 2				0 14 2	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Érié.....		24 2 3				24 2 3	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....		13 15 6	13 15 6				
Hereford.....							
Hamilton.....		299 12 2	240 18 9			58 13 11	
Hemmingford.....							
Hope.....		16 12 1				16 12 1	
Huntingdon.....							
Kingston.....		131 3 11				131 3 11	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Millford.....							
Montréal.....		10,251 13 5	10,211 12 11				40 0 6
Newcastle.....							
Niagara.....		29 16 0				29 16 0	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....		140 13 3	134 3 11			6 9 4	
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....		7 12 6	7 4 10			0 7 8	
Québec.....		1,051 19 9	1,051 19 9				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....		1 8 1				1 8 1	
Russelltown.....							
Sandwich.....		7 16 1				7 16 1	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		4 6 9				4 6 9	
St. Jean.....		79 1 0				79 1 0	
St. Régis.....							
Stanley.....		7 7 3				7 7 3	
Sutton.....							
Toronto.....		2,507 19 8				2,507 19 8	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		14,769 11 8	11,708 17 0			3,020 14 2	40 0 6

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	SUIF,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce		5 13 2				5 13 2	
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa		4,109 15 2				4,109 15 2	
Clarenceville							
Cobourg		587 1 3				587 1 3	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		87 17 10				87 17 10	
Dundee		34 1 11				34 1 11	
Dunnville		318 13 4				318 13 4	
Elgin							
Fort Erie		801 11 6				801 11 6	
Frelighsburg		891 1 9				891 1 9	
Gananoque							
Goderich							
Grafton		66 11 8				66 11 8	
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		1,185 1 0				1,185 1 0	
Hemmingford							
Hope							
Hunlingdon		0 2 6				0 2 6	
Kingston		913 17 3				913 17 3	
Lacolle		153 18 11				153 18 11	
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		11,014 9 6				11,014 9 6	
New Castle							
Niagara		4 11 5				4 11 5	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		912 11 2				912 11 2	
Pitton							
Potter							
Prescott		21 12 8				21 12 8	
Québec		3,970 16 11	545 5 9			3,425 11 2	
Queenston		372 7 2				372 7 2	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		18 7 6				18 7 6	
Russettown		4 7 6				4 7 6	
Sandwich		381 6 10				381 6 10	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		2 12 8				2 12 8	
St. Jean		6,578 13 6				6,578 13 6	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto		3,072 8 1				3,072 8 1	
Wallaceburg		25 6 3				25 6 3	
Wellington							
Whitby							
Total		35,534 18 5	545 5 9			34,989 12 8	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TOUS AUTRES ARTICLES (Sujet aux Droits),—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell		212 11 0				212 11 0	
Beauce							
Belleville		202 8 3	124 10 1			77 18 2	
Bondhead		31 5 6				31 5 6	
Brockville		290 5 6	85 10 7			204 14 11	
Bytown							
Bruce		2 5 0				2 5 0	
Chatham		153 15 0				153 15 0	
Chippewa		456 1 11				456 1 11	
Clarenceville							
Cobourg		2,209 2 0				2,209 2 0	
Cornwall		615 17 5				615 17 5	
Colborne		3 15 0				3 15 0	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		240 2 9				240 2 9	
Darlington		15 8 0				15 8 0	
Dickenson's Landing		2 17 2				2 17 2	
Dover		27 19 11				27 19 11	
Dundee		3 10 0				3 10 0	
Dunnville		139 2 6				139 2 6	
Elgin		43 19 9				43 19 9	
Fort Erie		2 17 0				2 17 0	
Frelighsburg		96 5 11				96 5 11	
Gananoque		0 2 3				0 2 3	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		240 12 3				240 12 3	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		2 0 8				2 0 8	
Kingston		762 7 3				762 7 3	
Lacolle		15 4 0				15 4 0	
Maitland		130 16 4				130 16 4	
Maria Town		1 8 11				1 8 11	
Milford							
Montreal		110,584 10 6	108,073 7 6		27 14 10	2,583 8 2	
New Castle							
Niagara		485 0 0				485 0 0	
Oakville		210 12 4				210 12 4	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		78 3 5				78 3 5	
Pictou		45 18 10				45 18 10	
Potton		30 3 9				30 3 9	
Prescott		88 9 8				88 9 8	
Québec		63,151 18 2	63,151 18 2				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau		134 7 3				134 7 3	
Rowan							
Russettown		2 10 0				2 10 0	
Sandwich		168 7 8				168 7 8	
Sarnia		68 10 7				68 10 7	
Sault Ste. Marie		6,796 19 5				6,796 19 5	
Stanstead		49 9 0				49 9 0	
St. Jean		1,871 1 11	51 6 2			1,819 15 9	
St. Régis		4 2 8				4 2 8	
Stanley		24 14 8				24 14 8	
Sutton		29 1 0				29 1 0	
Toronto		5,763 11 8				5,763 11 8	
Wallaceburg		6 10 0				6 10 0	
Wellington							
Whitby		33 0 10				33 0 10	
Total		195,529 4 7	171,486 12 6		27 14 10	24,014 17 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHEVAUX, (Exempts),—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....	1	15 15 0				15 15 0	
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	7	74 13 4				74 13 4	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....	10	111 10 0				111 10 0	
Chippewa.....	2	33 0 0				33 0 0	
Clarenceville.....							
Cobourg.....	3	82 10 0				82 10 0	
Cornwall.....	1	20 0 0				20 0 0	
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....	3	50 0 0				50 0 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....	38	491 1 4				491 1 4	
Frelighsburg.....	5	235 0 0				235 0 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....	4	40 0 0				40 0 0	
Hops.....	2	40 0 0				40 0 0	
Huntingdon.....	3	57 19 2				57 19 2	
Kingston.....	11	215 1 8				215 1 8	
Lacolle.....	3	62 5 5				62 5 5	
Maitland.....	2	10 0 0				10 0 0	
Maria Town.....	4	181 5 0				181 5 0	
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....	16	222 10 0				222 10 0	
Pictou.....							
Potter.....	7	61 5 0				61 5 0	
Prescott.....	3	330 8 4				330 8 4	
Québec.....	1	20 0 0	20 0 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	18	175 0 0				175 0 0	
Sarnia.....	19	269 0 0				269 0 0	
Sault Ste. Marie.....							
Starstead.....	15	180 15 5				180 15 5	
St. Jean.....	2	47 10 0				47 10 0	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....	1	27 13 4				27 13 4	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	181	3,004 3 0	20 0 0			2,984 3 0	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VACHES, (Exempts)—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville	1	2 10 10				2 10 10	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	3	8 10 0				8 10 0	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	1	5 0 0				5 0 0	
Dover							
Dundee	1	3 10 0				3 10 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	13	61 15 0				61 15 0	
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford	6	18 0 0				18 0 0	
Hope							
Huntingdon							
Kingston	3	7 12 6				7 12 6	
Lucolle							
Maitland							
Maria Town	1	5 10 0				5 10 0	
Milford							
Montréal	1	5 0 0				5 0 0	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	34	91 15 0				91 15 0	
Pictou							
Potter	7	17 10 0				17 10 0	
Prescott							
Québec	3	45 0 0	45 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	5	10 0 0				10 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	35	86 3 10				86 3 10	
St. Jean	6	38 10 0				38 10 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	120	406 7 2	45 0 0			361 7 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BŒUFS ET TAUREAUX (Exempts)—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Heauce.....							
Belleville.....							
Boulhead.....							
Brockville.....	1	20 6 8				20 6 8	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....	2	10 0 0				10 0 0	
Chippewa.....	2	20 0 0				20 0 0	
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Croft.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	2	15 0 0				15 0 0	
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....	2	10 0 0				10 0 0	
Freightsburg.....	2	9 5 0				9 5 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hammingsford.....	1	7 0 0				7 0 0	
Hops.....							
Huntingdon.....	1	0 5 1				0 5 1	
Kingston.....	2	19 1 3				19 1 3	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	2	10 10 0				10 10 0	
Milford.....							
Montréal.....	3	42 10 0				42 10 0	
New Castle.....							
Ningara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	22	151 5 0				151 5 0	
Pictou.....							
Potter.....	3	14 5 0				14 5 0	
Prescott.....							
Québec.....	1	20 0 0	20 0 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	2	12 10 0				12 10 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	5	47 0 5				47 0 5	
St. Jean.....	1	30 0 0				30 0 0	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	54	498 18 5	20 0 0			418 18 5	

Appendice
(A)
1851.

No. 14.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MOUTONS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville	1	0 10 2				0 10 2	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	286	115 5 6				115 5 6	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee	1	0 15 0				0 15 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg	10	17 5 0				17 5 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon	11	5 11 10				5 11 10	
Kingston	11	13 19 7				13 19 7	
Lacolle							
Mailand							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara	2	7 12 6				7 12 6	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	8	12 11 2				12 4 2	
Pictou							
Potter	16	5 15 0				5 15 0	
Prescott							
Québec	6	7 10 0	7 10 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	22	8 17 5				8 17 5	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	5	2 10 0				2 10 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	379	198 6 2	7 10 0			190 16 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PORCS, (Exempts),—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques:		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Coruwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington	2	2 10 0				2 10 0	
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Port Erié	2	4 0 0				4 0 0	
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	3	2 15 0				2 15 0	
Pictou							
Potter							
Prescott	1	0 12 9				0 12 9	
Québec	2	1 0 0	1 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	3	3 10 0				3 10 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	1	0 10 0				0 10 0	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	14	14 17 9	1 0 0			13 17 9	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	PRÉPARATIONS ANATOMIQUES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays. Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter		75 0 0				75 0 0	
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		75 0 0				75 0 0	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POTASSES.—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		13 12 5				13 12 5	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		12 9 3				12 9 3	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		26 1 8				26 1 8	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	PERLASSES, (Exempts)—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....		2 17 6				2 17 6	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....		6 18 6				6 18 6	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....		4 10 0				4 10 0	
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		14 6 0				14 6 0	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LIVRES, (Exempts),—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....		23 19 2				23 19 2	
Burwell.....		5 3 7				5 3 7	
Beauce.....							
Belleville.....		246 11 10				246 11 10	
Bondhead.....		30 2 9				30 2 9	
Brockville.....		1,378 12 10	13 13 3			1,364 19 7	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....		46 8 5				46 8 5	
Chippowa.....		1,186 9 7				1,186 9 7	
Clarenceville.....		10 2 8				10 2 8	
Cobourg.....		1,535 6 8				1,535 6 8	
Cornwall.....		57 1 3				57 1 3	
Colborne.....		44 6 10				44 6 10	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....		7 17 6				7 17 6	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....		389 6 3				389 6 2	
Dundee.....		6 5 0				6 5 0	
Dunnville.....		285 14 0				285 14 0	
Elgin.....		1 10 0				1 10 0	
Fort Erié.....		467 9 10				467 9 10	
Frelighsburg.....		31 16 7				31 16 7	
Gananoque.....		0 11 3				0 11 3	
Goderich.....		1 5 0				1 5 0	
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....		5,405 3 4	1,049 13 2			4,355 10 2	
Hemmingford.....		58 0 0				58 0 0	
Hope.....		505 2 3				505 2 3	
Huntingdon.....		4 13 6				4 13 6	
Kingston.....		3,109 18 2				3,109 18 2	
Lacolle.....		32 13 11				32 13 11	
Maitland.....		9 10 7				9 10 7	
Maria Town.....		50 8 6				50 8 6	
Milford.....							
Montréal.....		11,951 7 11	11,674 5 9		40 7 0	236 15 2	
Newcastle.....		11 7 0				11 7 0	
Niagara.....		432 7 5				432 7 5	
Oakville.....		20 14 11				20 14 11	
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....		1,457 19 9				1,457 19 9	
Pictou.....		228 16 10				228 16 10	
Potter.....		1 16 3				1 16 3	
Prescott.....		1,076 0 5				1,076 0 5	
Québec.....		1,275 14 2	1,275 14 2				
Queenston.....		980 15 11				980 15 11	
Rivière aux Raisins.....		3 0 0				3 0 0	
Rondeau.....							
Rowan.....		0 5 1				0 5 1	
Russelltown.....							
Sandwich.....		100 7 4				100 7 4	
Sarnia.....		71 8 1				71 8 1	
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		472 18 3				472 18 3	
St. Jean.....		10,226 13 3	409 17 11			8,803 13 2	1,013 2 2
St. Régis.....		1 2 6				1 2 6	
Stanley.....		1,113 14 4				1,113 14 4	
Sutton.....							
Toronto.....		16,303 5 4	1,524 5 6			14,779 19 10	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....		232 14 11				232 14 11	
Total.....		60,895 0 11	15,947 9 9		40 7 0	43,894 2 0	1,013 2 2

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BUSTES ET PLÂTRES,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Freightsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Caspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....		3 3 7				3 3 7	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....		25 8 4				25 8 4	
Kingston.....		1 5 5				1 5 5	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		43 13 1	39 18 1			3 15 0	
Newcastle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....		0 10 0				0 10 0	
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Picton.....							
Potton.....							
Præscott.....							
Québec.....		2 13 0				2 13 0	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....		2 18 9				2 18 9	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....		251 11 1				219 16 5	31 14 8
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		331 3 3	39 18 1			259 10 6	31 14 8

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	COTON EN LAINE,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.							
Bath		114 13 10				114 13 10	
Burwell		2 3 3				2 3 3	
Beauce							
Belleville		23 17 10				23 17 10	
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville		2 5 0				2 5 0	
Cobourg		192 5 2				192 5 2	
Cornwall							
Colborne		2 3 9				2 3 9	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié		14 17 6				14 17 6	
Fréighsburg							
Gananoque							
Goderich		4 0 0				4 0 0	
Grafton							
Gaspé							
Hereford.							
Hamilton.							
Hemmingford		21 17 6				21 17 6	
Hope							
Huntingdon							
Kingston.							
Lacolle							
Maitland							
Marin Town.							
Millford							
Montréal.		260 10 2				260 10 2	
New Castle.							
Niagara.							
Oakville							
Owen's Sound.							
Penetanguishene							
Phillipsburg		3 3 7				3 3 7	
Piton		13 18 9				13 18 9	
Potter		6 0 0				6 0 0	
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins.							
Rondeau.		3 11 10				3 11 10	
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		840 9 10				840 9 10	
St. Jean		2,247 1 2				2,247 1 2	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto.							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		3,752 19 2				3,752 19 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	ÉBÉNISTERIE, (Exempte)—IMPORTÉE				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundas.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Fréligsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		155 0 10				155 0 10	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....		1 13 11				1 13 11	
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		156 14 9				156 14 9	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CARROSSES,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville	16	171 12 1				171 12 1	
Bytown							
Bruce							
Chatham	2	28 10 0				28 10 0	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	12	136 5 0				136 5 0	
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	40	452 10 0				452 10 0	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope	1	10 0 0				10 0 0	
Huntingdon	7	71 3 4				71 3 4	
Kingston	82	1,091 3 6				1,091 3 6	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara	41	469 10 0				469 10 0	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott	69	788 2 6				788 2 6	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia	14	228 0 0				228 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	3	10 15 0				10 15 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	1	5 0 0				5 0 0	
Total	288	3,462 11 5				3,462 11 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CARROSSES DE MÉNAGERIES, (Exempts)—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee		1,540 0 0				1,540 0 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Érié							
Fonthillburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton							
Hemmingford		21 1 11				21 1 11	
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russettown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		1,561 1 11				1,561 1 11	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	ARGENT MONNAYÉ OU EN LINGOT,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton		12 10 0				12 10 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		2,541 13 4				2,541 13 4	
Lacolle							
Maitland							
Matia Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Panetanguishene							
Philipsburg		2,833 15 7				2,833 15 7	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		39,953 14 3				39,953 14 3	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto		10,250 0 0				10,250 0 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		55,591 13 2				55,591 13 2	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	DESSINS,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.		6 5 0				6 5 0	
Bath.							
Burwell.		2 3 4				2 3 4	
Beauce.							
Belleville.		5 16 11				5 16 11	
Bondhead.							
Brockville.		33 3 4				33 3 4	
Bytown.							
Bruce.							
Chatham.							
Chippewa.		1 17 0				1 17 0	
Clarenceville.							
Cobourg.							
Cornwall.							
Colborne.							
Coteau du Lac.							
Credit.							
Dalhousie.							
Darlington.							
Dickenson's Landing.							
Dover.		22 8 3				22 8 3	
Dundee.							
Dunnville.							
Elgin.							
Fort Erie.		16 5 0				16 5 0	
Frelighsburg.		1 10 0				1 10 0	
Gananoque.							
Goderich.							
Grafton.							
Gaspé.							
Hereford.							
Hamilton.		339 8 3				339 8 3	
Hemmingford.							
Hope.		0 17 7				0 17 7	
Huntingdon.							
Kingston.		29 3 1				29 3 1	
Lacolle.							
Maitland.							
Marin Town.							
Milford.							
Montréal.		645 12 5	591 6 11		10 0 0	44 5 6	
New Castle.							
Niagara.		7 5 1				7 5 1	
Oakville.							
Owen's Sound.							
Penetanguishene.							
Philipsburg.		36 15 4				36 15 4	
Picton.							
Porton.							
Prescott.		841 13 10				841 13 10	
Québec.		29 2 6	29 2 6				
Queenston.							
Rivière aux Raisins.							
Rondeau.							
Rowan.							
Russeltown.							
Sandwich.		4 15 0				4 15 0	
Sarnia.							
Saint Ste. Marie.							
Stanstead.							
St. Jean.		1,519 19 0				1,509 0 7	10 18 5
St. Régis.							
Stanley.							
Sutton.							
Toronto.							
Wallaceburg.							
Wellington.							
Whitby.							
Total.		3,544 0 11	620 9 5		10 0 0	2,902 13 1	10 18 5

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	DONS,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham		95 5 0				95 5 0	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Evié							
Fréligsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle		173 4 3				173 4 3	
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		150 8 8	150 8 8				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott		7 10 0				7 10 0	
Québec		447 7 2	447 7 2				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich		381 15 0				381 15 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		3 15 0				3 15 0	
St. Jean		5 0 0				5 0 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		1,264 5 1	597 15 10			666 9 3	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	INSTRUMENTS ARATOIRES,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell		7 12 6				7 12 6	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Fielighsburg							
Gananoque		3 0 0				3 0 0	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		19 7 0				19 7 0	
Huntingdon							
Kingston		8 17 11				8 17 11	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg		43 19 2				43 19 2	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia		11 5 0				11 5 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		20 1 3				20 1 3	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		114 2 10				114 2 10	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHEVAUX DE VOYAGEURS,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	Du l'Amérique du Nord.		
Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Bouaco.....	28	505 5 0				505 5 0	
Belloville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	21	333 14 2				333 14 2	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	16	238 15 0				238 15 0	
Dover.....	1	19 0 8				19 6 8	
Dundee.....							
Dunnville.....	1	10 0 0				10 0 0	
Elgin.....							
Fort Erie.....	38	621 5 0				621 5 0	
Freighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Gratton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....		0 10 0				0 10 0	
Huntingdon.....	8	111 6 6				111 6 6	
Kingston.....	107	1,870 3 5				1,870 3 5	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Matia Town.....	1	18 0 0				18 0 0	
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....	40	607 10 0				607 10 0	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....	93	1,545 9 7				1,545 9 7	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	103	1,781 5 0				1,781 5 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....	1	5 0 0				5 0 0	
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	458	7,667 10 4				7,667 10 4	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CARTES DE GÉOGRAPHIE,—IMPORTÉES				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....		5 8 6				5 8 6	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....		45 4 7				45 4 7	
Clarenceville.....		4 5 0				4 5 0	
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....		43 5 3				43 5 3	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....		22 8 11				22 8 11	
Dundee.....		6 0 0				6 0 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....		30 8 0				30 8 0	
Fréighsburg.....		14 0 0				14 0 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....		32 13 2				32 13 2	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....		189 19 3				189 19 3	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....		14 19 9				14 19 9	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....		94 16 1				94 16 1	
Picton.....		3 7 8				3 7 8	
Potton.....							
Prescott.....		17 4 5				17 4 5	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....		5 0 0				5 0 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanslead.....							
St. Jean.....		85 11 8				85 11 8	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		614 12 3				614 12 3	

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MAÏS,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell		0 1 0				0 1 0	
Beauce							
Belleville	1,000	127 1 8				127 1 8	
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Brnoo							
Chatham							
Chippewa	132	16 18 0				16 18 0	
Clarenceville	4	1 4 5				1 4 5	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	5,357	660 12 6			81 12 6	588 0 0	
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton	7,500	875 0 0				875 9 0	
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hummingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		0 4 5				0 4 5	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	62,293	7,536 16 0				7,536 16 0	
New Castle							
Niagara		0 2 6				0 2 6	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott	1,231	174 9 1				174 9 1	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	61	8 7 6				8 7 6	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	189	23 7 10				23 7 10	
St. Jean	1	0 5 0				0 5 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	77,758	9,493 9 11			81 12 6	9,351 17 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MODÈLES,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauco							
Belleville		23 6 2				23 6 2	
Bondhead							
Brockville		38 13 1				38 13 1	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		19 8 11				19 8 11	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Fielighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		5 1 0				5 1 0	
Hemmingford							
Hope		48 13 6				48 13 6	
Huntingdon							
Kingston		58 17 1				58 17 1	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		3 1 5				3 1 5	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		5 15 0				5 15 0	
Picton							
Pottou							
Prescott		5 9 4				5 9 4	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins		3 0 0				3 0 0	
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		0 10 0				0 10 0	
St. Jean		8 0 0				8 0 0	
St. Régis							
Stanley		159 15 8				159 15 8	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington		1 5 5				1 5 5	
Whitby							
Total		380 16 7				380 16 7	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PROVISIONS MILITAIRES,—IMPORTÉES				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belloville.....							
Bondhead.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickinson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frolichsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Graton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....		269 13 4				269 13 4	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		28,888 13 2	28,888 13 2				
New Castle.....							
Niagara.....		18 5 0	18 5 0				
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Proscott.....							
Québec.....		3,667 18 9	3,667 18 9				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		32,844 10 3	33,574 16 11			269 13 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	PROVISIONS DE MARINE,—IMPORTÉES				
			De la Grande Bretagne. £ s. d.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis. £ s. d.	D'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Des Indes Occidentales. £ s. d.	De l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Érié.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Millford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....							

No. 14.

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	INSTRUMENTS DE PHYSIQUE ET DE CHIMIE,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa		352 0 0				352 0 0	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin		12 10 0				12 10 0	
Fort Erie		3 10 0				3 10 0	
Fréligsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hersford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		20 16 8				20 16 8	
Huntingdon							
Kingston		8 17 11				8 17 11	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		20 0 0				20 0 0	
New Castle							
Niagara		25 0 0				25 0 0	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott		0 17 10				0 17 10	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		53 0 0				35 0 0	18 0 0
St. Régis							
Stanley		59 19 0				59 19 0	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		556 11 5				538 11 6	18 0 0

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SOUDE,—IMPORTÉE				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Buce							
Chatham							
Chippewa		1 13 2				1 13 2	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		1 12 2				1 12 2	
Darlington		1 7 0				1 7 0	
Dickenson's Landing							
Dove		2 16 2				2 16 2	
Dundee							
Dunnville		5 12 6				5 12 6	
Elgin							
Fort Erie							
Fiellighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton		8 10 0				8 10 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston		31 8 11				31 8 11	
Lacolle							
Mailand							
Maria Town							
Millford							
Montréal		6,445 14 7	6,445 14 7				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penotanguishene							
Philipsburg							
Pictou		9 4 7				9 4 7	
Potter							
Prescott							
Québec		818 19 6	818 19 6				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia		3 8 7				3 8 7	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley		9 8 11				9 8 11	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		7,339 16 1	7,264 14 1			75 2 0	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ÉCHANTILLONS,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....		5 0 0				5 0 0	
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....		1 5 5				1 5 5	
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		11 14 0	11 14 0				
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....		4 10 0				4 10 0	
St. Régis.....		1 0 0				1 0 0	
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total		23 9 5	11 14 0			11 15 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	GRAINES,—IMPORTÉES				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Érié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		975 14 10	975 14 10				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott		15 5 0				15 5 0	
Québec		374 16 0	374 16 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		161 7 4				161 7 4	
St. Régis							
Stanley		139 8 7	139 8 7				
Sutton							
Toronto		295 8 0	295 8 9				
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		1,952 0 6	1,775 8 2			176 12 4	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	EFFETS DES ÉMIGRÉS,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath		111 17 6				111 17 6	
Burwell		613 3 8				613 3 8	
Beauce							
Belleville		115 0 0				115 0 0	
Bondhead							
Brockville		286 9 10				286 9 10	
Bytown							
Bruce		1 5 0				1 5 0	
Chatham		700 14 5				700 14 5	
Chippewa		7 10 0				7 10 0	
Clarenceville		112 14 8				112 14 8	
Cobourg							
Cornwall		88 2 6				88 2 0	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie		34 0 0				34 0 0	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		752 7 1				752 7 1	
Dundee		207 5 0				207 5 0	
Dunnville		373 10 0				373 10 0	
Elgin							
Fort-Erié		709 0 1				709 0 1	
Frelighsburg		1,051 11 8				1,051 11 8	
Gananoque		163 0 6				163 0 6	
Goderich		5 0 0				5 0 0	
Grafton		63 0 0				63 0 0	
Gaspé							
Hersford		14 0 0				14 0 0	
Hamilton		3,147 4 9	1,595 5 5			1,551 19 4	
Hemmingford		54 12 0				54 12 0	
Hope							
Huntingdon		63 5 7				63 5 7	
Kingston		3,240 0 8	486 13 4			2,762 7 4	
Lacolle		695 18 5				695 18 5	
Maitland		32 5 0				32 5 0	
Maria Town		58 2 6				58 2 6	
Milford							
Montréal		3,772 13 5	3,228 9 9		403 8 8	140 15 0	
New Castle		84 9 0				84 9 0	
Niagara		70 6 2				70 6 2	
Oakville		24 14 1				24 14 1	
Owan's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg		324 5 10				324 5 10	
Picton		130 0 0				130 0 0	
Potterton		460 3 9				460 3 9	
Prescott		348 5 5				348 5 5	
Québec		123 13 10	123 13 10				
Queenston		1,399 10 0				1,399 10 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau		435 4 6				435 4 6	
Rowan							
Russelltown		113 15 0				113 15 0	
Sandwich		1,006 2 0				1,908 2 0	
Sarnia		579 0 0				579 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead		1,073 16 4				1,073 16 4	
St. Jean		1,283 11 3				1,283 11 3	
St. Régis		63 15 10				63 15 10	
Stanley		1,502 12 8	700 0 0			802 12 8	
Sutton		1,012 11 4				1,012 11 4	
Toronto		3,874 9 2				3,874 9 2	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		25 0 0				25 0 0	
Total		31,318 0 5	6,134 2 4		403 8 8	24,750 9 5	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ARBRES ET PLANTES,—IMPORTÉS				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg		43 5 5				43 5 5	
Bath							
Burwell		4 3 11				4 3 11	
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville		160 5 3				160 5 3	
Bytown							
Buce							
Chatham		18 9 9				18 9 9	
Chippewa		5 0 0				5 0 0	
Clarenceville							
Cobourg		70 18 6				70 18 6	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit		0 1 3				0 1 3	
Dalhousie							
Darlington		338 16 5				338 16 5	
Dickenson's Landing		1 17 6				1 17 6	
Dover		71 15 2				71 15 2	
Dundas							
Dunnville		212 0 0				212 0 0	
Elgin							
Fort Erie							
Frelightsburg							
Gananoque							
Goderich		239 3 5				239 3 5	
Grafton							
Gaspé							
Hereford		457 3 1	8 4 10			448 18 3	
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		51 8 3				51 8 3	
Huntingdon							
Kingston		1,797 15 5				1,797 15 5	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal		102 12 1	52 15 1			109 17 0	
New Castle							
Niagara		10 5 3				10 5 3	
Oakville		175 4 2				175 4 2	
Owen's Sound		0 10 0				0 10 0	
Penetanguisheno							
Philipsburg		21 7 0				21 7 0	
Picton							
Potton							
Prescott		20 6 7				20 6 7	
Québec		30 12 2	30 12 2				
Queenston		163 6 3				163 6 3	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		0 2 7				0 2 7	
Russelltown							
Sandwich		31 0 0				31 0 0	
Sarnia		34 0 0				34 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		470 19 7				470 19 7	
St. Régis							
Stanley		365 16 5				365 16 5	
Sutton							
Toronto		182 0 8				182 0 8	
Wallaceburg							
Wellington		10 0 0				10 0 0	
Whitby		62 5 0				62 5 0	
Total		5,221 11 1	91 12 1			5,129 19 0	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BLÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....	60	15 8 10				15 8 10	
Cornwall.....							
Colborne.....	200	6 5 0				6 5 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	246	41 12 7				41 12 7	
Dover.....							
Dundee.....	3	0 15 0				0 15 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....	10	2 19 1				2 19 1	
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	9	2 14 0			2 14 0		
Hereford.....							
Hamilton.....	299	59 15 7				59 15 7	
Hemmingford.....							
Hope.....	117	23 11 4				23 11 4	
Huntingdon.....							
Kingston.....	145,477	26,203 1 8				26,203 1 8	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	7	1 8 0				1 8 0	
Milford.....							
Montréal.....	9,156	2,066 1 8	6 1 8			2,060 0 0	
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	94	22 15 4				22 15 4	
Québec.....	45	11 5 0			11 5 0		
Queenston.....	14	0 7 6				0 7 6	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	14	3 9 9				3 9 9	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	92	22 10 2				22 10 2	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	155,830	28,484 0 6	6 1 8		13 19 0	28,463 19 10	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LARD DE PREMIÈRE QUALITÉ,—IMPORTÉ				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
	Qtx. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....	25 0 0	35 10 0				35 10 0	
Bath.....							
Burwell.....	266 0 8	371 18 1				371 18 1	
Beauce.....							
Belleville.....	180 0 0	237 3 1				237 3 1	
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....	1,511 2 12	1,848 14 5				1,848 14 5	
Clarencoville.....							
Cobourg.....	5 1 12	9 10 7				9 10 7	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....	40 0 20	47 12 6				47 12 6	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....	350 0 0	403 0 5				403 0 5	
Lacolle.....	7 0 12	10 12 10				10 12 10	
Maitland.....							
Marin Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	23,915 0 4	28,101 5 7				28,101 5 7	
New Castle.....	39 1 21	56 18 10				56 18 10	
Niagara.....	5 1 12	5 10 9				5 10 9	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	89 1 14	133 1 2				133 1 2	
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	123 0 26	185 14 9				185 14 9	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Ruissins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....	247 3 10	356 15 5				356 15 5	
Russeltown.....							
Sandwich.....	495 2 20	700 11 6				700 11 6	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	27,281 1 6	32,503 19 11				32,503 19 11	

TABLEAU GENERAL DES IMPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MARCHANDISES (libres de Droit) NON-ÉNUMÉRÉES,—IMPORTÉES				
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.
				Des Indes Occidentales.	De l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath		90 7 0				90 7 0	
Burwell							
Beauce							
Belleville		44 4 3				44 4 3	
Bondhead							
Brockville		54 2 6				54 2 6	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville		6 12 2				6 12 2	
Cobourg		451 11 3				451 11 3	
Cornwall							
Colborne		100 5 0				100 5 0	
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee		1 16 0				1 16 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie		35 0 0				35 0 0	
Frolichsburg							
Gananoque		21 0 0				21 0 0	
Goderich							
Grafton		24 7 6				24 7 6	
Gaspé		439 14 8	439 14 8				
Hereford							
Hamilton							
Hermingford							
Hope		439 10 4				439 10 4	
Huntingdon							
Kingston		266 7 8	174 2 1			92 5 7	
Lacolle		5 10 10				5 10 10	
Maitland		4 7 6				4 7 6	
Maria Town							
Milford		31 11 9				31 11 9	
Montréal		27,275 16 6	6,571 12 5		20,694 9 1		9 15 0
New Castle		57 1 11				57 1 11	
Niagara		213 14 9	164 14 9		49 0 0		
Oakville		108 13 2				108 13 2	
Owen's Sound							
Penetanguishene		154 14 1				154 14 1	
Philipsburg							
Pictou		56 6 3				56 6 3	
Potton		2 14 0				2 14 0	
Prescott		58 10 9				58 10 9	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins		1 16 0				1 16 0	
Rondeau							
Rowan		18 3 6				18 3 6	
Russeltown							
Sandwich		1,302 0 0				1,302 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		41 15 0				41 15 0	
St. Jean		137 9 8				137 9 8	
St. Régis							
Stanley		122 0 8	122 0 8				
Sutton							
Toronto		1,661 0 2			1,345 2 0	315 18 2	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby		217 0 0				217 0 0	
Total		33,445 4 10	7,742 4 7		22,088 11 1	3,874 14 2	9 15 0

TABLEAU de la QUANTITÉ et la VALEUR des Principaux Articles de Marchandises Britanniques et Etrangères, entrés pour la consommation pendant l'année expirée le 5 Janvier, 1851, avec le Montant des Droits perçus sur ces Articles, et indiquant de quel Pays ils ont été Importés.

ARTICLES.	TOTAL DES IMPORTATIONS.		DE QUEL PAYS IMPORTÉ.					Montant des Droits.
	Quantité.	Valeur.	De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
				Des Indes Occidentales.	Amerique du Nord.			
<i>Marchandises payant des Droits Spécifiques et Ad Val.</i>		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Café—Vert Qtx.	10,088 1 10	25,944 19 8	203 4 4	45 5 0	26 14 1	24,341 2 9	1,328 13 0	5,597 1 4
Autres sortes do	98 0 16	332 5 2				322 5 2		108 10 8
Sucre—Raffiné do	12,230 0 18	24,148 15 6	16,134 5 10		202 10 5	7,811 19 3		11,579 14 2
Autres sortes do	128,269 2 20	149,166 19 5	30,867 11 9	894 14 4	50,220 12 1	53,206 3 11	13,977 17 4	76,367 4 7
Mélasses do	61,009 3 17	21,617 13 10	170 13 0		12,207 0 11	4,095 5 0	5,144 14 11	11,853 14 0
Thé lbs.	3,517,166	233,942 10 0	41,897 7 11		2,104 15 10	181,840 7 2	8,099 19 1	43,897 13 5
Tabac—Non-manufact. . do	636,500	9,327 16 8	53 16 3			9,274 0 5		2,192 0 5
Manufacturé do	2,547,162	89,304 17 4	92 0 9		78 8 4	89,134 8 3		21,770 5 5
Cigarras do	23,074	5,986 9 1			38 0 0	5,707 6 3	161 2 10	2,476 8 5
Tabac en poudre do	26,895	1,274 2 3				1,274 2 3		607 10 4
Spiriteux—Eau-de-vie. Galls.	148,253	28,818 0 4	9,925 10 8			5,418 1 6	13,474 8 2	22,029 11 1
Génévrier do	75,071	6,561 9 10	6,333 17 5			200 1 8	27 10 9	9,207 9 5
Rum do	29,363	2,850 10 10	2,149 19 7	65 0 4	71 16 7	471 17 8	97 16 8	2,549 6 5
Whiskoy do	50,263	5,964 0 2	2,774 18 0			2,808 6 4	380 15 10	1,448 15 9
Cordiaux do	626	232 12 11	125 0 9			19 15 0	87 17 2	152 1 3
Vin do	240,007	26,546 11 3	9,514 19 1		240 3 4	5,897 18 1	10,884 10 9	14,928 9 5
Sel Minots	863,017	22,950 5 6	5,261 9 7	38 0 0	263 1 9	17,070 17 1	307 17 1	6,464 18 9
TOTAL des Spécifiques et Ad Val		654,945 19 9	125,504 14 11	1,043 0 2	65,462 3 4	408,962 17 9	53,973 3 7	233,636 19 1
<i>Marchandises payant 30 p. c. Ad Val.</i>								
Fruits—Vert. Minots		5,452 7 1	57 6 9	13 2 3		5,055 2 4	386 15 9	1,035 14 1
Sec do		21,710 0 7	4,544 8 4		305 1 7	15,542 1 4	1,318 9 4	6,513 0 3
Epices do		12,013 16 11	4,772 8 7	12 19 1	12 18 1	7,215 11 2		3,604 3 0
Confiseries et Conserves.		711 2 0	146 13 10			418 5 2	146 3 0	213 6 7
Macaroni do		244 18 9				63 4 7	181 14 2	64 9 7
Vinaigre Galls.	80,900	3,733 4 1	55 7 1			1,466 16 8	1,200 0 4	816 13 3
TOTAL 30 pour cent.		42,854 9 5	9,576 4 7	26 1 4	317 19 8	29,761 1 3	3,173 2 7	12,847 6 9
<i>Marchandises payant 20 p. c. Ad Val.</i>								
Animaux—Vaches Nom.	43	109 3 1				109 3 1		21 16 7
Chevaux do	342	2,430 3 3				2,480 3 3		496 0 8
Bœufs, etc. do	135	472 13 10				472 13 10		94 10 9
Truies do	39	16 13 9				16 13 9		3 6 9
Moutons do	563	192 11 0				192 11 0		38 10 2
Grains—Orge et Seigle. Qrts.	411	345 8 5				345 8 5		60 1 8
Pois et fèves do	42	56 4 9	4 10 0			48 1 9	3 13 0	11 5 0
Avoine et blé sarazin. . . do		11 5 5				11 5 5		2 5 1
Farine Barils	1,188	1,039 2 7	940 1 10			99 0 9		207 16 6
Fleur do	538	561 18 7	128 14 5			433 4 2		112 7 8
Provisions—Beurre. Qtx.	44	15 13 8	2 17 8		1 15 0	9 17 6	1 3 6	3 2 9
Fromage do	2,244	4,498 5 10	903 0 10		0 15 0	3,586 8 0	8 2 0	899 18 11
Viandes, salées. do	8,827	11,805 15 11	242 19 2			11,516 13 3	46 3 6	2,361 3 2
Do fraîches. do	4574	254 18 4				254 18 4		50 10 8
Houblon. lbs.	37,653	1,401 10 8				1,401 10 8		280 6 2
Son et Grue. Qtx.	5514	58 4 9				58 4 9		11 12 11
TOTAL 20 pour cent.		23,319 13 10	2,222 3 11		2 10 0	21,035 17 11	59 2 0	4,663 19 5
<i>Marchandises payant 12½ p. c. Ad Val.</i>								
Aile et bière Galls.	65,757	5,308 11 8	4,755 7 3			553 4 5		603 11 5
Cidre do	65,647	289 19 3	4 0 0			285 19 3		36 4 11
Cacao et Chocolat do		444 8 9	29 2 2		307 3 2	108 2 11		55 11 0
Poisson, salé ou mariné. . do		4,938 10 4			3,549 8 1	1,341 16 7	47 5 8	617 6 3
Do frais do		4,125 10 6			98 18 0	4,026 12 6		515 13 10
Pelletierie do		15,413 9 0	9,051 18 1		77 14 1	6,283 16 10		1,920 13 8
Verrerie do		20,863 3 11	10,578 11 8		0 16 0	6,813 12 6	3,470 3 9	2,807 17 11
Cuir, tanné do		35,291 6 8	6,933 10 3			25,246 11 0	3,101 5 5	4,440 3 4
Huile, except. de palmier et cacao Galls.	1,108,050	39,779 12 5	19,979 10 1		3,122 9 2	15,355 11 2	1,322 2 0	4,972 9 1
Papier do		20,100 11 2	11,014 15 4			8,836 5 4	249 10 7	2,512 11 5
Patates Minots	4,772	308 10 3				308 10 3		38 11 3
Lard, première qualité. . . Qtx.	27,281	32,503 19 11				32,503 19 11		4,062 19 11
Graines do		2,394 10 3	159 12 11			2,215 8 0	19 9 4	299 6 3
Riz do	7,637	7,918 2 3	1,702 7 8			6,215 14 7		980 15 3
Bois, équarris ou ébauché non équarris. do		1,060 9 4				1,060 9 4		132 11 2
Madriers ou planches do		23 5 2				23 5 2		2 18 2
Manufactures—Chandelles		1,116 14 4				1,116 14 4		189 11 9
Coton do		7,935 13 1	5,793 1 2			2,142 11 11		991 19 2
Cuir do		906,916 6 4	693,434 4 8		23 2 4	211,593 15 0	1,865 4 4	113,364 10 9
Caoutchouc. do		33,718 5 8	8,773 2 0			24,259 18 4	685 4 10	4,214 15 18
		9,179 2 9	55 9 10			9,123 12 11		1,147 7 10

Appendice
(A)
1851.

No. 15.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU SOMMAIRE DES IMPORTATIONS—Continuation.

ARTICLES.	TOTAL DES IMPORTATIONS.		DE QUEL PAYS IMPORTÉ.					Montant des Droits.	
	Quantité.	Valeur.	De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.	Des Indes Occidentales.	Amérique du Nord.	Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	£ s. d.
<i>12½ per cent. Ad Val. (Continuation.)</i>		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
For et quincaillerie		330,201 4 8	227,919 8 6		9 17 1	98,363 3 6	3,968 15 7	41,282 13 1	
Mécanisme		19,036 1 3	335 8 3			18,700 13 0		2,379 10 2	
Toile		68,562 19 3	58,455 5 0			10,085 0 2	22 13 7	8,570 7 5	
Soie		138,950 4 9	98,526 6 9			37,657 7 11	2,776 10 1	17,368 15 7	
Bois		10,122 3 5	980 6 10		6 18 1	9,018 10 3	106 8 3	1,265 5 5	
Laine		548,344 13 4	432,586 14 11			113,123 1 2	2,634 17 3	68,543 1 8	
Articles non énumérés		573,519 12 4	372,950 10 7	43 17 9	460 3 4	190,795 17 3	9,269 3 5	71,689 19 1	
TOTAL 12½ pour cent.		2,838,417 1 7	1,904,028 14 11	43 17 9	7,656 9 4	837,149 5 6	20,538 14 1	354,802 2 5	
<i>Marchandises payant 2½ p. c. Ad Val.</i>									
Millet à balai		4,365 9 4				4,365 9 4		109 2 9	
Ecorce Cordes	3,774	1,950 1 4				1,950 1 4		49 10 0	
Soies		703 11 10	54 12 1			708 19 9		19 1 9	
Moulanges, brutes		1,734 12 11				1,734 12 11		43 7 4	
Cables de chaînes		7,828 10 0	7,801 14 10			26 15 2		195 14 3	
Charbons Ton.	38,887	22,682 2 1	13,833 1 10		242 9 9	8,606 10 6		567 1 1	
Teintures		13,380 0 8	3,347 2 10			10,032 17 10		334 10 0	
Lin, chanvre et étoupe		14,097 16 2	8,201 17 7			5,891 18 7		352 8 8	
Peaux		52,543 17 11				49,107 12 7	3,436 5 4	1,813 11 10	
Vieux cordages et étoupe Qtx.	1,691½	2,116 19 10	1,803 14 8			313 5 2		52 18 6	
Saindoux		6,243 9 2				6,243 9 2		156 1 9	
Graisse et déchets		811 0 10				811 0 10		20 5 6	
Plomb		1,080 19 5	971 8 2		10 9 5	99 1 0		27 0 6	
Minéral de métaux		64 3 1	8 6 8			55 16 5		0 16 1	
Poix et goudron Barils	2,014	1,402 4 5	477 0 5		46 12 8	878 11 4		36 1 2	
Cordes		13,927 19 0	13,763 18 9			164 0 9		348 4 0	
Rosine et résine		989 18 7	10 15 8		0 12 3	978 10 8		24 15 0	
Acier		14,769 11 8	11,708 17 0			3,020 14 2	40 0 6	369 4 9	
Sulf		35,534 18 5	545 5 9			34,989 12 8		888 7 5	
Autres articles		195,529 4 7	171,486 12 6		27 14 10	24,014 17 3		4,888 4 8	
TOTAL 2½ pour cent.		391,846 11 9	234,018 8 9		327 18 11	154,023 18 3	3,476 5 10	9,795 7 0	
<i>Marchandises admises en franchise—spécialement exemptées.</i>									
Animaux—Chevaux Nom.	181	3,004 3 0	20 0 0			2,984 3 0			
Vaches do	120	406 7 2	45 0 0			361 7 2			
Taureaux do	54	438 18 5	20 0 0			418 18 5			
Moutons do	379	198 6 2	7 10 0			190 16 2			
Cochons do	14	14 17 9	1 0 0			13 17 9			
Préparations anatomiques		75 0 0				75 0 0			
Potasses		26 1 8				26 1 8			
Perlusses		14 6 0				14 6 0			
Livres		60,895 0 11	15,947 9 9		40 7 0	43,894 2 0	1,013 2 2		
Bustes et plâtres		331 3 3	39 18 1			259 10 6	31 14 8		
Coton de laine		3,752 19 2				3,752 19 2			
Ébénisterie		156 14 9				156 14 9			
Carrosses Nom.	288	3,462 11 5				3,462 11 5			
Do de ménageries		1,561 1 11				1,561 1 11			
Argent monnayé et en lingot		55,591 13 2				55,591 13 2			
Dessins		3,544 0 11	620 9 5		10 0 0	2,902 13 1	10 18 5		
Dons		1,264 5 1	597 15 10			666 9 3			
Instrument aratoires		114 2 10				114 2 10			
Chevaux de voyageurs Nom.	458	7,667 10 4				7,667 10 4			
Cartes de géographie		614 12 3				614 12 3			
Blé d'Inde Min.	77,758	9,433 9 11			81 12 6	9,351 17 5			
Modèles		380 16 7				380 16 7			
Provisions Militaires		32,844 10 3	32,574 16 11			269 13 4			
Instrument de chimie, etc		556 11 5				538 11 5	18 0 0		
Soude		7,339 16 1	7,264 14 1			75 2 0			
Spécimens		23 9 5	11 14 0			11 15 5			
Graines		1,952 0 6	1,775 8 2			176 12 4			
Effets des émigrés		31,318 0 5	6,134 2 4		403 8 8	24,780 9 5			
Arbres et plantes		5,221 11 1	91 12 1			5,129 19 0			
Blé Min.	155,830	28,484 0 6	6 1 8		13 19 0	28,463 19 10			
Non énumérés		33,415 4 10	7,472 4 7			3,874 14 2	9 15 0		
TOTAL des effets libres.		294,133 7 2	72,620 16 11		22,037 18 3	197,782 1 0	1,083 10 3		

No. 15.

TABLEAU SOMMAIRE DES IMPORTATIONS—*Continuation.*

ARTICLES.	TOTAL DES IMPORTATIONS.		DE QUEL PAYS IMPORTÉ.					Montant des Droits.
			De la Grande Bretagne.	Des Colonies Britanniques.		Des États-Unis.	D'autres Pays Étrangers.	
	De la Grande Bretagne.	Des Indes Occidentales.		Amérique du Nord.	Des États-Unis.				D'autres Pays Étrangers.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
RECAPITULATION.								
MARCHANDISES PAYANT DES DROITS SPÉCIFIQUES ET AD VALOREM.....	654,945 19 9	125,504 14 11	1,043 0 2	65,462 3 4	408,962 17 9	53,973 3 7	233,536 19 1	
MARCHANDISES payant 30 p. c. Ad Valorem.	42,854 9 5	9,576 4 7	26 1 4	317 19 8	29,761 1 3	3,173 2 7	12,847 6 9	
MARCHANDISES payant 20 p. c. Ad Valorem .	23,319 13 10	2,222 3 11	.....	2 10 0	21,035 17 11	59 2 0	4,663 19 5
MARCHANDISES payant 12½ p. c. Ad Valorem.	2,838,417 1 7	1,964,028 14 11	43 17 9	7,650 9 4	837,149 5 6	29,538 14 1	354,802 2 5	
MARCHANDISES payant 2½ p. c. Ad Valorem..	391,846 11 9	234,018 8 9	.....	327 18 11	154,023 18 3	3,476 5 10	9,795 7 0
Valeur totale des Marchandises pay. des Droits..£	3,951,388 16 4	2,335,350 7 1	1,112 19 3	73,767 1 3	1,450,933 0 8	90,220 8 1	.....
Montant total des droits perçus .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	£ 615,645 14 8
Valeur totale des Marchandises libres	294,133 7 2	72,629 16 11	.....	22,637 18 3	197,782 1 9	1,083 10 3	.....
VALEUR TOTALE DES MARCHANDISES imposables et en franchise.£	4,245,517 3 6	2,407,980 4 0	1,112 19 3	96,404 19 6	1,648,715 2 5	91,303 18 4	.....

Appendice
(A)
1851.

No. 16.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL des Exportations, ou compte détaillé des Principaux Articles des Manufactures et Produits Canadiens, embarqués dans des Vaisseaux pendant l'année expirée le 5 Janvier 1851; indiquant la Quantité et la Valeur de chaque Article embarqué à chaque Port, et indiquant dans quel Pays il a été Exporté.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POTASSES,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	112	508 0 0				508 0 0	
Bath	6	42 0 0				42 0 0	
Burwell							
Beauce							
Belleville	338	2,366 0 0				2,366 0 0	
Bondhead							
Brockville	97	543 2 3				543 2 3	
Bytown							
Bruce							
Chatham	133	798 0 0				798 0 0	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	28	140 0 0				140 0 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie	140	875 0 0				875 0 0	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover	6	13 0 0				13 0 0	
Dundee							
Dunnville	74	925 0 0				925 0 0	
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich	171	1,275 0 0	1,254 0 0			21 0 0	
Granton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	163	941 0 0				941 0 0	
Hemmingford							
Hope	16	100 0 0				100 0 0	
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	14,840	120,003 3 0	120,003 3 0				
New Castle							
Niagara	10	100 0 0				100 0 0	
Oakville	44	330 0 0				330 0 0	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	1,267	9,555 11 1	9,555 11 1				
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec	2,435	15,430 0 0	15,430 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	41	266 5 0				266 5 0	
Sarnia	50	400 0 0				400 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanslead	10	70 18 5				70 18 5	
St. Jean	11,199	80,919 13 9				80,919 13 9	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	59	160 10 0				160 10 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	150	675 0 0				675 0 0	
Total	31,389	236,437 3 6	146,242 14 1			90,194 9 5	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PERLASSE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickinson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford	10	50 0 0				50 0 0	
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	36	250 0 0				250 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	7,250	53,804 13 0	53,804 13 0				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owan's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg	102	757 10 0				757 10 0	
Picton							
Polton							
Prescott	345	1,618 0 0				1,618 0 0	
Québec	1,092	7,727 0 0	7,727 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	10	74 8 11				74 8 11	
St. Jean	2,060	12,553 15 8				12,553 15 8	
St. Régis							
Stanley		3,800 0 0				3,800 0 0	
Sutton							
Toronto	37	260 0 0				260 0 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	236	1,062 0 0				1,062 0 0	
Total	11,178	81,957 7 7	61,531 13 0			20,425 14 7	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FRÈNE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Diokenson's Landing							
Dover							
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec	1,713	1,713 0 0	1,713 0 0				
Queonston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	1,713	1,713 0 0	1,713 0 0				

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MERISIER,—EXPORTÉ				
			A la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauco							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Buce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frolichsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Ningra							
Oakville							
Owon's Sound							
Penetanguisheno							
Phillipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec	4,613	7,131 0 0	7,131 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	4,613	7,131 0 0	7,131 0 0				

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ORME,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amhorstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundas.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frolichsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	46	75 10 0	75 10 0				
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penotanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	38,106	55,241 0 0	55,241 0 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	38,212	55,319 10 0	55,319 10 0				

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SUCRE D'ÉRABLE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Braco							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	8	16 15 0	16 15 0				
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene						1 3 0	
Phillipsburg	23	1 3 0					
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec	109	141 0 0	141 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelton							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	140	158 18 0	157 15 0			1 3 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Ton.	Valeur totale. £ s. d.	CHIÈNE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundas.....							
Dunnville.....	600	320 0 0				320 0 0	
Elgin.....							
Fort Erie.....	1,930	968 2 0				968 2 0	
Frelighsburg.....							
Gnananogue.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
María Town.....							
Millford.....	16	9 15 0				9 15 0	
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Pictou.....							
Polton.....							
Prescott.....							
Québec.....	27,600	62,751 0 0	62,751 0 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....	300	301 10 6				301 10 6	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	30,446	64,350 7 6	62,751 0 0			1,599 7 6	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PIN BLANC,—EXPORTÉ				
			A la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	4,306	2,986 10 0				2,986 10 0	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie	75	45 0 0				45 0 0	
Darlington							
Dickinson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frolichsburg							
Gananoque	150	110 5 0				110 5 0	
Goderich							
Grafton							
Gaspé	11	14 0 0				14 0 0	
Herford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle	151	63 7 1				63 7 1	
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Pottou							
Prascott							
Québec	325,920	263,774 0 0	263,774 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan	30	18 15 0				18 15 0	
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	42,099	29,203 10 0				29,203 10 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	372,742	296,215 7 1	263,774 0 0			32,441 7 1	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	PIN ROUGE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundas.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort-Erié.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	50	55 5 0	55 5 0				
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	192	190 2 1	190 2 1				
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	89,761	117,244 0 0	117,244 0 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelton.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	80,996	117,489 7 1	117,489 7 1				

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	TAMARIN,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauos							
Belleville							
Bondhead							
Brockville	15	22 5 0				22 5 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	12	19 0 0	19 0 0				
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon	55	47 0 0				47 0 0	
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec	915	1,169 0 0	1,169 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
St. Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	1,007	1,257 5 9	1,188 0 0			69 5 9	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	NOYER,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
M. pieds.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.							
Bath							
Burwell							
Beauco							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham	162	528 2 6				528 2 6	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Cotenu du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton							
Hommingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal	478	1,557 6 8				1,557 6 8	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec	63	201 0 0				201 0 0	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	703	2,286 9 2				2,286 9 2	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BOIS BLANC, NOYER CENDRÉ ET NOYER,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	M. pieds.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham	210½	390 16 3				390 16 3	
Chippewa							
Clarensville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coleau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoquo							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Ponetanguishene							
Philipsburg	1½	7 3 0				7 3 0	
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec	6	30 0 0	30 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	248	427 19 3	30 0 0			397 19 3	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	DOUVES, ÉTALON,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Mille.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	2	7 10 0				7 10 0	
Dundee.....							
Dunnville.....	10	20 0 0				20 0 0	
Elgin.....							
Fort Erié.....	18	22 1 0				22 1 0	
Freleighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....	11	238 0 0				238 0 0	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	206	2,726 2 6	2,523 11 0		50 9 10		152 1 8
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Panetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Polton.....							
Prescott.....							
Québec.....	452	14,585 0 0	14,585 0 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	19	200 0 0				200 0 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	724	17,709 13 6	17,109 11 0		50 9 10	487 11 0	152 1 8

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	DOUVES, AUTRES,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Mille.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	3	3 0 0				3 0 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickinson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	56	62 10 0				62 10 0	
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé	5	05 12 2	80 5 6				15 6 9
Hereford							
Hamilton	112	214 5 0				214 5 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal	313	2,607 6 10	2,182 8 5		424 18 5		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Polton							
Prescott							
Québec	3,622	65,775 0 0	63,241 0 0	495 0 0	1,819 0 0		220 0 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan	1	4 0 0				4 0 0	
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	58	53 6 3				53 6 3	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	4,170	68,815 0 3	65,503 13 11	495 0 0	2,243 18 5	337 1 9	225 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CHANLATE, COURBES, LAMBOURDES et GOURNALES,—EXPORTÉES				
			À In Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Morceaux.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burvell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....	50	8 15 0				8 15 0	
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....	1,200	26 12 0				26 12 0	
Freighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....	900	1,000 0 0				1,000 0 0	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Millford.....							
Montréal.....	514	15 10 3	15 10 3				
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguisheno.....							
Philipsburg.....	357,199	4,464 19 9				4,464 10 9	
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....	63,210	2,624 0 0	1,588 0 0		9 0 0	1,027 0 0	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....	174	43 10 0				43 10 0	
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....	48,937	674 8 0				674 8 0	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	472,184	8,857 15 0	1,603 10 3		9 0 0	7,245 4 9	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. M. pieds.	Valeur totale. £ s. d.	PLANCHES ET MADRIERS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	A d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	A l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath	2,616	5,322 0 0				5,322 0 0	
Burwell	14,375	20,843 9 8				20,843 9 8	
Beauce							
Belleville	10,648	21,296 0 0				21,296 0 0	
Bondhead	221	331 10 0				331 10 0	
Brockville	1	1 5 0				1 5 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	822	2,055 0 0				2,055 0 0	
Clarenceville							
Cobourg	1,312	2,410 4 9				2,410 4 9	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit	2,430	3,646 0 0				3,646 0 0	
Dalhousie	1,007	2,268 19 11				2,268 19 11	
Darlington	938	1,597 10 0				1,597 10 0	
Dickenson's Landing	132	152 0 0				152 0 0	
Dover	7,286	12,751 3 3				12,751 3 3	
Dundas	610	762 10 0				762 10 0	
Dunnville	245	429 0 0				429 0 0	
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg	25	34 16 0				34 16 0	
Gananoque	425	483 16 10				483 16 10	
Goderich							
Grafton	878	1,098 2 6				1,098 2 6	
Gaspé	40	102 10 0				100 0 0	2 10 0
Hereford							
Hamilton	4,791	8,324 4 9				8,324 4 9	
Hemmingford	800	1,600 0 0				1,600 0 0	
Hops	6,027	9,602 19 7				9,602 19 7	
Huntingdon	108	189 12 3				189 12 3	
Kingston	6,149	10,125 0 11				10,125 6 11	
Lacolle							
Maitland	8	14 14 0				14 14 0	
Maria Town							
Millford	34	49 17 6				49 17 6	
Montréal	3,264	4,643 9 11	177 12 8		7 7 3	4,458 10 0	
New Castle	5,769	7,586 18 3				7,586 18 3	
Niagara							
Oakville	4,518	6,777 0 0				6,777 0 0	
Owen's Sound	63	80 6 3				80 6 3	
Penetanguishene	60	121 4 0				121 4 0	
Phillipsburg	3,559	8,606 18 6				8,606 18 6	
Pierson	347	627 15 0				627 15 0	
Potton							
Prescott	113	268 11 2				268 11 2	
Québec	2,409	3,914 0 0	52 0 0	2 0 0	169 0 0	3,569 0 0	123 0 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau	50	102 0 0				102 0 0	
Rowan	4,982	5,944 3 5				5,944 3 5	
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia	466	699 0 0				699 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead	3	6 19 9				6 19 9	
St. Jean	31,896	48,582 2 7				48,582 2 7	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	276	773 9 3				773 9 3	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	2,537	5,074 0 0				5,074 0 0	
Total	122,240	199,295 11 0	229 12 8	2 0 0	176 7 3	198,763 1 1	124 10 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ESPARS, MATS ET ANSPECTS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Morceaux.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell	12	19 5 0				19 5 0	
Benuca							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frolighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford	150	1 0 0				1 0 0	
Montréal	14,450	655 2 6	655 2 6				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguisheno							
Phillipsburg							
Pictou							
Polton							
Prescott							
Québec	16,264	12,974 0 0	12,598 0 0		27 0 0	349 0 0	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan	1,294	1,617 10 0				1,617 10 0	
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	32,206	15,266 17 6	13,253 2 6		27 0 0	1,086 15 0	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LATTE ET BOIS DE CHAUFFAGE,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Cordes.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amlhorstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville	175	43 15 0				43 15 0	
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville	974	268 10 0				268 10 0	
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington	30	7 10 0				7 10 0	
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque	18	4 10 0				4 10 0	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	266	100 0 0				100 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford	25	6 5 0				6 5 0	
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg	96	24 0 0				24 0 0	
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec	4,423	6,563 0 0	6,563 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
St. Catharines							
St. Jean	54	27 2 6				27 2 6	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington	6	1 17 6				1 17 6	
Whitby							
Total	6,007	7,046 10 0	6,563 0 0			489 10 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BARDEAUX,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Mille.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.							
Bath	35	10 19 8				10 19 8	
Burwell	3,332	981 7 1				981 7 1	
Beauce							
Belleville	92	23 0 0				23 0 0	
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	1,124	231 0 0				231 0 0	
Clarenceville							
Cobourg	59	19 18 9				19 18 9	
Cornwall	30	8 0 0				8 0 0	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie	4	1 17 6				1 17 6	
Darlington	59	17 0 0				17 0 0	
Dickenson's Landing	10	10 0 0				10 0 0	
Dover	1,110	353 3 6				353 3 6	
Dundee	35	8 12 6				8 12 6	
Dunnville	512	128 0 0				128 0 0	
Elgin							
Fort Erie	3	1 10 0				1 10 0	
Freighsburg							
Gananoque	210	105 0 0				105 0 0	
Goderich							
Grafton	38	11 5 0				14 5 0	
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	395	105 4 0				105 4 0	
Hemmingford							
Hope	356	92 7 6				92 7 6	
Huntingdon	104	32 10 0				32 10 0	
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Matia Town	8	2 10 0				2 10 0	
Milford	8	3 0 0				3 0 0	
Montréal							
New Castle	2,142	595 13 9				595 13 9	
Niagara	200	50 0 0				50 0 0	
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg	43	10 15 0				10 15 0	
Picton	60	15 0 0				15 0 0	
Potton							
Prescott							
Québec	152	87 0 0			73 0 0		14 0 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan	42	15 18 9				15 18 9	
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia	61	35 0 0				35 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	1,588	453 1 3				453 1 3	
St. Régis							
Stanley		33 17 6				33 17 6	
Sutton							
Toronto	261	282 14 6				282 14 6	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	277	103 15 0				103 15 0	
Total	12,350	3,882 1 3			73 0 0	3,795 1 3	14 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Nombre.	Valeur totale. £ s. d.	BILLOTS SCIÉS,—EXPORTÉS				
			A la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	A d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	A l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Bolleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville	469	117 5 0				117 5 0	
Elgin							
Fort Erie	24	3 0 0				3 0 0	
Fréligsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford	8,000	875 0 0				875 0 0	
Hope							
Huntingdon	42	5 10 3				5 10 3	
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford	418	48 13 6				48 13 6	
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	7,413	783 5 0				783 5 0	
Pictou							
Potter							
Prascott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rondeau	10,729	1,341 0 0				1,441 0 0	
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	27,095	3,173 13 9				3,173 13 9	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MADRIERS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Morceaux.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....						19 5 0	
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Fralighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	2,212	139 10 0	136 10 0				3 0 0
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Laocelle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Ningara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pleton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	2,906,396	146,196 0 0	145,880 0 0			316 6 0	
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	2,998,608	146,335 10 0	146,016 10 0			316 0 0	3 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AUTRES BOIS,—EXPORTÉS				
			A la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux Etats-Unis	A d'autres Pays étrangers.
				Aux Indes Occidentales	A l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amhorstburg.....							
Bath.....		86 0 0				86 0 0	
Barwell.....		1,110 4 10				1,110 4 10	
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhond.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....		83 15 0				83 15 0	
Clarenceville.....		876 0 0				876 0 0	
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Côteau-du-Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....		10 17 0				10 17 0	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....		1 3 0				1 3 0	
Freighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....		70 0 0				70 0 0	
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....		294 0 0				294 0 0	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....		37 16 3				37 16 3	
Montréal.....		394 19 9	388 1 0		6 18 9		
New Castle.....		97 12 6				97 12 6	
Ningara.....							
Onkville.....							
Owen's Sound.....							
Ponetanguishene.....							
Philipsburg.....		2,394 7 4				2,394 7 4	
Pictou.....		440 0 0				440 0 0	
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière-aux-Raisins.....							
Roudeau.....							
Rowan.....		58 8 6				58 8 6	
Russeltown.....							
Sandwich.....		4 6 3				4 6 3	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....		144 0 0				144 0 0	
St. Régis.....							
Stanley.....		20 0 0				20 0 0	
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		6,123 10 5	388 1 0		6 18 9	5,728 10 8	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	PELLETIERIES ET PEAUX,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux Etats-Unis.	À d'autres Pays étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
			£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....		822 2 5				822 2 5	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....		1,125 10 0				1,125 10 0	
Chippewa.....		47 10 0				47 10 0	
Clarenceville.....							
Cobourg.....		23 11 0				23 11 0	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Côteau-du-Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....		6 13 4				6 13 4	
Dover.....		203 7 3				203 7 3	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....		1,523 13 0				1,523 13 0	
Fréighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....		25 0 0				25 0 0	
Hamilton.....		100 0 0				100 0 0	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntington.....		4 8 0				4 8 0	
Kingston.....		344 0 0				344 0 0	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		483 18 7	480 11 8		3 6 11		
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....		8 11 0				8 11 0	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....		449 15 0				449 15 0	
Québec.....		2,947 0 0	2,901 0 0		46 0 0		
Queenston.....							
Rivière-aux-Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....		120 12 6				120 12 6	
Russelltown.....							
Sandwich.....		437 3 6				437 3 6	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		61 4 8				61 4 8	
St. Jean.....		1,896 8 6				1,896 8 6	
St. Régis.....							
Stanley.....		4,710 0 0				4,710 0 0	
Sutton.....							
Toronto.....		4,055 0 0				4,055 0 0	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		19,395 8 9	3,381 11 8		49 6 11	15,964 10 2	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	POISSON, SÈCHÉ,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux Etats-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Arnhorstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Côteau-du-Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Freighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	48,848 0 0	28,156 14 0	1,160 10 0		868 16 0		26,127 8 0
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Pictou.....							
Potton.....							
Prescott.....	3 0 0	1 17 6				1 17 6	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière-aux-Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelton.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault St. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....	1 0 0	0 15 0				0 15 0	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	48,852 0 0	28,150 6 6	1,160 10 0		868 16 0	2 12 6	26,127 8 0

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POISSON MARINÉ,—EXPORTÉ				
			A la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux Etats-Unis.	A d'autres Pays étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauco.....							
Bolleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....	1000	1000 0 0				1000 0 0	
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Corwall.....							
Colborne.....							
Côteau-du-Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....	83	76 5 0				76 5 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....	26	53 0 0				53 0 0	
Gananoque.....							
Goderich.....	2	2 0 0				2 0 0	
Grafton.....							
Gaspé.....	152	152 8 0	136 0 0		16 8 0		
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....	589	1,175 0 0				1,175 0 0	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	1	1 2 6				1 2 6	
Milford.....	1	1 0 0				1 0 0	
Montréal.....	37	95 0 0				95 0 0	
New Castle.....	83	105 0 0				105 0 0	
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....	353	294 12 6				294 12 6	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	437	85 15 0				85 15 0	
Pictou.....	83	83 0 0				83 0 0	
Potton.....							
Présent.....	5	5 0 0				5 0 0	
Québec.....	146	318 0 0	12 0 0	231 0 0	75 0 0		
Queenston.....							
Rivière-aux-Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	106	127 13 9				127 13 9	
Sarnia.....	400	400 0 0				400 0 0	
Sault Ste. Marie.....	1,200	1,500 0 0				1,500 0 0	
Stanstead.....	1	1 3 9				1 3 9	
St. Jean.....	787	1,478 2 6				1,478 2 6	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	5,492	6,954 3 0	148 0 0	231 0 0	91 8 0	6,483 15 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POISSON, FRAIS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath		10 0 0				10 0 0	
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		1,126 0 0				1,126 0 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freightsburg							
Gannoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich		51 5 4				51 5 4	
Sarnia							
Sault Ste Marie							
Stanstead							
St. Jean		28 15 0				28 15 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington		15 0 0				15 0 0	
Whitby							
Total		1,281 0 4				1,281 0 4	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	HUILE,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Galls.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	107	11 10 9				11 10 9	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarencsville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....	69	7 0 0				7 0 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	875	142 5 0	131 5 0				11 0 0
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....	14	7 10 0	7 10 0				
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelton.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	1,058	168 5 9	138 15 0			18 10 9	11 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LARD SÉCHÉ ET JAMBONS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Qt's. qrts. lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	525 0 0	1,264 12 7	251 15 1		1,012 17 6		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott						1 17 6	
Québec	70 0 0	193 0 0			193 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelton							
Sandwich	1 0 0	2 0 0				2 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley	324 0 0	760 10 0				760 10 0	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	920 0 0	2,220 2 7	251 15 0		1,205 17 6	762 10 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BŒUF,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Q ^x . q ^{ts} . lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....	14 0 0	14 0 0			14 0 0		
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundas.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	3,577 2 20	4,331 0 0	3,081 15 0		593 5 0	58 0 0	
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penotanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Pictou.....							
Potton.....							
Prescott.....	3 0 0	3 5 0				3 5 0	
Québec.....	1,567 0 0	2,352 0 0	1,201 0 0		1,151 0 0		
Queenston.....							
Rivière aux Ruisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....	1 0 0	1 4 0				1 4 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	13 1 7	7 9 1				7 9 1	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	6,742 3 27	6,708 18 1	4,482 15 0		1,758 5 0	67 18 1	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Qtz. qrts. lbs.	Valeur totale. £ s. d.	BEURRE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville	50 0 0	122 0 0				122 0 0	
Bondhead							
Brockville	942 1 16	2,810 19 0				2,810 19 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	9 1 2	26 0 0				26 0 0	
Clarenceville							
Cobourg	0 2 9	1 10 0				1 10 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee	50 0 0	137 16 9				137 16 9	
Dunnville							
Elgin	50 0 0	140 0 0				140 0 0	
Fort Erié	49 2 11	40 5 0				40 5 0	
Frelighsburg	304 1 8	73 5 0				73 5 0	
Gananoque							
Goderich	73 1 4	189 9 0	189 9 0				
Grafton							
Gaspé							
Hereford	80 0 0	200 0 0				200 0 0	
Hamilton	112 2 0	375 0 0				375 0 0	
Hemmingford	135 0 0	371 5 0				371 5 0	
Hope	150 0 0	450 0 0				450 0 0	
Huntingdon	31 0 0	78 5 0				78 5 0	
Kingston	567 0 0	1,394 0 0				1,394 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	32 0 15	89 19 0				89 19 0	
Milford	34 1 21	96 7 6				96 7 6	
Montréal	5,320 0 0	13,246 5 11	10,489 12 3		2,756 13 8		
New Castle							
Niagara							
Oakville	88 2 0	264 0 0				264 0 0	
Owen's Sound	4 2 0	7 10 6				7 10 6	
Penetanguishene							
Phillipsburg	256 1 17	595 10 10				595 10 10	
Pictou	6 1 0	17 10 0				17 10 0	
Potter							
Prescott	39 3 5	106 12 0				106 12 0	
Québec	1,023 0 0	5,657 0 0	498 0 0	531 0 0	4,568 0 0		60 0 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	36 3 11	134 19 7				134 19 7	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	262 2 2	583 7 10				583 7 10	
St. Jean	935 3 11	2,306 3 8				2,306 3 8	
St. Régis							
Stanley	416 0 0	1,041 5 0				1,041 5 0	
Sutton							
Toronto	124 0 0	261 0 0				261 0 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	11,785 0 20	30,817 6 7	11,177 1 8	531 0 0	7,324 13 8	11,724 11 8	60 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Quintaux.	Valeur totale. £ s. d.	FROMAGE,—EXPORTE				
			A la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	A d'autres Pays Etrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	A l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Brice.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	85	252 1 4	249 8 4		2 13 0		
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Pictou.....							
Prescott.....							
Québec.....	84	242 0 0	96 0 0		146 0 0		
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelton.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	2	2 8 1				2 8 1	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	171	496 9 5	345 8 4		148 13 0		2 8 1

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SAINDOUX,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundas							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich		10 0 0	10 0 0				
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		1 18 3				1 18 3	
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town		2 0 0				2 0 0	
Millford							
Montréal		322 9 7	97 7 11		225 1 8		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott		1 0 0				1 0 0	
Québec		98 0 0			98 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		512 10 0				512 10 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		947 17 10	107 7 11		328 1 8	517 8 3	

No. 16.

TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LARD,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville		0 4 0				0 4 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	1	2 0 0				2 0 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	9	18 0 0				18 0 0	
Freleighsburg							
Gananoque		25 0 0				25 0 0	
Goderich		25 0 0				25 0 0	
Grafton							
Gaspé							
Hereford	10	25 0 0				25 0 0	
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		1 9 5				1 9 5	
Huntingdon		247 0 0				247 0 0	
Kingston	108	247 0 0				247 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	794	1,143 19 5	609 4 11		534 14 6		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott	131	164 15 0				164 15 0	
Québec	2,278	5,097 0 0	482 0 0		4,829 0 0	326 0 0	60 0 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	20	40 14 0				40 14 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	4	8 0 0				8 0 0	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	3,355	7,374 1 10	1,091 4 11		5,363 14 6	859 2 5	60 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SUIF,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Godérich							
Grafton							
Caspé							
Hersford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	590	2,401 18 7				2,401 18 7	
Lacolle							
Maitland							
Marie Town							
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec	2	7 0 0				7 0 0	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	1	4 10 0				4 10 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	600	2,413 8 7				7 0 0	2,406 8 7

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Barils.	Valeur totale. £ s. d.	LANGUES,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	27	25 1 3	23 10 10		1 10 5		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Poiton							
Prescott							
Québec	16	19 0 0	10 0 0		9 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	43	44 1 3	33 10 10		10 10 5		

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	VACHES,—EXPORTÉES						
	Quantité totale. Nombre.	Valeur totale. £ s. d.	À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville	1	4 0 0				4 0 0	
Bondhead							
Brockville	2,176	6,159 13 10				6,159 13 10	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	530	1,327 2 6				1,327 2 6	
Clarenceville							
Cobourg	41	173 10 0				173 10 0	
Cornwall	18	59 0 0				59 0 0	
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	109	272 10 0				272 10 0	
Dover	5	10 0 0				10 0 0	
Dundee	207	390 7 6				390 7 6	
Dunnville							
Elgin	40	120 0 0				120 0 0	
Fort Erie		644 10 0				644 10 0	
Freighsburg	208	451 5 0				451 5 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton	2	10 0 0				10 0 0	
Gaspé							
Heresford	2,100	6,375 0 0				6,375 0 0	
Hamilton							
Herrington							
Hope	61	275 0 0				275 0 0	
Huntingdon	55	175 7 6				175 7 6	
Kingston	61	426 0 0				426 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	213	594 0 0				594 0 0	
Millford	23	80 10 0				80 10 0	
Montréal							
New Castle	7	24 0 0				24 0 0	
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Pénétanguishene							
Phillpsburg	101	215 0 0				215 0 0	
Pictou							
Pöton							
Préscott	196	518 5 0				518 5 0	
Québec							
Quéenston	349	769 15 0				769 15 0	
Rivière aux Raisins							
Rohdeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	154	524 5 0				524 5 0	
Sarnia							
Saint St. Marie							
Stanstead	1,592	3,864 5 0				3,864 5 0	
St. Jean	5	20 0 0				20 0 0	
St. Régis	6	10 12 6				10 12 6	
Stanley	20	60 0 0				60 0 0	
Sutton							
Toronto	1	2 10 0				2 10 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	20	80 0 0				80 0 0	
Total	8,301	23,636 8 10				23,636 8 10	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Nombre.	Valeur totale. £ s. d.	CHEVAUX,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	A d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	A l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....	117	1,782 15 0				1,782 15 0	
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	377	5,613 1 8				5,613 1 8	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....	22	232 15 0				232 15 0	
Clarenceville.....							
Cobourg.....	29	610 0 0				610 0 0	
Cornwall.....	30	400 0 0				400 0 0	
Colborne.....							
Coteau du Lac.....	86	1,275 8 9				1,275 8 9	
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	21	487 10 0				487 10 0	
Dover.....	5	62 10 0				62 10 0	
Dundee.....	177	780 5 0				780 5 0	
Dunville.....							
Elgin.....	30	300 0 0				300 0 0	
Fort Erié.....	24	250 5 0				250 5 0	
Frelighsburg.....	247	1,677 5 0				1,677 5 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Heresford.....	125	1,662 10 0				1,662 10 0	
Hamilton.....							
Hemmingford.....	16	189 10 0				189 10 0	
Hope.....	28	406 5 0				406 5 0	
Huntingdon.....	41	267 5 0				267 5 0	
Kingston.....	211	4,220 0 0				4,220 0 0	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	107	1,285 0 0				1,285 0 0	
Milford.....	2	30 0 0				30 0 0	
Montréal.....							
New Castle.....	1	10 0 0				10 0 0	
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	552	7,065 12 6				7,065 12 6	
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	91	1,226 3 9				1,226 3 9	
Québec.....	1	25 0 0			25 0 0		
Queenston.....	104	821 5 0				821 5 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....	273	3,544 17 6				3,544 17 6	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	398	3,086 5 0				3,086 5 0	
St. Jean.....	1,154	17,634 15 0				17,634 15 0	
St. Régis.....	154	757 12 6				757 12 6	
Stanley.....	5	75 0 0				75 0 0	
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....	6	100 0 0				100 0 0	
Total.....	4,434	55,878 6 8			25 0 0	55,853 6 8	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	COCHONS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville	113	45 10 0				45 10 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freighsburg	440	170 15 0				170 15 0	
Gananoque	2	2 10 0				2 10 0	
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	351	265 10 0				265 10 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	23	10 0 0				10 0 0	
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	10	4 0 0				4 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	63	39 5 0				39 5 0	
St. Jean							
St. Régis	2	0 15 0				0 15 0	
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	1,184	598 5 0				598 5 0	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MOUTONS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Nombre.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	3,866	1,259 8 4				1,289 8 4	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Glarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....	115	20 5 0				20 5 0	
Freighsburg.....	203	133 0 0				133 0 0	
Gananoque.....							
Goderich.....							
Gratton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....	4,000	1,500 0 0				1,500 0 0	
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....	30	25 0 0				25 0 0	
Huntingdon.....	7	1 15 0				1 15 0	
Kingston.....	664	247 10 0				247 10 0	
Lacolle.....							
Mailand.....							
Maria Town.....	230	86 5 0				86 5 0	
Millford.....	43	11 1 3				11 1 3	
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	2	0 5 0				0 5 0	
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	138	53 5 6				53 5 6	
Québec.....	6	6 0 0			6 0 0		
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Roudeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....	35	12 10 0				12 10 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	4,407	1,158 10 0				1,158 10 0	
St. Jean.....	1	1 10 0				1 10 0	
St. Régis.....							
Stanley.....	10	7 10 0				7 10 0	
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	13,757	4,553 15 1			6 0 0	4,547 15 1	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Tonneaux.	Valeur totale. £ s. d.	OS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
LaColle							
Mailand							
Marie Town							
Millford							
Montréal	23	42 11 8	42 11 8				
New Castle							
Niagara							
Onkville							
Owen's Sound							
Pensanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Polton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Shanled							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	23	42 11 8	42 11 8				

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	PEAUX,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....	687	285 9 2				285 9 2	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....							
Fréligsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....	409	170 17 6				170 17 6	
Hemmingford.....							
Hope.....	1,080	448 0 0				448 0 0	
Huntingdon.....	12	6 6 7				6 6 7	
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	3	1 5 0				1 5 0	
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....	246	36 18 0				36 18 0	
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelton.....							
Sandwich.....	185	30 10 0				30 10 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	2,622	979 6 3				979 6 3	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale. Tonneaux.	Valeur totale. £ s. d.	SABOTS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Corrwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie	6	16 5 0				16 5 0	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananogue							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	4	20 1 8	20 1 8				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec	10	96 0 0	96 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	20	132 6 8	116 1 8			16 5 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	CORNES,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Freighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....		27 0 0				27 0 0	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		8 0 0	4 5 0				
New Castle.....		6 5 0				3 15 0	
Niagara.....						6 5 0	
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		7 9 0				7 9 0	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		48 14 0	4 5 0			44 9 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LAINE—EXPORTEE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amhersburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville	9,912	481 19 6				481 19 6	
Bondhead							
Brockville	958	58 13 2				58 13 2	
Bytown							
Bruce							
Chatham	1,200	60 0 0				60 0 0	
Chippewa	1,700	45 0 0				45 0 0	
Clarenceville							
Cobourg	68,768	2,478 18 0				2,478 18 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover	6,160	385 0 0				385 0 0	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	9,380	462 5 0				462 5 0	
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	13,000	676 0 0				676 0 0	
Hemmingford							
Hope	3,654	185 0 0				185 0 0	
Huntingdon	67	2 17 0				2 17 0	
Kingston	30,000	1,900 0 0				1,900 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford	636	36 0 0				36 0 0	
Montréal							
New Castle	90	4 10 0				4 10 0	
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg	2,800	125 0 0				125 0 0	
Pictou							
Potter							
Prescott	224	16 16 0				16 16 0	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	1,251	60 9 9				60 9 9	
Sarnia	2,000	100 0 0				100 0 0	
Sault Ste. Marie							
Stanstead	1,200	69 6 0				69 6 0	
St. Jean	24,146	888 11 3				888 11 3	
St. Régis							
Stanley	38,095	1,775 0 0				1,775 0 0	
Sutton							
Toronto	72,000	4,453 10 0				4,453 10 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	276,691	14,214 15 8				14,214 15 8	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	FER,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....		5 12 6				5 12 6	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....		12 10 0				12 10 0	
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....		0 18 4				0 18 4	
Dover.....							
Dundee.....		120 5 0				120 5 0	
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....		0 16 0				0 16 0	
Kingston.....		690 10 0				690 10 0	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....		32 0 0				32 0 0	
Milford.....							
Montréal.....		71 12 8	17 12 10		41 9 10	12 10 0	
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....		36 12 10				36 12 10	
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		19 19 9				19 19 9	
St. Jean.....		1,661 0 0				1,661 0 0	
St. Régis.....		115 3 2				115 3 2	
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....		23 10 0				23 10 0	
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		2,790 10 3	17 12 10		41 9 10	2,731 7 7	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	COTON,—EXPORTÉ				
			A la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	A d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	A l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coisau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Freighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hessford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		0 9 4				0 9 4	
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		390 14 0				390 14 0	
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich		25 0 0				25 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		11 1 3				11 1 3	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		427 4 7				427 4 7	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	LAINE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....		8 0 0				8 0 0	
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Lover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....		1 10 0				1 10 0	
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....		2 0 0				2 0 0	
Milford.....							
Montréal.....		85 15 6	85 15 6				
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....		23 15 6				23 15 6	
Québec.....		10 0 0				10 0 0	
Queenston.....		2 6 9				2 6 9	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....		2 10 0				2 10 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		44 4 2				44 4 2	
St. Jean.....							
St. Régis.....		21 5 3				21 5 3	
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		201 7 2	85 15 6			115 11 8	

Appendice
(A)
1851.

No. 16.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	CUIR MANUFACTURÉ,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg							
Bath							
Barwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg		4 0 0				4 0 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon		12 10 3				12 10 3	
Kingston		120 15 0				120 15 0	
Lacolle							
Maitland							
Marie Town		0 15 0				0 15 0	
Milford							
Montréal		42 11 8	18 5 0		24 6 8		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott		2 10 0				2 10 0	
Québec		262 0 0			262 0 0		
Queenston		13 5 0				13 5 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		8 6 6				8 6 6	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington		27 7 6				27 7 6	
Whitby							
Total		494 0 11	18 5 0		266 6 6	189 9 3	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	BOIS MANUFACTURÉ,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....		7 5 7				7 5 7	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....		22 0 0				22 0 0	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....							
Freighsburg.....							
Gananoque.....		127 9 0				127 9 0	
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....		3 15 0				3 15 0	
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....		506 18 6	190 2 1		316 10 5		
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....							
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....		625 0 0				625 0 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....		5 2 9				5 2 9	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....		1 5 0				1 5 0	
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....		1,298 15 10	190 2 1		316 16 5	791 17 4	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VERRETERIE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover		10 0 0				10 0 0	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec		11 0 0				11 0 0	
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		21 0 0				11 0 0	10 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale. £ s. d.	QUINCAILLERIE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville		52 16 0				52 16 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg		39 15 0				39 15 0	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundas		79 15 0				79 15 0	
Dunnville							
Elgin							
Port Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		1 5 0				1 5 0	
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town		1 0 0				1 0 0	
Millford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott		0 15 0				0 15 0	
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich		2 0 0				2 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead		13 11 6				13 11 6	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		191 17 6				191 17 6	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BIÈRE, AILE, PORTER ET CIDRE,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Barwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa	12	12 10 0				12 10 0	
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundas	3	2 10 0				2 10 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	1	1 2 6				1 2 6	
Milford							
Montréal	3	3 4 0			3 4 0		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potton							
Prascott							
Québec	366	711 0 0	30 0 0	100 0 0	575 0 0		6 0 0
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	81	42 0 0				42 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stonestead							
St. Jean	90	8 17 6				8 17 6	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	556	781 4 0	30 0 0	100 0 0	578 4 0	67 0 0	6 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	WISKEY,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Galls.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....	200	30 0 0				30 0 0	
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	382	57 8 7	34 18 5		22 10 2		
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potter.....							
Prescott.....							
Québec.....	80	20 0 0			20 0 0		
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	662	107 8 7	34 18 5		42 10 2	30 0 0	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AUTRES SPIRITUEUX DISTILLÉS DU GRAIN,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Galls.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce	80	23 15 0				23 15 0	
Belleville							
Bondhead							
Brockville	129	21 19 8				21 19 8	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	76	44 10 0				44 10 0	
Freighsburg							
Gànanoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Ponetanguishene							
Phillipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	9	2 5 0				2 5 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	294	92 9 8				92 9 8	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	VINAIGRE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Galls.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
María Town.....							
Milford.....							
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	840	44 0 0			44 0 0		
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....	40	2 0 0				2 0 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	880	46 0 0			44 0 0	2 0 0	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	BLÉ,—EXPORTE						
	Quantité totale.	Valeur totale.	À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg	30,900	5,793 15 0				5,793 15 0	
Bath	4,571	850 0 0				850 0 0	
Burwell							
Beauce	6	6 15 0				6 15 0	
Belleville	30,686	6,137 4 0				6,137 4 0	
Bondhead	50,144	9,402 0 0				9,402 0 0	
Brockville	135	202 16 3				252 16 3	
Bytown							
Bruce							
Chatham	42,280	8,046 13 4				8,046 13 4	
Chippewa	2,649	496 13 9				496 13 9	
Clarenceville							
Cobourg	310	69 15 0				69 15 0	
Cornwall	1,410	352 10 0				352 10 0	
Colborne	2,719	543 16 0				543 16 0	
Coteau du Lac	3,074	761 14 8				761 14 8	
Credit	158,063	25,887 0 0				25,887 0 0	
Dalhousie	14,985	3,277 19 4				3,277 19 4	
Darlington	18,042	3,338 17 3				3,338 17 3	
Dickenson's Landing							
Dover	5,479	1,013 5 0				1,013 5 0	
Dundee	978	155 11 5				155 11 5	
Dunnville	108	25 0 0				25 0 0	
Elgin							
Fort Erie	11,580	2,677 14 0				2,677 14 0	
Freighsburg	601	101 0 0				101 0 0	
Gananoque	308	308 0 0				308 0 0	
Goderich		1,330 0 0				1,330 0 0	
Grafton							
Gaspé		125 0 0				125 0 0	
Hereford	500	125 0 0				125 0 0	
Hamilton	97,440	20,079 2 8				20,079 2 8	
Hemmingford							
Hope	47,424	11,724 11 2				11,724 11 2	
Huntingdon	491	59 4 0				59 4 0	
Kingston	216,540	31,226 0 0				31,226 0 0	
Lacolle							
Maitland	1,421	1,549 2 9				1,549 2 9	
Maria Town	1,243	233 0 0				233 0 0	
Milford	1,477	295 8 0				295 8 0	
Montréal	88,916	21,309 0 0	16,539 14 8		3,261 6 2	1,508 0 0	
New Castle	1,700	340 0 0				340 0 0	
Niagara	7,466	1,399 0 0				1,399 0 0	
Oakville	146,839	33,184 16 0				33,184 16 0	
Owen's Sound	1,135	115 12 6				115 12 6	
Penetanguishene							
Phillipsburg	552	123 8 4				123 8 4	
Pictou	5,907	1,183 0 0				1,183 0 0	
Potter							
Prescott	23	4 10 9				4 10 9	
Québec	512	128 0 0			128 0 0		
Queenston	35,649	6,312 15 0				6,312 15 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	2	0 3 9				0 3 9	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanslead	759	135 17 10				135 17 10	
St. Jean	39,858	6,777 15 9				6,777 15 9	
St. Régis	148	26 13 6				26 13 6	
Stanley		10,064 5 0				10,064 5 0	
Sutton							
Toronto	122,321	28,826 13 6				28,826 13 6	
Wallaceburg							
Wollington	30,678	9,146 11 6				9,146 11 6	
Whitby	69,000	12,933 3 9				12,933 3 9	
Total	1,295,029	268,033 16 7	16,539 14 8		3,387 6 2	248,106 15 9	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS.—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Barils.	Valeur totale. £ s. d.	FLEUR,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....	1,444	1,291 5 0				1,291 5 0	
Burwell.....							
Beauco.....	15	18 15 0				18 15 0	
Belleville.....	18,756	18,756 0 0				18,756 0 0	
Bondhead.....							
Brookville.....	237	252 16 3				252 16 3	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....	5,716	5,836 12 6				5,836 12 6	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....	30,000	30,000 0 0				30,000 0 0	
Dalhousie.....	72,975	72,975 0 0			3,405 0 0	69,570 0 0	
Darlington.....	12,141	11,426 12 6				11,426 12 6	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	17,105	11,812 2 0				11,812 2 0	
Dundas.....	240	182 10 0				182 10 0	
Dunnville.....	2,878	1,926 0 0				1,926 0 0	
Elgin.....							
Fort Erie.....	1,360	1,384 10 0				1,384 10 0	
Freighsburg.....	17	17 0 0				17 0 0	
Ganaoquo.....							
Goderich.....	253	253 0 0	253 0 0				
Grafton.....							
Gaspé.....	200	200 0 0					200 0 0
Hereford.....	50	75 0 0				75 0 0	
Hamilton.....	52,890	52,604 2 7				52,604 2 7	
Hemmingford.....							
Hope.....	7,685	7,685 0 0				7,685 0 0	
Huntingdon.....							
Kingston.....	22,925	23,258 1 6				23,258 1 6	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....	1	1 5 0				1 5 0	
Milford.....	8	7 13 0				7 13 0	
Montréal.....	143,399	172,608 18 10	63,651 7 6		94,298 19 4	14,658 12 0	
New Castle.....	484	484 0 0				484 0 0	
Niagara.....	1,270	1,233 0 0				1,233 0 0	
Oakville.....	3,679	3,679 0 0			500 0 0	3,179 0 0	
Owen's Sound.....	39	40 10 6				40 10 6	
Penetanguishene.....							
Phillipsburg.....	16	18 3 0				18 3 0	
Pictou.....	564	613 17 6				613 17 6	
Potter.....							
Prescott.....	392	447 17 3				447 17 3	
Québec.....	150,878	160,757 0 0	93,660 0 0	150 0 0	66,762 0 0	135 0 0	50 0 0
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelton.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	1	1 3 0				1 3 0	
St. Jean.....	42,310	45,298 5 0				45,298 5 0	
St. Régis.....	20	20 0 0				20 0 0	
Stanley.....	10,000	10,154 7 6				10,154 7 6	
Sutton.....							
Toronto.....	34,348	34,348 5 0				34,348 5 0	
Wallaceburg.....							
Wellington.....	2,643	2,628 11 0				2,628 11 0	
Whitby.....	13,500	13,500 0 0				13,500 0 0	
Total.....	650,439	685,796 4 5	159,564 7 6	150 0 0	164,965 19 4	362,865 17 7	250 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BLÉ D'INDE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Mmots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg	7,000	656 5 0				656 5 0	
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhoal							
Brockville							
Bytown							
Draco							
Chatham							
Chippewa							
Claranceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Cruelit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee	190	10 0 0				10 0 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Heresford	100	18 10 0				18 10 0	
Hamilton							
Hammingford							
Hopo							
Huntingdon	101	11 17 3				11 17 3	
Kingston	3,600	450 0 0				450 0 0	
Laocelle							
Maitland							
Maria Town	21	2 10 0				2 10 0	
Milford							
Montréal	38,325	5,893 11 9	4,381 10 5		1,517 1 4		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potton							
Prescott							
Québec	400	55 0 0			55 0 0		
Queonston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanston	47	5 18 0				5 18 9	
St. Jean	10,589	1,506 0 0				1,506 0 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	60,313	8,014 12 9	4,381 10 5		1,572 1 4	2,661 1 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—*Continuation.*

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	ORGE ET SEIGLE.—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.							
Bath	10,223	1,042 15 0				1,042 15 0	
Burwell							
Beauce							
Belleville	3,604	360 8 0				360 8 0	
Bondhead	3 0	30 18 9				30 18 9	
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham	1,909	238 12 6				238 12 6	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac	300	60 0 0				60 0 0	
Credit							
Dalhousie							
Darlington	742	71 10 8				71 10 8	
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee	41	3 9 0				3 9 0	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie	5,122	674 12 0				674 12 0	
Frelightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton	600	56 0 0				56 0 0	
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	12,003	867 19 0				867 19 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	3,778	1,266 0 0				1,266 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	33	3 6 0				3 6 0	
Milford	970	97 0 0				97 0 0	
Montréal	453	68 12 10			58 12 10	10 0 0	
New Castle							
Niagara							
Oakville	1,333	199 19 0				199 19 0	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	14	1 8 0				1 8 0	
Pictou	3,000	425 0 0				425 0 0	
Potter							
Prescott							
Québec	3,470	280 0 0			280 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelton							
Sandwich	745	91 17 6				91 17 6	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	33	3 8 10				3 8 10	
St. Jean	4,767	530 0 0				530 0 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	4,501	536 13 9				536 13 9	
Wallaceburg							
Wellington	8,564	857 2 0				857 2 0	
Whitby							
Total	66,514	7,766 12 10			338 12 10	7,428 0 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	FARINE,—EXPORTÉE				
			À la Grande-Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie	50	50 0 0				50 0 0	
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Friarburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Herford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon	1	1 0 0				1 0 0	
Kingston	70	70 3 0				70 3 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal	2,004	1,549 18 11	20 19 9		1,528 19 2		
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott	1	1 5 6				1 5 6	
Québec	2,395	2,172 0 0			2,172 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	4	2 8 1				2 8 1	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean	28	22 15 0				22 15 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	54	54 0 0				54 0 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	100	87 10 0				87 10 0	
Total	4,707	4,011 0 6	20 19 9		3,700 19 2	280 1 7	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BISCUIT,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Qté.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Brno.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....	54	37 16 0				37 16 0	
Hereford.....							
Hamilton.....	86	60 0 0				60 0 0	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
María Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	417	292 0 5	20 12 4		270 8 1	1 0 0	
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potton.....							
Prescott.....							
Québec.....	1,035	736 0 0			736 0 0		
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....	2	1 4 0				1 4 0	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	1,591	1,127 6 5	20 12 4		1,006 8 1	100 0 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POIS ET FÈVES,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
	Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath	2,879	287 18 0				287 18 0	
Burwell							
Beauce	150	18 15 0				18 15 0	
Belleville	3,728	466 0 0				466 0 0	
Bondhead	160	16 0 0				16 0 0	
Brookville	116	14 16 0				14 16 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham	327	40 17 6				40 17 6	
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg	448	50 8 0				50 8 0	
Cornwall	869	86 18 0				86 18 0	
Colborne							
Coteau du Lac	922	116 15 6				116 15 6	
Credit							
Dalhousie							
Darlington	243	24 6 0				24 6 0	
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee	80	2 16 3				2 16 3	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg	60	9 5 0				9 5 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford	1,000	62 10 0				62 10 0	
Hamilton	1,242	146 16 7				146 16 7	
Hemmingford							
Hope	514	64 17 6				64 17 6	
Huntingdon	63	7 17 6				7 17 6	
Kingston	6,108	934 0 0				934 0 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	74	7 0 0				7 0 0	
Milford	188	23 4 0				23 4 0	
Montréal	195,549	22,136 13 8	21,860 17 8		275 16 0		
New Castle							
Niagara							
Oakville	51	7 13 0				7 13 0	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	306	79 17 9				79 17 9	
Pictou	543	67 17 6				67 17 6	
Potton							
Prescott							
Québec	6,053	937 0 0	422 0 0		515 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	74	11 11 3				11 11 3	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	150	19 8 0				19 8 0	
St. Jean	25,947	3,478 5 9				3,478 5 9	
St. Régis	109	10 18 0				10 18 0	
Stanley	1,297	93 10 6				93 10 6	
Sutton							
Toronto	2,785	335 12 3				335 12 3	
Wallaceburg							
Wallington	5,816	792 18 0				792 18 0	
Whitby	500	62 10 0				62 10 0	
Total	258,901	30,414 16 6	22,282 17 8		790 16 0	7,341 2 10	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AVOINE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg.	2,000	100 0 0				100 0 0	
Bath	2,124	106 4 0				106 4 0	
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead	1,675	83 15 0				83 15 0	
Brookville	436	23 7 0				23 7 0	
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall	3,224	161 4 0				161 4 0	
Colborne							
Coteau du Lac	12,320	856 0 9				856 0 9	
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover	80	5 0 0				5 0 0	
Dundee	15,223	570 17 3				570 17 3	
Dunnville	100	6 5 0				6 5 0	
Elgin							
Fort Erie	2,022	131 10 0				131 10 0	
Froelighsburg	131	6 11 0				6 11 0	
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	30,603	1,736 6 3				1,736 6 3	
Hemmingford							
Hope	141	8 15 0				8 15 0	
Huntingdon	4,567	178 7 0				178 7 0	
Kingston	148	10 0 0				10 0 0	
Lacolle							
Maitland	45	4 10 0				4 10 0	
María Town	2,210	110 0 0				110 0 0	
Milford	26	1 12 6				1 12 6	
Montréal	1,072	136 11 9			136 11 9		
New Castle							
Niagara							
Oakville	4,110	274 0 0				274 0 0	
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	1,451	97 9 1				97 9 1	
Picton							
Potter							
Prescott	367	28 4 3				28 4 3	
Québec	11,541	690 0 0			690 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich	2,053	96 17 0				96 17 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	701	35 1 6				35 1 6	
St. Jean	391,052	25,785 3 7				25,785 3 7	
St. Régis	2,270	97 5 0				97 5 0	
Stanley							
Sutton		26 4 0				26 4 0	
Toronto	165,951	1,790 7 0				1,790 7 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby	10,000	500 0 0				500 0 0	
Total	667,652	33,660 7 11			826 11 9	32,633 10 2	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	HOUBLON,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee	3,310	41 7 6				41 7 6	
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	2,160	81 10 0				81 10 0	
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Polton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	23,520	414 10 2				414 10 2	
St. Jean	192	2 10 0				2 10 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	29,182	539 17 8				539 17 8	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SON,—EXPORTE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Qt'x.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....	760	57 0 0				57 0 0	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	6	0 19 2				0 19 2	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frelighsburg.....							
Gananoque.....	100	12 10 0				12 10 0	
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....	224	22 0 0				22 0 0	
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....	3	0 11 0				0 11 0	
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	304	30 8 4			30 8 4		
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Polton.....							
Prescott.....							
Québec.....							
Queenston.....	125	9 17 0				9 17 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....							
St. Jean.....							
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	1,522	133 5 0			30 8 4	102 17 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	GRAINE DE LIN,—EXPORTEE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town	4	1 0 0				1 0 0	
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg	21	4 0 0				4 0 0	
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondenu							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	463	87 16 7				87 16 7	
St. Jean	19,642	5,181 14 9				5,181 14 9	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	1,026	194 10 0				194 10 0	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	21,159	5,469 1 4				5,469 1 4	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AUTRES GRAINES,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.							
Bath	190	60 0 0				60 0 0	
Burwell							
Beauce							
Belleville	316	118 10 0				118 10 0	
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarencovilla	207	103 7 0				103 7 0	
Cobourg	210	104 18 9				104 18 9	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing	7	3 5 0				3 5 0	
Dover	24	9 0 0				9 0 0	
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié	967	483 14 0				483 14 0	
Freighsburg	155	106 0 0				106 0 0	
Gananoque	14	14 0 0				14 0 0	
Goderich	729	308 0 0	28 0 0			280 0 0	
Grafton							
Gaspé							
Hereford.	1,500	750 0 0				750 0 0	
Hamilton	1,584	657 5 0				657 5 0	
Hemmingford							
Hope	140	211 10 0				211 10 0	
Huntingdon							
Kingston.	306	121 1 8				121 1 8	
Lacolle							
Maitland							
Maila Town.	152	76 0 0				76 0 0	
Milford							
Montréal.	124	62 1 0	62 1 0				
New Castle.							
Niagara							
Oakville	37	18 10 0				18 10 0	
Owen's Sound.	6	3 15 0				3 15 0	
Penetanguishene.							
Philipsburg	971	723 17 6				723 17 6	
Pictou							
Potter							
Prescott	130	56 0 9				56 0 9	
Québec	244	124 0 0	50 0 0		74 0 0		
Queenston.							
Rivière aux Raisins.							
Rondeau.							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie.							
Stanstead	1,592	878 8 4				878 8 4	
St Jean	2,371	1,207 19 6				1,207 19 6	
St. Régis							
Stanley	1,870	1,026 0 0				1,026 0 0	
Sutton							
Toronto.							
Wallaceburg							
Wellington.							
Whitby	600	225 0 0				225 0 0	
Total	14,416	7,452 3 6	140 1 0		74 0 0	7,238 2 6	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	OIGNONS ET AUTRES VÉGÉTAUX,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Minois.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Boulhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Fielightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon	2	0 5 0				0 5 0	
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford	2	0 15 0				0 15 0	
Montréal	800	195 15 4				195 15 4	
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec	400	100 0 0	25 0 0		75 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	150	41 16 7				41 16 7	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	1,354	339 11 11	25 0 0		75 0 0	238 11 11	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale. Minots.	Valeur totale. £ s. d.	PATATES,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne. £ s. d.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis. £ s. d.	À d'autres Pays Étrangers. £ s. d.
				Aux Indes Occidentales. £ s. d.	À l'Amérique du Nord. £ s. d.		
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Boauce.....							
Belleville.....	1,000	62 10 0				62 10 0	
Bondhead.....	2,345	107 5 0				107 5 0	
Brockville.....	608	80 0 0				80 0 0	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....	757	38 14 2				38 14 2	
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....	40	4 0 0				4 0 0	
Darlington.....	400	20 0 0				20 0 0	
Dickenson's Landing.....							
Dover.....	52	3 13 2				3 13 2	
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....	211	20 0 0				20 0 0	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....	474	29 12 6				29 12 6	
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Flemmingford.....							
Hope.....	2,765	149 12 6				149 12 6	
Huntingdon.....							
Kingston.....	1,272	69 3 8				69 3 8	
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....	265	17 13 9				17 13 9	
Montréal.....							
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....	200	15 0 0				15 0 0	
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....	416	28 1 6				28 1 6	
Potter.....							
Prescott.....	100	10 5 0				10 5 0	
Québec.....	336	23 0 0			23 0 0		
Queenston.....	700	70 0 0				70 0 0	
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....	726	79 0 0				79 0 0	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	5	0 3 0				0 3 0	
St. Jean.....	5,204	302 0 0				302 0 0	
St. Régis.....							
Stanley.....	135	8 8 9				8 8 9	
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	18,011	1,138 3 0			23 0 0	1,115 3 0	

No. 16.

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	DRÈCHE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	A d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Minots.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amheisburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bonchard							
Brookville							
Bytown							
Bruce							
Chatham	270	50 12 6				50 12 6	
Chippawa							
Clarenceville							
Cobourg							
Corwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoquo							
Goderich							
Graton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	6,761	676 3 0				676 3 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston	32,724	1,117 10 0				1,117 10 0	
Lacolle							
Midland							
Maria Town							
Millford							
Montreal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec	1,250	160 0 0			160 0 0		
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Roubeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto	6,687	911 2 6				911 2 6	
Wallacotburg							
Wellington							
Whitby							
Total	47,692	2,916 8 0			160 0 0	2,756 8 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	POMMES,—EXPORTÉES				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
Barils.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brockville.....	1	0 7 6				0 7 6	
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundas.....							
Dunnyville.....							
Elgin.....							
Fort Erié.....	13	2 15 0				2 15 0	
Frelighsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....							
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Milford.....							
Montréal.....	909	584 5 9	494 17 3		89 8 6		
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Penetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Picton.....	44	1 2 6				1 2 6	
Polton.....							
Prescott.....			260 0 0		181 0 0		
Québec.....	598	441 0 0					
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russeltown.....							
Sandwich.....	1,870	467 12 9				467 12 9	
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....							
Stanstead.....	90	10 7 4				16 7 4	
St. Jean.....	69	12 15 0				12 15 0	
St. Régis.....	3	0 10 0				0 10 0	
Stanley.....	49	17 12 6				17 12 6	
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	3,536½	1,544 8 4	754 17 3½		270 8 6	519 2 7	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	BAUME,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pay Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickensou's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frieghsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Millford							
Montréal		73 0 0	73 0 0				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Phillipsburg							
Pictou							
Potter							
Prescott							
Québec		163 0 0	163 0 0				
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean		282 10 0				282 10 0	
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		518 10 0	296 0 0			282 10 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	SUCRE D'ÉRABLE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amlherstburg.....							
Bath.....							
Burwell.....							
Beauce.....							
Belleville.....							
Bondhead.....							
Brookville.....							
Bytown.....							
Bruce.....							
Chatham.....							
Chippewa.....							
Clarenceville.....							
Cobourg.....							
Cornwall.....							
Colborne.....							
Coteau du Lac.....							
Credit.....							
Dalhousie.....							
Darlington.....							
Dickenson's Landing.....							
Dover.....							
Dundee.....							
Dunnville.....							
Elgin.....							
Fort Erie.....							
Frolichsburg.....							
Gananoque.....							
Goderich.....							
Grafton.....							
Gaspé.....							
Hereford.....	1,500	25 0 0				25 0 0	
Hamilton.....							
Hemmingford.....							
Hope.....							
Huntingdon.....							
Kingston.....							
Lacolle.....							
Maitland.....							
Maria Town.....							
Millford.....							
Montréal.....	140	3 10 8	3 10 8				
New Castle.....							
Niagara.....							
Oakville.....							
Owen's Sound.....							
Panetanguishene.....							
Philipsburg.....							
Pictou.....							
Potter.....							
Prescott.....	8	0 4 0				0 4 0	
Québec.....							
Queenston.....							
Rivière aux Raisins.....							
Rondeau.....							
Rowan.....							
Russelltown.....							
Sandwich.....							
Sarnia.....							
Sault Ste. Marie.....	25,000	169 2 6				169 2 6	
Stanstead.....	1,171	12 3 5				12 3 5	
St. Jean.....	1,200	15 0 0				15 0 0	
St. Régis.....							
Stanley.....							
Sutton.....							
Toronto.....							
Wallaceburg.....							
Wellington.....							
Whitby.....							
Total.....	29,019	225 0 7	3 10 8			221 9 11	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CIRE D'ABEILLE,—EXPORTÉE				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Lbs.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton	133	5 0 0				5 0 0	
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal	1,094	41 1 3	41 1 3				
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich	213	8 0 0				8 0 0	
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead	15	0 13 9				0 13 9	
St. Jean							
St. Régis							
Stanley	600	30 0 0				30 0 0	
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	1,455	84 15 0	41 1 3			43 13 9	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	AUTRES ARTICLES NON-ÉNUMÉRÉS,—EXPORTÉS				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	A l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amherstburg							
Bath		3 5 0				3 5 0	
Burwell							
Beauce		86 18 0				86 18 0	
Belleville		247 10 0				247 10 0	
Bondhead							
Brockville		233 1 6				233 1 6	
Bytown							
Bruce							
Chatham		187 10 0				187 10 0	
Chippewa		12 10 0				12 10 0	
Clarenceville							
Cobourg		210 3 4				210 3 4	
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac		5 0 0				5 0 0	
Credit							
Dalhousie							
Darlington		23 7 0				23 7 0	
Dickenson's Landing		4 5 0				4 5 0	
Dover		509 7 6				509 7 6	
Dundee		323 12 6				323 12 6	
Dunnville		4 4 0				4 4 0	
Elgin							
Fort Erie		3 18 0				3 18 0	
Frelighsburg		87 5 0				87 5 0	
Gananoque		64 10 0				64 10 0	
Goderich		4 5 0				4 5 0	
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope		875 0 0				875 0 0	
Huntingdon		19 10 6				19 10 6	
Kingston		13,560 13 4				13,560 13 4	
Lacolle							
Maitland		22 1 8				22 1 8	
Maria Town		24 4 0				24 4 0	
Milford		251 16 3				251 16 3	
Montréal		2,580 11 40	1,399 10 1		1,151 1 9	30 0 0	
New Castle		4 0 0				4 0 0	
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg		68 5 6				68 5 6	
Pictou							
Potter							
Prescott		846 17 7				846 17 7	
Québec		6,016 0 0	2,526 0 0	585 0 0	2,749 0 0	129 0 0	27 0 0
Queenston		1 15 0				1 15 0	
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan		25 0 0				25 0 0	
Russelltown							
Sandwich		2,477 17 7				2,477 17 7	
Sarnia		200 0 0				200 0 0	
Sault Ste. Marie		300 0 0				300 0 0	
Stanstead		892 0 6				892 0 6	
St. Jean		7,974 2 10				7,974 2 10	
St. Régis		23 3 3				23 3 3	
Stanley		140 8 0				140 8 0	
Sutton							
Toronto		1,560 0 11				1,560 0 11	
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		39,874 0 7	3,925 10 1	585 0 0	3,900 1 9	31,436 8 9	27 0 0

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale	Valeur totale.	ARGENT MONAYÉ ET EN LINGOTS,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amhorstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belloville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce							
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Ponctanguishene							
Philipsburg		20,000 0 0				20,000 0 0	
Picton							
Potter							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		20,000 0 0				20,000 0 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	CUIVRE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
Ton, Q ^{ts} .	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Amherstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brockville							
Bytown							
Bruce	55 13	5,500 12 0				5,500 12 0	
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erie							
Frelighsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
New Castle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Penetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Polton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russeltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total		5,500 0 0				5,500 0 0	

TABLEAU GENERAL DES EXPORTATIONS—Continuation.

PORTS.	Quantité totale.	Valeur totale.	MINERAI DE CUIVRE,—EXPORTÉ				
			À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.
				Aux Indes Occidentales.	À l'Amérique du Nord.		
	Ton.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Amhorstburg							
Bath							
Burwell							
Beauce							
Belleville							
Bondhead							
Brookville							
Bytown							
Bruce	243	3,645 0 0	3,645 0 0				
Chatham							
Chippewa							
Clarenceville							
Cobourg							
Cornwall							
Colborne							
Coteau du Lac							
Credit							
Dalhousie							
Darlington							
Dickenson's Landing							
Dover							
Dundee							
Dunnville							
Elgin							
Fort Erié							
Freightsburg							
Gananoque							
Goderich							
Grafton							
Gaspé							
Hereford							
Hamilton							
Hemmingford							
Hope							
Huntingdon							
Kingston							
Lacolle							
Maitland							
Maria Town							
Milford							
Montréal							
Newcastle							
Niagara							
Oakville							
Owen's Sound							
Panetanguishene							
Philipsburg							
Picton							
Potton							
Prescott							
Québec							
Queenston							
Rivière aux Raisins							
Rondeau							
Rowan							
Russelltown							
Sandwich							
Sarnia							
Sault Ste. Marie							
Stanstead							
St. Jean							
St. Régis							
Stanley							
Sutton							
Toronto							
Wallaceburg							
Wellington							
Whitby							
Total	243	3,645 0 0	3,645 0 0				

No. 17.

TABLEAU SOMMAIRE de la QUANTITÉ et de la VALEUR des principaux articles des produits des effets manufacturés du Canada EXPORTÉS pendant l'année expirée le 5 janvier, 1851, et indiquant dans quel pays ils ont été exportés.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS.			À QUEL PAYS EXPORTÉ.					
	Quantité.	Valeur.		À la Grande Bretagne.		Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	Ad'autres Pays Étrangers.
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
PRODUITS DES MINES:									
Minerai de cuivre..... Ton.	243	3,645	0 0	3,645	0 0				
Cuivre..... do	553	5,500	12 0					5,500	12 0
<i>Total du produit des mines</i>		9,145	12 0	3,645	0 0			5,500	12 0
PRODUITS DES PÊCHERIES:									
Poisson—Séché..... Q'tx.	48,852	28,159	6 6	1,100	10 0	868	16 0	2	12 6
Mariné..... Brls.	5,492	6,954	3 0	148	0 0	91	8 0	6,483	15 0
Frais..... do		1,231	0 4					1,231	0 4
Huile..... Galls	1,058	168	5 9	138	15 0			18	10 9
<i>Total du produit des pêcheries</i>		36,512	15 7	1,447	5 0	960	4 0	7,735	18 7
PRODUITS DES FORÊTS:									
Potasses..... Brls.	31,389	236,437	3 6	146,242	14 1			90,194	9 5
Peilasses..... do	11,178	81,957	7 7	61,531	13 0			20,425	14 7
Bois de construction—Alcalis..... Ton.	1,713	1,713	0 0	1,713	0 0				
Merisier..... do	4,613	7,131	0 0	7,131	0 0				
Orme..... do	38,212	55,319	10 0	55,319	10 0				
Erable..... do	140	158	18 0	157	15 0			1	3 0
Chêne..... do	30,446	64,350	7 6	62,751	0 0			1,599	7 6
Pin, blanc..... do	372,742	296,215	7 1	263,774	0 0			32,441	7 1
Pin, rouge..... do	89,996	117,489	7 1	117,489	7 1				
Tamarin..... do	1,007	1,257	5 9	1,188	0 0			69	5 9
Noyer..... M pds.	703	2,286	9 2					2,286	9 2
Bois blanc, noyer condensé et do	243	427	19 3	30	0 0			397	19 3
Douves, étalon..... Mille.	724	17,798	13 6	17,108	11 0	50	9 10	487	11 0
autres..... do	4,170	68,815	0 3	65,503	13 11	2,243	18 5	337	1 3
Chevrons, courbes, colum- bages, gournables, etc..... pièces.	472,184	8,857	15 0	1,603	10 3	9	0 0	7,245	4 9
Madriers et planches..... M pds.	122,240	199,295	11 0	229	12 8	176	7 3	198,763	1 1
Madriers..... pièces.	2,998,608	146,335	10 0	146,016	10 0			316	0 0
Epars, mats et anspoct..... do	32,206	15,266	17 6	13,253	2 6	27	0 0	1,986	15 0
Lattes et bois de chauffage, cordes	3,067	7,046	10 0	6,563	0 0			483	10 0
Bardeaux..... Mille.	12,350	3,882	1 3			73	0 0	3,795	1 3
Billots sciés..... Nom.	27,095	3,173	13 9					3,173	13 9
Autres bois..... do		6,123	10 5	388	1 0	6	18 9	5,728	10 8
Fournures et peaux.....		19,395	8 9	3,381	11 8	49	6 11	15,964	10 2
<i>Total du produit des forêts</i>		1,360,734	6 4	971,375	12 2	2,636	1 2	385,696	14 8
PRODUITS DE L'AGRICULTURE:									
Animaux—Chevaux Nom.	4,434	55,878	6 8			25	0 0	55,853	6 8
Vaches..... do	8,301	23,686	9 10					23,626	8 10
Cochons..... do	1,184	539	5 0					538	5 0
Moutons..... do	13,757	4,553	15 1	6	0 0			4,547	15 1
<i>Produit des animaux—Bœufs</i> Q'tx.	6,742	6,708	18 1	4,882	15 0	1,758	5 0	67	18 1
Lard séché et jambons..... do	920	2,220	2 7	251	15 1	1,205	17 6	762	10 0
Beurre..... do	11,785	30,817	6 7	11,177	1 3	7,324	13 8	11,724	11 8
Saindoux..... do		947	17 10	107	7 11	323	1 8	517	8 3
Fromage..... do	171	496	9 5	345	8 4	148	13 0	2	8 1
Lard..... Brls.	3,335	7,374	1 10	1,091	4 11	5,363	14 6	859	2 5
Suif..... do	600	2,443	8 7			7	0 0	2,406	8 7
Langues..... do	43	44	1 3	33	10 10	10	10 5		
Os..... Ton.	23	42	11 8	42	11 8				
Peaux..... do		979	6 3					979	6 3
Sabots..... Ton.	20	132	6 8	116	1 8			16	5 0
Cornes..... do		48	14 0	4	5 0			44	9 0
Laine..... lbs.	276,691	14,214	15 9					14,214	15 8
Œufs..... Doz.	387,343	6,448	15 0					6,448	15 0
Cire d'abeille..... lbs.	1,455	84	15 0	41	1 3			43	13 9
<i>Total des animaux et leurs produits</i>		157,580	6 0	18,099	2 11	16,166	15 9	122,663	7 4
Comestibles végétaux—Blé Minots	1,295,029	268,033	10 7	16,539	14 8	3,367	6 2	248,106	15 0
Flour..... Brls.	650,439	685,796	4 5	157,504	7 6	164,065	19 4	362,865	17 7
Blé d'Inde..... Minots	60,313	8,614	12 9	4,381	10 5	1,572	1 4	2,661	1 0
Orge et seigle..... do	66,514	7,766	12 10			338	12 10	7,428	0 0
Farine..... Brls.	4,707	4,011	0 6	20	19 9	3,700	19 2	287	1 7
Biscuit..... Q'tx.	1,594	1,127	0 5	20	12 4	1,006	8 1	100	0 0
Fèves et pois..... Minots	258,901	30,414	16 6	22,282	17 8	790	16 0	7,341	2 10
Avoine..... do	667,652	33,660	7 11			826	11 9	32,833	16 2
Maïs..... lbs.	20,182	530	17 8					539	17 8
Son..... Q'tx.	1,522	133	5 6			30	8 4	102	17 2
Oignons et autres végétaux..... Minots	1,354	338	11 11	25	0 0	75	0 0	238	11 11

No. 17.

TABLEAU SOMMAIRE DE LA QUANTITE ET DE LA VALEUR, ETC.—Continuation.

ARTICLES.	TOTAL DES EXPORTATIONS		À QUEL PAYS EXPORTÉ.					
	Quantité.	Valeur.	À la Grande Bretagne.	Aux Colonies Britanniques.		Aux États-Unis.	À d'autres Pays Étrangers.	
				À l'Amérique du Nord.	Aux Indes Occidentales.			
AGRICULTURE—Continuation.		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Comestibles végétaux—Patates. Minots	18,011	1,138 3 0		23 0 0		1,115 3 0		
Drèche do	47,592	2,915 8 0		160 0 0		2,755 8 0		
Pommes..... Brls.	3,636	1,544 8 4	754 17 3	270 8 6		519 2 7		
<i>Total des comestibles végétaux ..</i>		1,046,034 6 4	201,589 19 7	177,147 11 6	150 0 0	666,896 15 9	250 0 0	
<i>Autres produits agricoles—</i>								
Graine de lin Minots	21,159	5,469 1 4				5,469 1 4		
Autres graines	12,650	7,452 3 6	140 1 0	74 0 0		7,238 2 6		
Baume.....		518 10 0	236 0 0			282 10 0		
<i>Total des autres produits agricoles</i>		13,439 14 10	376 1 0	74 0 0		12,989 13 10		
PRODUITS MANUFACTURÉS :								
Fer.....		2,790 10 3	17 12 10	41 9 10		2,731 7 7		
Coton.....		427 4 7				427 4 7		
Lainage.....		201 7 2	85 15 6			115 11 8		
Bois.....		1,298 15 10	190 2 1	316 16 5		791 17 4		
Cuir.....		494 0 11	18 5 0	236 6 8		189 9 3		
Verrerie.....		21 0 0	11 0 0			10 0 0		
Quincaillerie.....		191 17 6				191 17 6		
Whiskey Galls.	662	107 8 7	34 18 5	42 10 2		30 0 0		
Bière, aile et cidre Brls.	566	781 4 0	30 0 0	578 4 0	100 0 0	67 0 0	6 0 0	
Autres spiritueux distillé du grain. gallons.	294	92 9 8				92 9 8		
Vinaigre Galls.	880	46 0 0		44 0 0		2 0 0		
Sucre d'érable lbs.	29,019	225 0 7	3 10 8			221 9 11		
<i>Total des produits manufacturés.....</i>		6,676 19 1	391 4 6	1,309 7 1	100 0 0	4,870 7 6	6 0 0	
AUTRES ARTICLES —		39,874 0 7	3,925 10 1	3,900 1 9	585 0 0	31,436 8 9	27 0 0	
GRAND TOTAL		2,669,998 0 9	1,200,849 15 3	202,194 1 3	2,094 0 0	1,237,789 17 11	27,070 6 4	

RECAPITULATION.

VALEUR TOTALE DES EXPORTATIONS	à la Grande-Bretagne.....	£1,200,849 15 3
"	" aux Colonies de l'Amérique du Nord.	202,194 1 3
"	" aux Indes Occidentales Britanniques	2,094 0 0
"	" aux États-Unis d'Amérique	1,237,789 17 11
"	" à D'autres Pays	27,070 6 4
		<u>£2,669,998 0 9</u>
Aux exportations on peut ajouter la valeur des vaisseaux construits à Québec pendant l'année, puisqu'ils sont principalement construits pour être vendus dans la Grande-Bretagne—disons 32,043 tonneaux, à £10 par tonneaux..		
		320,430 0 0
	Valeur totale des exportations, tel que rapporté.....	<u>£2,990,428 0 9</u>
Valeur des exportations de Montréal	£ 436,193 7 1	
" " de Québec	11,297,423 10 0	
" " de Gaspé	29,207 5 2	
Valeur totale des exportations des Ports de Mer.....	1,762,824 2 3	
" " Ports intérieurs (1)	1,227,603 18 6	
		<u>£2,990,428 0 9</u>
(1) A la valeur des exportations des ports intérieurs on peut ajouter 20 pour cent—disons.....		
		245,520 15 0
		<u>£3,235,948 15 9</u>

Appendice
(A)
1851.

No. 18.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU de la Valeur des Produits et des Effets manufacturés du Canada Exportés, et de la Valeur des Marchandises Importées, et du montant des Droits perçus à chaque Port du Canada, pendant l'année 1850.

PORTS.	Exportations.			Importations.			Montant brut des droits perçus			PORTS.	Exportations.			Importations.			Montant brut des droits perçus		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Amherstburg	7,057	0	0	5,893	2	8	845	8	3	Kingston	87,562	7	1	124,760	10	10	15,324	17	8
Bath	9,028	5	9	4,314	18	10	698	5	8	Lacolle				3,394	12	6	353	16	7
Burwell	22,954	6	6	4,976	6	3	684	2	9	Maitland	1,590	19	5	551	19	1	62	7	4
Beauce	1,918	18	0	1,032	10	11	89	15	6	Maria Town	4,112	3	1	3,201	0	6	410	12	1
Belleville	50,484	16	6	23,910	4	4	3,655	2	0	Milford	1,106	15	6	248	13	7	34	18	5
Bondhead	9,971	8	9	637	0	11	100	3	4	Montréal	436,193	7	1	1,726,350	4	1	258,474	3	10
Brockville	18,099	3	11	57,981	15	7	7,096	9	4	New Castle	9,351	6	7	2,009	15	7	282	10	6
Bytown				1,366	15	0	234	7	9	Niagara	2,782	0	0	15,749	2	1	2,454	6	5
Bruce	10,153	12	0	1,921	2	6	230	5	3	Oakville	44,651	8	0	10,391	7	10	1,472	17	9
Chatham	10,479	4	7	9,057	4	7	1,199	14	2	Owen's Sound	565	18	3	278	6	1	53	4	7
Chippewa	7,613	16	3	39,974	12	1	3,637	13	1	Penetanguisheno	121	4	0	83	5	6	17	4	1
Clarenceville	1,247	17	0	1,518	9	3	253	10	0	Phillipsburg	56,273	10	0	22,319	19	7	1,686	0	7
Cobourg	13,646	8	5	21,811	1	1	2,691	0	7	Pictou	3,502	4	0	7,915	0	4	1,013	0	1
Cornwall	1,067	12	0	4,069	6	7	561	18	9	Potterton				3,910	19	6	567	17	10
Colborne	552	11	0	1,011	2	4	123	0	10	Prescott	5,850	11	6	14,423	18	7	1,363	0	7
Coteau du Lac	3,074	19	8	83	3	7	11	13	4	Québec	1,297,523	10	0	494,139	4	8	83,809	5	7
Credit	59,533	0	0	641	16	0	126	6	6	Queenston	8,625	18	9	7,201	8	4	914	8	4
Dalhousie	79,528	1	9	14,394	10	8	2,745	11	9	Rivière aux Raisins				196	3	5	24	13	0
Darlington	16,583	13	5	4,070	2	7	545	18	7	Rondeau	102	0	0	871	19	9	136	16	6
Dickenson's Landing	967	1	8	2,857	1	2	212	7	8	Rowan	9,213	18	2	4,516	18	8	653	3	3
Dover	27,150	17	10	15,512	8	4	2,167	7	9	Russelltown				617	11	11	79	12	11
Dundas	3,655	2	5	5,138	15	9	487	17	7	Sandwich	8,984	8	9	13,933	13	11	1,170	11	0
Dunnville	3,900	14	0	14,773	9	1	2,305	13	2	Sarnia	2,084	0	0	5,324	19	4	608	11	8
Elgin	560	0	0	126	12	4	13	11	3	Sault Ste. Marie	1,969	2	6	7,150	19	8	687	15	0
Fort-Erié	9,498	4	0	13,569	5	5	1,279	4	1	Starstead	11,642	17	4	14,386	4	4	1,580	15	10
Frelighsburg	2,924	7	0	4,987	11	1	388	8	9	St. Jean	303,959	8	1	369,446	9	3	43,460	9	3
Gananoque	1,232	10	10	1,839	14	2	211	1	8	St. Régis	1,083	18	11	3,388	3	0	426	3	4
Goderich	3,467	14	0	1,777	7	4	251	17	6	Stanley	33,849	8	9	52,113	12	11	8,480	0	3
Grafton	1,208	0	0	1,291	8	0	39	13	2	Sutton				1,744	18	5	104	19	5
Gaspé	29,207	5	2	12,478	0	8	1,918	4	7	Toronto	67,557	4	11	634,722	17	2	90,367	0	11
Hereford	10,898	10	0	175	6	11	200	19	1	Wallaceburg				3,453	5	0	600	13	1
Hamilton	88,222	16	4	395,782	14	10	59,398	16	2	Wellington	13,469	7	6	1,363	2	5	221	11	1
Hemmingford	3,035	15	0	2,511	15	9	387	14	10	Whitby	34,402	18	9	7,245	11	10	1,114	18	6
Hope	32,256	18	3	14,573	18	3	2,146	7	5										
Huntingdon	1,111	11	10	1,849	3	0	133	19	1	Total	2,990,428	0	0	4,245,517	3	6	615,694	13	8

NOTE (1)—Les Droits perçus aux Ports de Eaton et de Compton sont inclus dans ceux de Hereford, les deux premiers ayant été abolis.

TABLEAU COMPARATIF indiquant la différence des Valeurs des principaux articles des Marchandises Britanniques et Etrangères entrées pour la consommation en Canada, pendant l'année 1849 et 1850.

ARTICLES.	1849.			1850.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Sucre.....	125,176	19	2	173,315	14	11
Melasso.....	19,535	6	8	21,617	13	10
Thé.....	190,531	9	0	233,942	10	0
Café.....	17,189	11	8	26,267	4	10
Tabac.....	60,407	13	7	105,873	5	4
Vin.....	38,388	17	10	26,546	11	3
Liqueurs.....	44,490	6	10	44,432	14	1
Sel.....	28,685	15	6	22,960	5	6
<i>Total sujet aux Droits Spécifique et Ad Valorem.....</i>	<i>524,406</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>654,945</i>	<i>19</i>	<i>9</i>
Fruits et Epices.....	28,221	6	2	30,132	5	4
Grains et Fleur.....	6,056	14	6	2,013	19	9
Animaux.....	3,974	11	6	3,271	4	11
Beurre.....	109	1	2	15	13	8
Fromage.....	3,111	9	0	4,498	5	10
Poisson.....	13,488	0	0	9,004	0	10
Viande, fraîche et salée.....	31,980	6	9	12,060	14	3
Chandelle.....	4,564	18	8	7,935	13	1
Cuir, et cuir manufacturé.....	28,307	2	9	68,990	12	4
Huile.....	22,730	12	9	39,779	12	5
Papier.....	7,622	17	1	20,100	11	2
Verrerie.....	8,192	8	0	20,863	3	11
Fourrures.....	7,811	14	4	15,413	9	0
Coton Manufacturé.....	(¹)360,785	19	7	906,916	6	4
Lainage do.....	(¹)190,294	10	3	548,334	13	4
Toile do.....	(¹)20,120	16	1	68,562	19	3
Soie do.....	(¹)25,794	18	4	138,950	4	9
Fer et Quinellerie.....	296,413	17	4	330,261	4	8
Non-énumérés.....	874,983	6	6	1,367,417	10	0
Non-énumérés payant 2½ pour cent.....	271,760	19	6	391,846	11	9
<i>Total payant des Droits Ad Valorem.....</i>	<i>2,209,235</i>	<i>10</i>	<i>3</i>	<i>3,296,437</i>	<i>16</i>	<i>7</i>
<i>Grand Total sujet au Droit.....</i>	<i>2,733,691</i>	<i>10</i>	<i>6</i>	<i>3,951,483</i>	<i>16</i>	<i>4</i>
MARCHANDISES LIBRES:						
Animaux.....	248	8	7	4,062	12	6
Livres.....	14,556	4	7	60,895	0	11
Dessins.....	1,216	8	4	3,544	0	11
Prov's ons Militaires.....	36,651	9	1	32,844	10	3
Graines.....	5,963	14	8	1,952	0	6
Non-énumérés.....	210,564	2	6	190,835	2	1
<i>Total des Marchandises libres.....</i>	<i>269,200</i>	<i>7</i>	<i>9</i>	<i>294,133</i>	<i>7</i>	<i>2</i>
<i>GRAND TOTAL sujet au Droit et libre.....</i>	<i>3,002,891</i>	<i>18</i>	<i>3</i>	<i>4,245,517</i>	<i>3</i>	<i>6</i>

Note (1)—En 1849 une grande quantité de ces effets manufacturés a été placée sous le chef "non énumérés."

No. 20—TABLEAU de la Valeur des Marchandises entrées pour la consommation (sujettes aux Droits et livres de Droits) dans les différents Ports du Canada, pendant les années 1848, '49 et '50, et du Montant des Droits perçus.

PORTS.	VALEUR DES MARCHANDISES IMPOSABLES ET LIBRES						MONTANT DES DROITS PERÇUS.					
	1848.		1849.		1850.		1848.		1849.		1850.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Amerstburgh.....	4,645	1 2	4,913	5 11	5,893	2 8	603	6 3	774	1 0	845	8 3
Bath.....	4,059	19 3	3,949	10 5	4,314	18 10	655	0 7	684	7 2	698	5 8
Burwell.....	3,009	6 7	2,574	6 5	4,976	6 3	319	10 2	375	4 5	684	2 9
Beauce.....	472	5 8	260	2 6	1,032	10 11	57	11 2	35	0 9	89	15 6
Belleville.....	11,182	8 8	21,296	5 8	23,910	4 4	1,483	10 1	3,466	14 6	3,655	2 0
Bondhead.....	817	2 0	760	6 8	837	0 11	60	6 2	116	17 2	100	3 4
Brockville.....	26,556	17 6	40,125	18 5	57,984	15 7	3,130	18 10	5,649	2 0	7,696	9 4
Bytown.....			1,008	6 8	1,366	15 0			248	18 8	234	7 9
Bruce.....					1,921	2 6					230	5 3
Chatham.....	8,781	6 5	6,394	5 8	9,057	4 7	925	4 4	917	6 3	1,199	14 2
Chippewa.....	32,788	8 8	29,904	10 8	39,974	12 1	1,952	18 8	2,931	2 0	3,637	13 1
Clarenceville.....	2,128	4 9	1,811	5 1	1,618	9 3	250	12 5	293	5 9	253	10 0
Cobourg.....	13,067	10 8	17,105	19 7	21,811	1 1	1,362	6 7	2,169	2 5	2,691	0 7
Cornwall.....	1,963	16 7	3,054	15 0	4,069	6 7	270	13 3	438	13 10	561	19 9

TABLEAU DE LA VALEUR DES MARCHANDISES, &c.—Continuation.

PORTS.	VALEUR DES MARCHANDISES IMPOSABLES ET LIBRES.			MONTANT DES DROITS PERÇUS.		
	1848.	1849.	1850.	1848.	1849.	1850.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Colborne.....	453 9 11	172 11 4	1,011 2 4	85 9 5	25 15 10	123 0 10
Coteau du Lac.....	751 6 11	106 0 11	83 3 7	75 19 6	18 11 9	11 13 4
Credit.....	753 5 0	941 10 8	641 16 0	103 9 1	165 16 7	126 6 6
Dalhousie.....	6,253 2 7	6,684 2 1	14,391 10 8	1,104 16 0	1,206 16 9	2,745 11 9
Darlington.....	3,219 5 11	3,041 5 6	4,070 2 7	430 7 5	483 2 0	545 18 7
Dickenson's Landing.....	3,524 0 5	1,903 14 10	2,857 1 2	474 17 4	135 14 4	212 7 8
Dover.....	14,624 4 8	14,308 8 0	15,512 8 4	1,700 8 0	2,014 18 9	2,167 7 9
Dundee.....	4,038 15 1	2,767 1 3	5,138 15 9	517 10 2	359 14 0	487 17 7
Dunnville.....	5,611 11 7	5,580 15 7	14,773 9 1	767 13 0	863 14 0	2,305 13 2
Elgin.....	207 12 6	195 7 7	126 12 4	17 15 10	17 5 6	13 11 3
Fort Erie.....	10,220 6 8	11,861 3 0	13,569 5 6	972 5 3	1,097 8 10	1,279 4 1
Fralighsburg.....	5,185 7 1	4,612 2 9	4,987 11 1	436 2 0	419 8 1	388 8 9
Gananoquo.....	2,368 3 2	1,929 13 11	1,839 14 2	281 5 10	243 8 2	211 1 9
Goderich.....	2,176 15 4	2,602 8 1	1,777 7 4	302 18 8	408 3 3	251 17 6
Gratton.....	262 8 5	678 9 7	1,201 8 0	34 1 9	94 10 0	39 13 2
Herford.....	1,186 13 10	1,391 14 5	175 6 11	131 2 9	124 19 1	200 19 1
Hamilton.....	235,341 18 5	280,756 5 4	395,782 14 10	30,326 3 11	45,005 10 5	59,398 16 2
Hemmingford.....	2,303 1 10	2,459 14 11	2,511 15 9	358 16 3	432 2 2	387 14 10
Hope.....	8,893 17 2	10,839 3 11	14,573 18 3	1,311 5 6	1,879 5 9	2,146 7 5
Huntingdon.....	2,084 13 9	1,744 1 8	1,849 3 0	154 1 0	198 0 6	133 19 1
Kingston.....	75,947 8 9	96,011 12 7	124,760 10 10	10,937 7 4	12,833 6 10	15,324 17 8
Lacolle.....	6,510 10 0	3,396 5 8	3,394 12 6	535 13 2	434 16 7	353 16 7
Maitland.....	413 1 9	854 9 3	551 19 1	47 14 9	61 9 10	62 7 4
Maria Town.....	2,312 5 8	1,420 7 9	3,201 0 6	264 7 7	170 1 7	410 12 1
Millford.....	330 6 8	502 11 7	246 13 7	48 5 10	74 9 0	34 18 5
Montréal.....	1,613,027 17 9	1,236,533 6 3	1,726,350 4 1	140,499 9 5	191,898 18 0	258,474 3 10
Newcastle.....	3,169 19 11	2,574 18 0	2,009 15 7	336 3 10	367 14 11	282 10 6
Niagara.....	8,546 2 10	9,933 11 1	15,749 2 1	1,658 9 3	2,392 11 4	2,454 6 5
Oakville.....	6,914 15 9	7,768 18 1	10,391 7 10	1,023 16 4	1,298 1 5	1,472 17 9
Owen's Sound.....	274 16 5	357 8 0	278 6 1	34 0 0	68 16 11	53 4 7
Penetanguishene.....	279 17 7	103 8 5	83 5 6	14 4 4	18 8 4	17 4 1
Philipsburg.....	19,925 17 0	12,032 13 2	22,319 19 7	1,226 11 3	757 19 4	1,886 0 7
Pictou.....	3,029 17 1	7,509 3 11	7,915 6 4	474 1 4	1,043 4 10	1,013 0 1
Potter.....	1,974 12 4	3,836 10 1	3,910 19 6	227 11 10	550 10 8	567 17 10
Prescott.....	12,944 10 5	11,879 10 6	14,423 18 7	1,427 7 2	1,238 9 10	1,363 0 10
Québec et ses sous-Ports.....	453,270 8 8	394,025 3 11	506,617 5 4	63,325 16 1	64,901 7 8	85,727 10 2
Queenston.....	7,805 13 5	6,173 16 1	7,201 8 4	1,078 17 6	561 1 9	914 3 4
Rivière aux Raisins.....	64 17 5	53 15 11	196 3 5	9 1 10	8 2 0	24 13 0
Rondeau.....	281 12 3	943 0 9	871 19 9	49 12 6	159 9 3	136 16 6
Rowan.....	3,069 17 3	4,980 10 5	4,516 18 8	353 6 8	689 1 11	653 3 3
Russelltown.....	1,267 12 6	890 4 2	617 11 11	122 11 11	112 17 3	79 12 11
Sandwich.....	7,513 7 2	7,095 1 8	13,933 13 11	1,010 4 3	1,013 5 7	1,170 11 0
Sarnia.....	4,329 15 10	5,437 8 3	5,324 19 4	457 1 4	567 11 8	608 11 8
Sault Ste. Marie.....	4,709 11 5	4,288 2 3	7,150 19 8	507 10 10	526 14 10	687 15 0
Stanstead.....	14,151 14 9	16,456 2 5	14,386 4 4	1,412 0 11	1,616 18 10	1,530 15 10
St. Jean.....	276,673 3 9	303,400 17 9	369,446 9 3	22,341 3 1	27,189 11 3	43,469 9 3
St. Régis.....	3,145 19 3	2,285 5 0	3,388 3 0	297 3 4	239 6 0	426 3 4
Stanley.....	37,902 13 1	39,055 7 2	52,113 12 11	5,132 10 3	6,767 15 10	8,480 0 3
Sutton.....	795 2 8	773 4 5	1,744 18 5	94 10 3	108 0 1	104 19 5
Toronto.....	197,225 5 3	326,863 17 9	634,722 17 2	27,752 13 7	52,336 11 1	90,867 0 11
Wallaceburg.....	1,329 0 0	1,276 11 1	3,453 5 0	168 15 11	180 1 0	600 13 1
Wellington.....	302 9 10	676 17 8	1,363 2 5	30 10 8	87 9 1	221 11 1
Whitby.....	2,902 12 6	5,755 2 6	7,245 11 10	469 7 3	958 18 2	1,114 18 6
Total.....	3,191,328 5 10	3,002,891 18 3	4,245,517 3 6	334,029 8 9	444,547 5 1	615,694 13 8

Appendice
(A)
1851.

No. 21.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU des Marchandises en Entrepôt dans la Province du Canada le premier de Janvier 1851, indiquant le montant des Droits auxquels elles sont sujettes

ARTICLES.	Quantité.	Valeur.			Droit.					
		£	s.	d.	£	s.	d.			
Sucre, raffiné.....	Qt'x.	2,249	3	1	4,342	5	0	2,117	12	4
“ autres.....	do	23,218	3	20	35,595	10	5	17,147	19	2
Café, vort.....	do	941	1	23	3,098	14	0	607	1	1
“ autres.....	do	11	0	17	88	7	6	12	12	1
Thé.....	lbs.	354,684			29,510	5	10	5,166	12	8
Melasse.....	Qt'x.	10,296	1	16	5,399	3	1	3,119	7	1
Tabac, non-manufacturé.....	lbs.	157,688			2,225	18	11	606	15	2
“ manufacturé.....	do	412,381			15,901	4	3	4,080	18	2
Cigarres.....	do	1,061			449	5	2	203	4	8
Tabac en poudre.....	do	1,516			75	2	5	34	13	2
Eau-de-vie.....	Galls.	46,009			8,897	4	0	6,833	6	0
Genièvre.....	do	25,122			2,284	0	4	3,083	4	1
Rhum.....	do	15,928			1,391	5	1	1,343	6	3
Whiskey.....	do	9,384			1,409	3	11	293	9	0
Cordiaux.....	do	562			182	16	6	130	0	2
Vin, au-dessus de £15.....	do	25,698			6,301	15	9	3,502	15	10
Vin, au-dessous de £15.....	do	115,675			8,909	3	7	5,141	13	4
Vin en caisses.....	do	2,143			1,344	6	1	764	13	6
Sel.....	Min.	122,529			3,436	12	1	940	2	3
Marchandises payant 2½ pour cent de droit.....					13,314	17	6	332	17	0
“ “ 12½ “.....					30,756	8	4	3,844	11	0
“ “ 20 “.....					2,525	11	5	505	2	3
“ “ 30 “.....					2,884	13	1	865	7	11
Estimation de la valeur totale des Marchandises en entrepôt, et des droits auxquels elles sont sujettes.....					£183,863	14	9	60,677	4	2

No. 22—TABLEAU COMPARATIF des importations, indiquant la différence de la valeur et du montant des Droits perçus sur les Marchandises, entrées pour la consommation en Canada, pendant les années 1849 et 1850 respectivement.

QUAND IMPORTÉES.	Valeur.		Droits.									
	1849.	1850.	1849.	1850.								
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Grande-Bretagne.....	1,669,002	12	7	2,407,980	4	0	444,547	5	1	615,694	13	8
Colonies de l'Amérique du Nord.....	48,913	17	0	96,404	19	6						
Indes Occidentales.....	3	10	0	1,112	19	3						
Etats-Unis.....	1,242,855	0	10	1,648,715	2	5						
Autres Pays Etrangers.....	41,824	11	11	91,303	18	4						
Total.....	3,002,991	18	3	4,245,517	3	6	444,547	5	1	615,694	13	8

TABLEAU des Articles importés en Canada de la Grande-Bretagne et des Provinces de l'Amérique du Nord, pendant l'année 1850, admis libres de droits en vertu des dispositions de la 12e Vic. Chap. 1.

ARTICLES.	Valeur.	REMARQUES.
	£ s. d.	
Pain.....	676 7 7	
Blé sarasin.....	11 5 0	
Chocolat et Cacao,	78 6 8	
Charbons,.....	1,004 5 0	
Raisin des bois,	1 10 0	
Mudriers	200 0 0	
Poisson— Frais,	243 0 0	
Morue salée	3,579 12 9	
Morue fraîche	113 16 0	
Harengs,	12,273 0 11	
Maquereaux	5,110 8 6	
Huitres	493 13 0	
Poisson	305 16 6	
Saumon	440 2 6	
Perche	6 5 0	
Lingue,	6 1 8	
Fleur,	91 19 3	(1)
Fourrures et peaux	6,409 14 11	
Huile de poisson	6,853 15 9	
Grains,	2,095 14 5	(1)
Gypse,	343 2 6	
Moules	141 10 0	
Viandes,	9 12 10	
Plantes,	30 12 2	
Patates,	0 16 3	
Graines,	1,625 19 7	
Total,	42,146 8 9	
Total,	12,033 3 11	
Surplus en,	30,113 4 10	

(1)—Si ces articles étaient importés d'autres pays, ils seraient sujets à un droit de 20 pour cent, en vertu de la 12e Vic. ch. 1. Tous les autres paieraient 12½ pour cent *ad valorem*, à l'exception du charbon qui ne paierait que 2½ pour cent.

No. 24—TABLEAU COMPARATIF du Revenu Brut et Net provenant des Droits de Douanes pendant les années 1847, '48, '49, et '50.

	1847.	1848.	1849.	1850.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Recette brute des Droits.....	414,633 5 6	334,029 8 9	444,547 5 1	615,094 13 8
Frais de Perception.....	32,185 7 8	32,597 11 10	31,810 1 4	(1)34,562 1 8
Revenu net des Droits de Douanes.....	382,447 17 10	301,431 16 11	412,737 3 9	581,132 12 0

(1) La somme de £2,458 12s. 10d. pour droits remboursés, est comprise dans cet item.

Appendice
(A)
1851.

No. 25.

Appendice
(A)
1851.

VAISSEAUX ENTRÉS.—Tableau du nombre des Vaisseaux, leurs Pays, leur Tonnage et le nombre d'Hommes d'équipage, qui sont entrés dans les Ports de Montréal et Québec pendant l'année 1850, et les deux années précédentes.

PORTS.	Grande-Bretagne.		Colonies Britanniques		États-Unis.		Autres États Étrangers.		TOTAL.		
	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	Hommes.
Montréal.....	68	33,140	92	7,012	90	10,997	25	4,263	304	56,312	2,374
Québec.....	717	299,516	176	19,712	199	115,984	104	30,592	1,196	465,804	16,092
Total,..... 1850....	806	332,650	268	27,024	298	126,981	129	34,855 (a)	1,500	522,116	18,466
Do..... 1849.....	929	395,658	232	26,421	107	64,986	60	15,440	1,328	502,513	18,118
Do..... 1848.....	974	401,367	222	24,683	82	48,871	72	19,336	1,350	494,247	18,214

Gaspé par Mer et par le St. Laurent, 132 Vaisseaux; 4,457 Tonneaux; 284 Hommes.

NOTE (a)—De ce nombre, venant de la Mer, 1,341.

No. 26—VAISSEAUX SORTIS.—Tableau du nombre des Vaisseaux, leurs Pays, leur Tonnage et le nombre d'Hommes d'équipage, sortis des Ports de Montréal et Québec, pendant l'année 1850, et l'année précédente.

PORTS.	Grande-Bretagne.		Colonies Britanniques		États-Unis.		Autres États Étrangers.		TOTAL.		
	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	Hommes.
Montréal.....	78	28,256	100	8,663	133	12,812	1	211	312	49,942	2,125
Québec.....	1,057	475,187	156	9,987	56	7,000	6	1,847	1,275	494,021	16,991
Total,..... 1850.....	1,135	503,443	256	18,650	189	19,812	7	2,058	1,587	543,963	19,116
Do..... 1849.....	1,120	502,866	231	13,244	40	4,930	1	544	1,392	521,604	18,643

Gaspé—Sortis: 119 Vaisseaux; 70,005 Tonneaux; 630 Hommes.

No. 27—TABLEAU STATISTIQUE du Commerce du Canada, indiquant la valeur des Exportations et des Importations de la Grande-Bretagne, de ses Colonies, et des Pays Étrangers,—avec le Tonnage des Vaisseaux entrés et sortis pendant l'année 1850.

	COMMERCE.				NAVIGATION.					
	Valeur des Exportations.		Valeur des Importations.		VAISSEAUX DE LA MER.					
					Tonnage venant des Ports Britanniques et y allant.		Tonnage venant des Ports Étrangers et y allant.			
					Entrés.	Sortis.	Entrés.	Sortis.		
Grande-Bretagne.....	£	s.	d.	£	s.	d.	} 360,280	522,093	161,836	21,870
Colonies de l'Amérique du Nord.....	202,194	1	3	96,404	19	6				
Indes Occidentales Britanniques.....	2,094	0	0	1,112	19	3				
États-Unis d'Amérique.....	1,237,789	17	11	1,648,715	2	5				
Autres Pays Étrangers.....	27,070	6	4	91,303	18	4	(a) 366,280	522,503	161,836	21,870
Total.....	2,990,428	0	9	4,245,517	3	6				

NOTE (a)—Ce Tableau indique seulement les Vaisseaux entrés et sortis des Ports de Québec et Montréal—les Ports intérieurs ne sont pas inclus.

No. 28—TABLEAU COMPARATIF du nombre de Gallons de Spiritueux réduits distillés dans la Province du Canada, pendant les années 1847, 1848, 1849 et 1850, avec le nombre des Alambics et le revenu en provenant.

	Nombre d'Alambics				Nombre de Gallons Manufacturés.				REVENU PERÇU.					
	1847	1848	1849	1850	1847.	1848.	1849.	1850.	1847.	1848.	(1) 1849.	1850.		
Canada Est.....	15	14	12	11	645,386	317,840	246,920	79,914	£	s.	d.	£	s.	d.
Canada Ouest.....	156	149	154	162	1,489,335	1,601,698	1,920,088	1,988,198	12,411	2	6	13,347	9	9
Total.....	171	163	166	163	2,134,721	1,919,538	2,167,008	2,068,112	17,789	6	10	15,996	8	1
									£	s.	d.	£	s.	d.
									11,080	7	0	11,080	7	0
									8,284	3	2	8,284	3	2
									8,617	2	8	8,617	2	8

NOTE (1)—L'Acte 12 Vic. Ch. 14, Sec. 2, réduisant le droit à 1d. par Gallon, est venu en opération le 25 Avril 1849.

TABLEAU indiquant le Nombre et le Tonnage des Vaisseaux de Mer entrés dans les Ports de Québec et Montréal pendant les années 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849 et 1850, avec la moyenne du nombre d'Hommes d'équipage.

	1844.		1845.		1846.		1847.		1848.		1849.		1850.		Moyenne annuelle du nombre d'Hommes employés.
	Vais.	Tonnage.	Vais.	Tonnage.	Vais.	Tonnage.	Vais.	Tonnage.	Vais.	Tonnage.	Vais.	Tonnage.	Vais.	Tonnage.	
Québec	1,232	451,142	1,459	576,541	1,480	568,225	1,210	479,124	1,188	452,436	1,194	465,088	1,136	440,792	17,900
Montréal	207	49,635	210	51,848	219	55,666	234	63,381	162	41,811	144	37,426	205	45,113	2,217
Total	1,439	500,777	1,669	628,389	1,699	623,791	1,444	542,505	1,350	494,247	1,338	502,513	1,341	485,905	20,126

No. 30—TABLEAU indiquant le nombre des Vaisseaux Etrangers entrés dans les Ports de Québec et de Montréal, pendant les années 1850, le Pays et le Tonnage de chaque Pays.

	Vaisseaux.	Tonneaux.	Vaisseaux.	Tonneaux.
États-Unis	36	18,125	Brême	1 505
Norwége	47	16,542	Russie	2 747
Suède	3	1,025	Hollande	1 793
Allemagne	1	220	France	1 39
Prusse	19	6,910	Portugal	2 195
Total	113 Vaisseaux.	45,117 Tonneaux.		

No. 31—TABLEAU indiquant le Nombre et le Tonnage des Vaisseaux Enregistrés aux différents Ports de la Province du Canada, pendant l'année 1850.

PORTS.	Nombre de Bateaux-à-Vapeur		Nombre de Vaisseaux à Voiles.		Total des Bateaux-à-Vapeur et Vaisseaux à Voiles.		Total Tonneaux.
	Nombre	Tonnage.	Nombre	Tonnage.	Nombre	Tonnage.	
Bath			6	290	6	290	
Brockville	2	225	2	196	4	421	
Burwell			4	277	4	277	
Clarenceville			14	700	14	700	
Credit			4	291	4	291	
Dover	1	39	8	577	9	616	
Dunnville	3	85	4	360	7	445	
Goderich			3	171	3	171	
Gaspé			23	1,255	23	1,255	
Hamilton	2	305	15	1,918	17	2,223	
Hope			5	581	5	581	
Kingston	1	253½	2	453	3	706½	
Montréal	14	1,239	31	3,717	45	4,956	
Milford			3	159	3	159	
Newcastle			1	47	1	47	
Québec	8	839	83	21,349	91	22,188	
Sarnia			4	785	4	785	
Toronto			1	22	1	22	
Total	31	2,985½	213	33,148	244	36,133½	

Appendice
(A)

1851.

No. 32.

Appendice
(A)

1851.

TABLEAU du Nombre et du Tonnage des Vaisseaux construits dans les différents Ports de la Province, pendant l'année 1850.

PORTS.	Nombre de Bateaux-à-Vapeur.		Tonnage.		Total des Bateaux-à-Vapeur et Vaisseaux à Voiles.		Total Tonneaux.
	Nombre de Bateaux-à-Vapeur.	Tonnage.	Nombre de Vaisseaux à Voiles.	Tonnage.	Nombre de Bateaux-à-Vapeur et Vaisseaux à Voiles.	Tonnage.	
Burwell			1	88	1	88	88
Credit			1	28	1	28	28
Dalhousie			1	113	1	113	113
Dover	1	pas connus.			1	pas connus.	pas connus.
Dunnville	1	39			1	39	39
Goderich			1	30	1	30	30
Hope			3	444	3	444	444
Kingston			1	59	1	59	59
Montréal			1	81	1	81	81
Milford			2	123	2	123	123
Québec	8	839	65	31,204	73	32,043	32,043
Stanstead	1	81			1	81	81
Total	11	958	76	32,180	87	33,138	33,138

L'Enregistrement des Vaisseaux pour la Navigation Intérieure n'étant pas obligatoire, ce Tableau n'indique qu'une faible partie des Vaisseaux possédés dans les Ports ci-dessus mentionnés, et navigant sur ces eaux.

No. 33—TABLEAU COMPARATIF du Revenu des différents Ports du Canada, pour les Trimestres expirant le 5 Avril, 1850 et '51.

PORTS.	1850.		1851.		PORTS.	1850.		1851.	
	£	s. d.	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.
Amherstburg	49	12 6	47	11 6	Maria Town	53	7 5	63	10 2
Bath	2	19 8	6	12 10	Maitland	9	2 11	0	10 1
Beauce	38	16 2	24	2 9	Montréal	4,272	1 9	6,732	18 5
Belleville	445	6 2	259	6 10	Milford	1	17 6		
Bondhead			1	5 0	Now Castle	36	17 2	22	0 0
Brookville	638	11 4	686	15 10	Niagara	366	10 10	380	3 4
Brnoe					Oakville				
Burwell	18	12 3	23	11 5	Owen's Sound				
Chatham	34	10 0	95	19 4	Penetanguishene				
Chippewa	313	13 5	766	13 8	Phillipsburg	711	15 5	292	3 4
Clarenceville	66	1 11	48	16 0	Pictou	78	3 11	90	15 1
Cobourg	461	0 11	333	7 7	Potter	260	4 6	110	8 6
Colborne					Prescott	389	10 0	471	0 0
Cornwall	39	5 4	28	19 1	Québec	2,630	3 0	3,606	9 8
Coteau du Lac					Queenston	183	8 1	763	8 2
Credit	27	13 3	15	19 6	Rivière aux Raisins	6	1 3		
Dalhousie	237	8 11	205	18 3	Rondeau				
Darlington	7	18 4	21	2 6	Rowan	58	11 2	193	1 0
Dickenson's Landing	49	11 1	19	0 5	Russelltown	37	8 4	22	16 7
Dover	133	8 2	160	7 5	Sandwich	290	5 3	322	14 7
Dundas	109	6 10	118	4 5	Sarnia	67	3 7	82	2 10
Dunnville			27	10 3	Sault Ste. Marie	274	13 3		
Elgin	6	2 0	8	3 10	St. Jean	2	4 5	1,005	10 2
Fort Erie	470	13 0	310	1 4	St. Régis	54	2 9	67	17 5
Frelighsburg	130	0 7	103	13 4	Stanstead	323	3 8	545	10 6
Gananoque	6	17 9	16	19 11	Stanley	605	8 8	941	17 10
Goderich					Sutton	25	16 7	47	1 1
Grafton	2	11 5			Toronto	7,808	19 10	11,106	2 5
Hamilton	4,047	0 1	4,504	0 2	Wallaceburg	145	13 10	65	15 1
Hemmingford	46	14 0	61	14 6	Wellington				
Hereford ou Compton	65	14 2	67	5 8	Whitby	58	13 5	118	18 1
Hope	231	9 7	326	11 0	Ports de second ordre	106	2 2		
Huntingdon	35	10 6	42	1 0					
Kingston	1,632	18 2	1,400	2 9					
Lacolle	67	18 3	250	16 10					
					Total des Trimestres	28,278	1 5	37,936	9 9

Appendice
(A)
1851.

No. 34.

Appendice
(A)
1851.

TABLEAU indiquant la Valeur totale des Importations tirées du Canada par les Etats-Unis, suivant l'entrée faite dans les livres de Douane, aux Ports d'Entrée qui suivent, pendant l'année expirée le 31 Décembre 1851.

DISTRICTS DE DOUANE ET PORTS D'ENTRÉE.	VALEUR.
	Piastres.
District et Port de Chicago	4,345
District et Port de Détroit	103,556
District de Miami et Port de Toledo	16,771
District et Port de Sandusky	31,452
District de Cuyahoga et Port de Cleveland	237,177
District de Presquo-Isle et Port d'Erie	2,831
District et Port de Buffalo Creek	446,900
District de Niagara et Port de Lewiston	61,807
District de Genesee et Port de Rochester	100,189
District et Port d'Oswego	2,087,022
District et Port de Sacketts Harbour	26,137
District et Port de Cap Vincent	53,079
District d'Oswegatchie et Port d'Ogdensburgh	211,925
District de Champlain et Port de Plattsburgh	314,555
District de Vermont et Port de Burlington	521,094
District de Bath, (Maine) embrassant la ligne et le chemin du Canada	4,866
Total	\$4,521,306

No. 35—TABLEAU indiquant la somme relative d'affaires faites dans les Vaisseaux Américains et Canadiens, aux Ports Américains ci-dessous mentionnés, où l'on a pu se procurer des Tableaux séparés.

	Américains.	Canadiens.	En entrepôt, la nationalité des vaisseaux pas indiquée.	Total.
	Piastres.	Piastres.	Piastres.	Piastres.
Oswego	597,390	1,490,223	.....	2,087,622
Rochester	26,578	69,972	3,639	100,189
Buffalo	93,068	222,815	130,987	446,900
Total	717,045	1,783,040	134,626	2,634,711

Dans quelques-uns des Districts ci-dessus mentionnés, il n'a pas été tenu de Compte des Articles qui ne sont frappés d'aucun Droit, telle que la Graine de Fourrage, etc., ce qui cause quelques incorrections, car ces entrées forment un item considérable dans d'autres Districts.

Il n'a pas été obtenu de Tableau des Importations faites dans le District de Michilimackinac, parce que lorsque ce Port a été visité, il n'avait pas été ouvert de communication avec le Sault Ste. Marie. Elle doit être, toutefois, peu considérable.

TABLE DES MATIERES.

- No. 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le Canal Wolland, pendant l'année 1850, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.
- 2.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les Canaux du St. Laurent, pendant l'année 1850, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.
- 3.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le Canal Chambly, pendant l'année 1850, et le montant du revenu perçu sur cette quantité.
- 4.—Tableau général indiquant la quantité totale de chaque article transporté sur le Canal de la Baie de Burlington, pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.
- 5.—Tableau général indiquant la quantité totale de chaque article passant l'Écluse Ste. Anne, pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.
- 6.—État sommaire des affaires des Canaux Wolland, St. Laurent et Chambly, indiquant la quantité totale de chaque espèce d'effet passant ces Canaux pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.
- 7.—État sommaire des affaires du Canal de la Baie de Burlington et de l'Écluse Ste. Anne, indiquant la quantité totale de chaque espèce d'effet passant ces Canaux, pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.
- 8.—Tableau des affaires des Canaux Wolland, du St. Laurent et de Chambly, indiquant le total du revenu provenant de chaque Classe ou Taux des Péages sur chaque Canal, pendant l'année 1850.
- 9.—Tableau indiquant le nombre des vaisseaux, leur nationalité et leur tonnage, qui ont passé dans les Canaux Wolland, du St. Laurent et de Chambly, pendant l'année 1850, et le montant du revenu en provenant.
- 10.—Tableau indiquant les recettes provenant des péages aux différents bureaux des divers Canaux pendant l'année 1850.
- 11.—Tableau comparatif indiquant la différence du "mouvement total" des effets sur les Canaux Wolland, du St. Laurent et de Chambly, entre l'année 1850, et les deux années précédentes.
- 12.—Compte du Revenu Brut provenant des péages des Canaux, pendant l'année 1850.
- 13.—Compte du Revenu Brut et Net provenant des péages des Canaux, pendant l'année 1850, comparé au même revenu des trois années précédentes.
- 14.—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 5 Janvier 1851; indiquant la quantité et la valeur de chaque article importé à chaque port, ainsi que le pays d'où il a été importé.
- 15.—Tableau de la Quantité et la Valeur des principaux articles de marchandises britanniques et étrangères, entrés pour la consommation pendant l'année expirée le 5 Janvier, 1851, avec le Montant des Droits perçus sur ces Articles, et indiquant de quel Pays ils ont été Importés.
- 16.—Tableau général des Exportations, ou Compte Détaillé des principaux articles des manufactures et produits Canadiens, embarqués dans des Vaisseaux pendant l'année expirée le 5 Janvier 1851; indiquant la Quantité et la Valeur de chaque article embarqué à chaque port, et indiquant dans quel pays il a été exporté.
- 17.—Tableau sommaire de la Quantité et de la Valeur des principaux articles des produits des effets manufacturés du Canada, Exportés pendant l'année expirée le 5 Janvier, 1851, et indiquant dans quel Pays ils ont été Exportés.
- 18.—Tableau de la Valeur des produits et des effets manufacturés du Canada Exportés, et de la Valeur des marchandises Importées, et du Montant des Droits perçus à chaque Port du Canada, pendant l'année 1850.
- 19.—Tableau comparatif indiquant la différence des Valeurs des principaux articles des marchandises britanniques et étrangères entrées pour la consommation en Canada, pendant l'année 1849 et 1850.
- 20.—Tableau de la Valeur des marchandises entrées pour la consommation (sujettes aux Droits et libres de Droits) dans les différents ports du Canada, pendant les années 1848, '49 et '50, et du Montant des Droits perçus.
- 21.—Tableau des Marchandises en Entrepôt dans la Province du Canada le 1er de Janvier 1851, indiquant le Montant des Droits auxquels elles sont sujettes.
- 22.—Tableau comparatif des Importations indiquant la différence de la Valeur et du Montant des Droits perçus sur les marchandises entrées pour la consommation en Canada, pendant les années 1849 et 1850 respectivement.
- 23.—Tableau des articles importés en Canada de la Grande-Bretagne et des Provinces de l'Amérique du Nord, pendant l'année 1850, admis libres de Droits en vertu des dispositions de la 12e Vict. ch. 1.
- 24.—Tableau comparatif du Revenu Brut et Net provenant des Droits de Douanes pendant les années 1847, '48, '49 et '50.
- 25.—Vaisseaux Entrés.—Tableau du nombre des Vaisseaux, leur Pays, leur Tonnage et le nombre d'Hommes d'équipage, qui sont entrés dans les Ports de Montréal et Québec pendant l'année 1850, et les deux années précédentes.
- 26.—Vaisseaux Sortis.—Tableau du nombre des Vaisseaux, leur Pays, leur Tonnage et le nombre d'Hommes d'équipage sortis des Ports de Montréal et Québec, pendant l'année 1850, et l'année précédente.
- 27.—Tableau statistique du Commerce du Canada, indiquant la Valeur des Exportations et des Importations de la Grande-Bretagne, de ses Colonies, et des Pays Étrangers,—avec le Tonnage des Vaisseaux entrés et sortis pendant l'année 1850.
- 28.—Tableau comparatif du nombre de Gallons de Spiritueux réduits distillés dans la Province du Canada, pendant les années 1847, 1848, 1849 et 1850, avec le nombre des Alambics et le Revenu en provenant.
- 29.—Tableau indiquant le nombre et le Tonnage des Vaisseaux de Mer entrés dans les Ports de Québec et Montréal pendant les années 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849 et 1850, avec la moyenne du nombre d'Hommes d'équipage.
- 30.—Tableau indiquant le nombre des Vaisseaux Étrangers entrés dans les Ports de Québec et de Montréal pendant l'année 1850, le Pays et le Tonnage de chaque Pays.
- 31.—Tableau indiquant le nombre et le Tonnage des Vaisseaux enregistrés aux différents Ports de la Province du Canada, pendant l'année 1850.
- 32.—Tableau du nombre et du Tonnage des Vaisseaux construits dans les différents Ports de la Province, pendant l'année 1850.
- 33.—Tableau comparatif du Revenu des différents Ports du Canada, pour les Trimestres expirant le 5 Avril 1850 et 1851.
- 34.—Tableau indiquant la valeur totale des Importations tirées du Canada par les États-Unis, suivant l'entrée faite dans les livres de Douane, aux Ports d'Entrée qui suivent, pendant l'année expirée le 31 Décembre 1851.
- 35.—Tableau indiquant la somme relative d'affaires faites dans les Vaisseaux Américains et Canadiens, aux Ports Américains ci-dessous mentionnés, où l'on a pu se procurer des tableaux séparés.

COMPTES PUBLICS

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE 1850.

MIS DEVANT L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE,

MAI 1851.

TORONTO:

IMPRIMÉS PAR LOUIS PERRAULT.

1851.

CÉDULE

DES COMPTES ET ÉTATS RELATIFS AU REVENU PUBLIC, ET AUX DÉPENSES DU FONDS CONSOLIDÉ DE LA PROVINCE DU CANADA.

No. 1.—État indiquant le revenu net de la province du Canada, pour l'année 1850; aussi, un extrait des dépenses durant la même période, et l'état du fonds du revenu consolidé, le 31 janvier 1851.

RECETTES.

- 2.—État du revenu des droits de douanes dans la province du Canada, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er janvier 1850 et le 31 janvier 1851.
- 3.—État du revenu provenant des droits sur licences de marchands, détaillant des liquours spiritueuses, sur les salubres, tables de billards, colporteurs et regrattiers, bateaux à vapeur, et maisons où se vendent la bière et l'aile, pendant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, applicable au revenu consolidé.
- 4.—État du revenu provenant des droits sur les licences accordées aux encanteurs et sur les ventes par oncoan, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851.
- 5.—État des deniers payés au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, pour le revenu territorial, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 6.—État du revenu des droits de phares et tonnage, en vertu de l'acte du Haut-Canada, 7 Guill. IV, chap. 95, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851.
- 7.—État des droits sur les billets de banque émis, payés au receveur-général, conformément à l'acte provincial 4 et 5 Vic., chap. 29, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 8.—État du revenu provenant des travaux publics, et recottes pour intérêts sur les prêts faits pour les travaux publics dans la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851.
- 9.—État du revenu provenant des honoraires sur les commissions de milice, exemption des devoirs de milicien, et amende de milice, payés au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, conformément à l'acte du Haut-Canada, 2 Vic., chap. 9.
- 10.—État des amendes et confiscations, y compris les saisies, payées au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 11.—État du revenu casuel payé au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, consistant en honoraires sur patentes de terres, et instruments sous le grand sceau et les sceaux privés, copies et certificats de patentes de terres, licences de magasins de ville et de campagnes, colporteurs, billards et de passages, y compris les honoraires sur recherches et autres dépenses incidentes.
- 11½.—État du revenu provenant des honoraires reçus par les greffiers et députés greffiers de la couronne et des plaids; aussi du maître et registrateur de la cour de chancellerie, en vertu des actes ci-dessous mentionnés entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, et formant partie du fonds du revenu consolidé.

DÉPENSES.

- 12.—État du montant de l'intérêt, etc., sur la dette publique de la province du Canada, depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851.
- 13.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu dans la liste civile, cédulo A, annexée à l'acte provincial, 9 Vic., chap. 114, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 14.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu dans la liste civile, cédulo B, annexée à l'acte provincial, 9 Vic., chap. 114, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 15.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrant émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu par des actes et ordonnances de la ci-devant province du Bas-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 16.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu par actes de la ci-devant province du Haut-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 17.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu par actes de la législature du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 18.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour les dépenses du gouvernement civil, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, tel que pourvu par l'acte 13 et 14 Vic., chap. 1.
- 19.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour les dépenses du gouvernement civil, pour l'année expirée le 31 décembre 1849, tel que pourvu par l'acte 12 Vic., chap. 33.

CÉDULE

DES ÉTATS INDIQUANT LES RECETTES ET DÉPENSES DES COMPTES SPÉCIAUX CI-DESSOUS MENTIONNÉS, POUR L'ANNÉE 1850 :—

- 20.—État des deniers prélevés en vertu des actes provinciaux, 45 Geo. III, chap. 2; 2 Geo. IV, chap. 7, et 4 et 5 Vic., chap. 19; et les dépenses encourues pour l'entretien et l'amélioration de la navigation du fleuve St. Laurent, depuis le bassin de Portneuf, dans le district de Québec, jusqu'à la ligne de division des ci-devant provinces du Bas et du Haut-Canada, pour l'année 1850; sous la direction du bureau de la Trinité de Montréal.
- 21.—État du revenu provenant des biens du ci-devant ordre des Jésuites et des paiements qui en ont été faits pour l'encouragement de l'éducation dans le Canada-Est, durant l'année expirée le 31 janvier 1851.
- 22.—État des droits de tonnage prélevés durant la saison de navigation de l'année 1850, à Québec et Montréal, en vertu de l'acte 6 Guil. IV, chap. 35, continué par l'acte du Canada, 13 et 14 Vic., chap. 10, et les sommes payées à même iceux pour pourvoir au traitement médical des matelots malades.
- 23.—État des deniers provenant de la vente des terres d'écoles dans cette partie de la province ci-devant appelée le Haut-Canada, conformément à un acte du Canada, 4 et 5 Vic., chap. 19, et des warrants émis sur iceux, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.
- 24.—État des deniers payés au receveur-général de la province du Canada, par les trésoriers de district et de comté, Canada-Ouest, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, conformément à un acte de la législature du Haut-Canada, 2 Vic., chap. 11: "Acte pour autoriser, dans cette partie de la province, l'érection d'un asile pour recevoir les personnes insensées," indiquant aussi les paiements faits à même iceux.
- 25.—État du montant des honoraires reçus sur les licences de mariage, émises durant l'année expirée le 31 décembre 1850, Canada-Ouest, et les paiements faits sur iceux, suivant l'acte 9 Vic., chap. 65.
- 26.—État du montant des deniers reçus sur licences de mariage, émises durant l'année expirée le 31 décembre 1850, dans le Canada-Est, et appropriés au paiement des pertes de la rébellion dans le Bas-Canada, par acte 9 Vic., chap. 65.
- 27.—État des deniers reçus pour la taxe imposée par l'acte provincial, 12 Vic., chap. 6, sur les passagers ou émigrés, arrivant au port de Québec et de Montréal, y compris le montant reçu du gouvernement impérial, etc., et les sommes payées sur iceux, pour pourvoir au traitement médical, et mettre les pauvres émigrés en état de se rendre à leur destination, durant la saison de la navigation de l'année 1850, y compris les dépenses de la quarantaine, à la Grosse-Isle et à Québec.
- 27½.—État du revenu provenant des honoraires de justice reçus dans le Canada-Ouest en vertu de l'acte du Canada, 9 Vic., chap. 33, par divers officiers des cours du banc de la Reine et des plaids communs, et de la cour de chancellerie, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, y compris la balance de £2324 12s. des années précédentes; le dit revenu étant applicable au paiement de l'intérêt et au rachat de £6000, émis en débetures pour la société des hommes de loi du Haut-Canada, en vertu de l'autorité du dit acte.
- 28.—État du revenu provenant des licences d'auberges, dans le Canada-Ouest, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçu entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, approprié aux fins municipales dans le Canada-Ouest, en vertu de l'acte de la province 8 Vic., chap. 72.
- 29.—État du revenu des licences d'auberges, dans le Canada-Est, reçu entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, et des paiements faits sur icelui au différents districts municipaux dans le Bas-Canada, durant l'année expirée le 31 janvier 1851, conformément à l'acte de la province 8 Vic., chap. 72.

DIVERS.

- 30.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, à compte des dépenses du budget pour les années 1845, 1846, 1847, 1848 et 1849, tel que pourvu par les actes 8 Vic., chap. 69, 9 Vic., chap. 63, 10 et 11 Vic., chap. 34, 11 Vic., chap. 8, et 12 Vic., chap. 5.
- 31.—État comparatif du revenu net et des dépenses du fonds consolidé de la province, pour les années 1849 et 1850.
- 32.—État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, pour les travaux publics ci-dessous mentionnés; tel que pourvu par les actes du Canada, 4 et 5 Vic., chap. 23, et 9 Vic., chap. 63, et actes subséquents.
- 33.—État des warrants émis par le receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, pour payer diverses dépenses nécessaires du gouvernement civil du Canada, et pour lesquelles un vote de subsides est demandé.
- 34.—État des affaires de la province du Canada, le 31 janvier 1851, dans lequel l'année 1850 est comprise.
- 35.—État détaillé des paiements et déductions faites sur les revenus constituant le fonds consolidé de la province du Canada, pour frais de régie, collection, droits remis, etc., pour l'année expirée le 5 janvier 1851.
- 36.—État extrait du revenu et des dépenses du fonds consolidé pour l'année 1850.

F. HINCKS,

Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,

Toronto, avril 1851.

Appendice (B.) 1851.

ÉTAT du revenu des droits de douanes dans la province du Canada, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er janvier 1850 et le 31 janvier 1851.

No. 2.

P O R T S .	Revenu brut prélevé en vertu de l'acte provincial 10 et 11 Vic., chap. 31.			Deductions faites dans le cours de la collection.			Autres frais de collection payés par warrants sur le receveur-général.			Total des déductions.			Revenu net en courant.					
				Droits remis.														
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
MONTREAL.....	258174	3	10	5071	8	8	1637	8	0	112	10	0	6708	16	8	251765	7	2
QUEBEC.....	85727	10	2	6899	12	5	116	7	9	529	3	1	7012	2	5	75715	7	9
ST. JEAN.....	43469	9	3	960	12	3	116	7	9	529	3	1	1626	3	1	41813	6	2
PHILIPSBURG.....	1686	0	7	363	4	3	15	3	6	59	7	2	317	7	9	1398	12	10
COTEAU DU LAC.....	11	13	4	11	13	4	1	1	1	1	1	1	71	0	6	1251	8	9
STANSTEAD.....	1580	15	10	329	7	1	1	1	1	1	1	1	75	0	0	14	15	6
BEAUCÉ.....	89	13	6	75	0	0	1	1	1	1	1	1	222	10	6	265	7	1
DUXDEE.....	487	17	7	222	19	6	1	1	1	1	1	1	183	6	9	170	9	10
LACOLLE.....	353	16	7	183	6	9	1	1	1	1	1	1	27	10	0	38	4	3
COMPTON.....	65	14	2	11	10	7	1	1	1	1	1	1	136	0	0	117	10	0
CLARENCEVILLE.....	253	10	0	136	0	0	1	1	1	1	1	1	89	10	0	238	4	10
HEMINGFORD.....	387	14	10	89	10	0	1	1	1	1	1	1	112	0	0	21	19	1
HUNTINGDON.....	133	19	1	112	0	0	1	1	1	1	1	1	145	0	0	3	17	6
RUSSELLTOWN.....	79	12	11	79	12	11	1	1	1	1	1	1	37	3	9	268	8	9
EATON.....	41	1	3	21	16	3	1	1	1	1	1	1	120	0	0	449	17	10
FRELIGHTSBURG.....	368	8	9	120	0	0	1	1	1	1	1	1	118	0	0	9	19	5
HEREFORD.....	94	3	8	108	1	7	1	1	1	1	1	1	127	19	5	194	10	5
POTTON.....	567	17	10	118	0	0	1	1	1	1	1	1	95	0	0	161	19	3
SUTTON.....	104	19	5	95	0	0	1	1	1	1	1	1	231	12	11	3177	4	0
ST. REGIS.....	426	3	4	230	12	6	1	0	5	1	0	5	162	0	0	2375	17	4
AMHERSTBURGH.....	845	8	3	162	0	0	3	18	11	3	18	11	269	14	2	1054	14	2
BELLEVILLE.....	3655	2	0	209	14	2	1	1	1	1	1	1	147	6	8	89	5	10
BATH.....	698	5	8	147	6	8	3	7	5	1	1	1	564	18	11	7131	10	5
BROCKVILLE.....	7696	9	4	561	11	6	1	1	1	1	1	1	50	0	0	2005	4	8
BOND HEAD.....	100	3	4	50	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	11	3
BYTOWN.....	234	7	9	1	9	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	985	9	1
BRUCE MINES.....	230	5	3	65	6	0	1	1	1	1	1	1	65	6	0	52	15	11
CHIPPICOUAIS.....	3637	13	1	400	9	1	1	1	1	1	1	1	460	9	1	136	17	6
CORNWALL.....	561	18	9	150	2	11	3	18	11	28	8	3	159	2	11	85	15	10
COBOURG.....	2691	0	7	311	4	4	3	18	11	1	1	1	315	3	3	2375	17	4
CHATHAM.....	1199	14	2	145	0	0	1	1	1	1	1	1	145	0	0	1054	14	2
DICKENSON'S LANDING.....	212	7	8	123	1	10	1	1	1	1	1	1	123	1	10	89	5	10
DUNVILLE.....	2305	13	2	300	8	6	1	1	1	1	1	1	300	8	6	2005	4	8
ELGIN.....	13	11	3	293	15	0	1	1	1	1	1	1	293	15	0	13	11	3
FORT ERIE.....	1279	1	8	188	5	9	1	1	1	1	1	1	158	5	9	985	9	1
GANAQUÉ.....	211	1	8	188	5	9	1	1	1	1	1	1	158	5	9	52	15	11
GODFRICH.....	251	17	6	86	11	10	1	1	1	1	1	1	115	0	0	136	17	6
GRAFTON.....	39	13	2	89	5	0	1	1	1	1	1	1	89	5	0	57832	16	1
HAMILTON.....	59398	16	2	1432	17	8	133	2	5	1	1	1	1566	0	0	853	0	0
HALLOWELL ou PICTON.....	1013	0	1	160	0	0	26	4	8	1	1	1	160	0	0	13929	0	0
KINGSTON.....	13224	17	8	1369	12	11	26	4	8	1	1	1	1391	17	7	13929	0	0

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

MARIA TOWN.....	410	12	1	167	10	0	102	2	0	167	10	0	167	10	0	243	2	1
NIAGARA.....	62	7	4	37	18	0	8	11	9	328	12	5	328	12	5	2135	14	0
NEWCASTLE.....	2454	6	6	320	0	7	145	0	7	145	0	7	145	0	7	137	9	11
OAKVILLE.....	1472	17	9	148	13	5	56	5	0	148	13	5	148	13	5	1324	4	4
OWEN'S SOUND.....	53	4	7	56	5	0	18	15	0	75	0	0	75	0	0	1131	10	7
PENETANGUISHINE.....	17	4	1	18	8	4	6	11	8	25	0	0	25	0	0	584	2	9
PRESCOTT.....	1363	0	10	226	1	10	2	8	5	100	0	0	100	0	0	29	4	0
PORT BURWELL.....	684	2	9	100	0	0	97	2	6	97	2	6	97	2	6	441	8	11
Do CREDIT.....	126	6	6	97	2	6	97	4	4	167	2	9	167	2	9	7994	18	9
Do COLBORNE.....	123	0	10	102	15	8	3	13	8	485	1	6	485	1	6	519	8	3
Do DARLINGTON.....	545	18	7	162	0	0	2	13	8	133	15	0	133	15	0	680	8	4
Do DALHOUSIE.....	2745	11	9	326	8	11	3	6	4	105	0	0	105	0	0	31	16	6
Do DOVER.....	2167	7	9	238	13	3	3	6	4	239	13	4	239	13	4	930	17	8
Do HOPE.....	2146	7	5	195	11	0	46	2	1	191	13	10	191	13	10	496	1	2
Do MILFORD.....	34	18	5	49	8	5	1	1	1	85	0	0	85	0	0	515	12	1
Do SARNIA.....	608	11	8	167	2	9	65	15	3	160	0	0	160	0	0	954	18	6
Do STANLEY.....	8490	0	3	419	6	3	13	15	0	30909	0	0	30909	0	0	584785	13	8
Do ROWAN.....	653	3	3	133	15	0	13	15	0	880	18	2	880	18	2	3653	14	6
QUEENSTON.....	914	3	4	320	0	0	70	7	0	2917	1	104	2917	1	104	581131	19	2
RAVIERE AUX RAINES.....	24	13	0	24	13	0	0	3	2	518	10	94	518	10	94	2398	11	1
RONDEAU.....	136	16	6	105	0	0	0	3	2	160	0	0	160	0	0	583530	10	3
SANDWICH.....	1170	11	0	239	10	2	0	3	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
SAULT STE. MARIE.....	687	15	0	191	13	10	425	6	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TARONTO.....	90367	0	11	1482	16	2	26	5	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
WALLACEBURG.....	600	13	1	85	0	0	1	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
WELLINGTON.....	221	11	1	80	3	10	1	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
WHITEBY.....	1114	18	6	160	0	0	1	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	615694	13	8	27236	19	10	2458	12	10	30909	0	0	30909	0	0	585308	17	9

Coteau du Lac.
Russelltown.....
Hereford.....
Grafton.....
Maitland.....
Owen's Sound.....
Penetanguishene.....
Port Colborne.....
Do Milford.....
Riviere aux Raisins.....

Déduire l'excédant des dépenses sur les collections aux ports de.....

Pour détails voir } Monsr.—Paiements par warrant sur le receveur-général, pour dépenses contingentes de la branche des douanes.
Do } pour diverses charges.....

Ajouter,—Balances au crédit des collecteurs, 31 janvier 1851.
Déduire,—Balances au crédit des collecteurs, 31 janvier 1850.

Revenu net, courant.....

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, Toronto, avril 1851.

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

Appendice (B.) 1851.

No. 3.

ÉTAT du revenu provenant des droits sur licences de marchands, détaillant des liqueurs spiritueuses, sur les alambics, tables de billards, colporteurs et regrattiers, bateaux à vapeur, et maisons ou se vendent la bière et l'aile, pendant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, applicable au revenu consolidé.

DISTRICTS, CANADA-EST.—COMTÉS ET UNION DE COMTÉS, CANADA-OUEST.	Magasins.		Alambics.		Tables de billard.		Regrattiers et colporteurs.		Bateaux à vapeur.		Aile et mai. ou se vend. la bière.		Total brut du revenu.		Frais de collection.		Total net du revenu.		
	No.	Dr. s. d.	No.	Dr. s. d.	No.	Dr. s. d.	No.	Dr. s. d.	No.	Dr. s. d.	No.	Dr. s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
MONTREAL, division no. 1.....	75	323 7 6	3	186 2 4	23	53 17 6	23	53 17 6	1	7 10 0	1	7 10 0	562 7 4	107 5 10	456 1 6	107 5 10	456 1 6	107 5 10	
do no. 2.....	61	277 0 0	4	170 2 11	13	30 2 6	13	30 2 6	1	7 10 0	1	7 10 0	477 5 5	90 17 6	386 7 11	90 17 6	386 7 11	90 17 6	
QUÉBEC.....	144	612 0 0	2	29 4 10	10	23 10 6	10	23 10 6	1	7 10 0	1	7 10 0	662 14 10	166 18 3	496 16 7	166 18 3	496 16 7	166 18 3	
TROIS-RIVIERES.....	12	52 10 0	0	0 0 0	4	9 10 0	4	9 10 0	1	7 10 0	1	7 10 0	62 0 0	35 7 6	26 12 6	35 7 6	26 12 6	35 7 6	
ST-FRANÇOIS.....	14	60 10 0	2	57 9 5	9	21 7 0	9	21 7 0	1	7 10 0	1	7 10 0	134 6 11	41 16 5	97 10 2	41 16 5	97 10 2	41 16 5	
GASTÉ.....	9	39 7 6	0	0 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	1	7 10 0	1	7 10 0	39 7 6	15 8 0	23 19 0	15 8 0	23 19 0	15 8 0	
CARLETON.....	30	225 0 0	1	42 18 1	3	30 0 0	3	30 0 0	1	7 10 0	1	7 10 0	275 8 1	45 14 1	229 14 0	45 14 1	229 14 0	45 14 1	
ESSEX.....	5	37 10 6	6	825 9 10	5	40 0 0	5	40 0 0	8	60 0 0	8	60 0 0	135 19 4	26 13 1	109 6 3	26 13 1	109 6 3	26 13 1	
FRONTENAC, LENNOX ET ADDINGTON.....	18	135 0 0	6	375 9 6	5	35 6 0	5	35 6 0	0	0 0 0	0	0 0 0	1180 5 10	136 7 8	1043 2 2	136 7 8	1043 2 2	136 7 8	
HASTINGS.....	4	30 0 0	7	89 10 0	0	0 0 0	0	0 0 0	4	8 0 0	4	8 0 0	545 9 0	102 0 4	443 8 8	102 0 4	443 8 8	102 0 4	
HURON, PERTH ET BRUCE.....	12	90 0 0	6	202 19 9	1	10 0 0	1	10 0 0	2	15 0 0	2	15 0 0	127 10 0	80 14 6	46 15 6	80 14 6	46 15 6	80 14 6	
KENT ET LAMBTON.....	48	360 0 0	8	348 15 9	6	75 0 0	6	75 0 0	2	4 0 0	2	4 0 0	317 19 9	139 18 5	178 1 6	139 18 5	178 1 6	139 18 5	
LINCOLN, HALDIMAND ET WELLAND.....	21	180 0 0	6	639 14 10	6	45 0 0	6	45 0 0	2	4 0 0	2	4 0 0	866 14 10	128 12 0	738 2 10	128 12 0	738 2 10	128 12 0	
LEEDS ET GRENVILLE.....	20	150 0 0	2	30 10 10	0	0 0 0	0	0 0 0	2	4 0 0	2	4 0 0	184 10 10	45 8 4	139 2 6	45 8 4	139 2 6	45 8 4	
LANARK ET RENFREW.....	21	157 10 0	13	459 15 0	3	25 0 0	3	25 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	642 5 0	118 17 9	523 7 3	118 17 9	523 7 3	118 17 9	
MIDDLESEX, première division.....	5	37 10 6	9	256 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	232 10 0	115 9 9	117 0 3	115 9 9	117 0 3	115 9 9	
do seconde division.....	18	135 0 0	7	559 7 1	4	25 0 0	4	25 0 0	1	7 10 0	1	7 10 0	701 17 1	98 5 6	603 11 7	98 5 6	603 11 7	98 5 6	
NORTHUMBERLAND.....	15	112 10 0	7	432 14 9	0	0 0 0	0	0 0 0	1	7 10 0	1	7 10 0	572 4 9	110 11 3	461 13 6	110 11 3	461 13 6	110 11 3	
DURHAM.....	9	67 10 0	7	411 8 6	2	10 0 0	2	10 0 0	2	15 0 0	2	15 0 0	494 3 2	123 9 7	370 19 0	123 9 7	370 19 0	123 9 7	
NORFOLK.....	18	133 9 3	4	107 4 1	3	20 0 0	3	20 0 0	6	15 0 0	6	15 0 0	265 13 10	75 12 0	190 1 10	75 12 0	190 1 10	75 12 0	
OXFORD.....	8	60 0 0	1	71 19 0	0	0 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	151 19 0	28 16 11	123 2 1	28 16 11	123 2 1	28 16 11	
PRINCE-ÉDOUARD.....	9	67 10 0	3	115 2 9	1	10 0 0	1	10 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	182 12 9	47 13 9	134 9 0	47 13 9	134 9 0	47 13 9	
PETERBORO.....	6	45 0 0	1	47 4 1	0	0 0 0	0	0 0 0	2	15 0 0	2	15 0 0	102 4 9	21 0 9	78 3 4	21 0 9	78 3 4	21 0 9	
PRÉSCOTT ET RUSSELL.....	26	195 0 0	3	154 3 2	13	130 0 0	13	130 0 0	3	22 10 0	3	22 10 0	233 6 11	59 2 4	174 4 7	59 2 4	174 4 7	59 2 4	
STORMONT, DUNDAS ET GLENGARRY.....	19	142 10 0	3	47 6 11	2	20 0 0	2	20 0 0	1	7 10 0	1	7 10 0	298 0 6	164 13 0	133 7 6	164 13 0	133 7 6	164 13 0	
SIMCOE.....	56	420 0 0	7	749 10 6	10	90 0 0	10	90 0 0	1	7 10 0	1	7 10 0	1604 12 5	176 0 9	1428 11 8	176 0 9	1428 11 8	176 0 9	
WENTWORTH ET HALTON, division sud.....	35	262 10 0	10	1327 2 6	2	15 0 0	2	15 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	1132 11 1	143 7 6	989 3 7	143 7 6	989 3 7	143 7 6	
do do nord.....	21	157 10 0	12	965 1 1	1	10 0 0	1	10 0 0	7	52 10 0	7	52 10 0	995 1 5	149 14 6	845 6 11	149 14 6	845 6 11	149 14 6	
WATERLOO.....	33	247 10 0	8	565 1 5	1	40 0 0	1	40 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	781 9 7	135 4 11	646 4 8	135 4 11	646 4 8	135 4 11	
YORK, division du centre.....	29	217 10 0	8	473 19 7	15	90 0 0	15	90 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	905 5 11	143 3 8	762 2 3	143 3 8	762 2 3	143 3 8	
do Est.....	52	390 0 0	8	450 5 11	10	65 0 0	10	65 0 0	0	0 0 0	0	0 0 0	1723 4 11	3047 11 4	1418 13 7	3047 11 4	1418 13 7	3047 11 4	
do Ouest.....	893	5675 14 9	163	10247 2 8	3	80 0 0	3	80 0 0	28	210 0 0	19	38 1 0	5363 18 9	235 7 1	5128 11 8	235 7 1	5128 11 8	235 7 1	
Totaux.....													22597 3 8	3282 18 5	19314 5 3	3282 18 5	19314 5 3	3282 18 5	19314 5 3

Ajouter les droits d'encan, suivant l'état no. 4.....

Total de l'excise, courant.....

Moins,—Paiements par warrants sur le receveur-général, savoir: Monk et Buchanan, avocats pour services rendus dans l'affaire de D. S. Stuart, inspecteur du revenu division no. 1, Montréal, vs. Gaspard DeLaronde, pour infraction aux lois du revenu, par ordre en conseil, 15 janvier 1850.....

T. G. Ridout, étant les frais de protêt, etc., sur une traite tirée par John Eden.....

Ajouter,—Les recettes du mois de janvier dernier, pour 1851.....

Déduire,—Les recettes du mois de janvier 1850, y compris le revenu de 1849.....

Ajouter,—Les balances dues, 31 janvier 1850.....

Déduire,—Les balances dues, 31 janvier 1851.....

Revenu net, courant.....

No. 4.

ÉTAT du revenu provenant des droits sur les licences accordées aux encanteurs et sur les ventes par encan, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçu entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851.

DISTRICTS ET PORTS.	Licences aux encanteurs.			Droit sur les ventes par enc.			Total brut du revenu.			Frais de collection.			Revenu net.			
	No.	Droit.														
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
MONTRÉAL, Division No. 1.....	21	108	10	0	2090	13	0	3105	3	0	171	6	7	2933	16	5
Do do No. 2.....	4	20	10	0	68	7	11	88	17	11	7	0	6	81	17	5
QUÉBEC.....	12	63	0	0	895	11	1	958	11	1	35	5	10	923	5	3
ST. FRANÇOIS.....	2	10	10	0	9	5	5	19	15	5	2	9	8	17	5	9
GASPE.....	2	10	10	0	3	18	10	14	8	10	1	16	10	12	12	0
TROIS-RIVIÈRES.....	1	5	5	0	2	13	1	7	18	1	0	17	6	7	0	7
<i>Par collecteurs aux ports de</i>																
AMHERSTBURGH.....	2	10	0	0	.....	.....	.....	10	0	0	0	10	0	9	10	0
BELLEVILLE.....	3	15	0	0	9	1	1	24	1	1	1	4	1	23	17	0
BROCKVILLE.....	2	10	0	0	28	6	6	38	6	6	0	17	8	37	8	10
BOND HEAD.....	1	5	0	0	0	5	5	5	5	5	0	5	3	5	0	2
BYTOWN.....	2	10	0	0	2	17	8	12	17	8	.....	.....	.....	12	17	8
CORNWALL.....	.....	.....	.....	.....	0	12	7	0	12	7	.....	.....	.....	0	12	7
COBOURG.....	2	10	0	0	0	12	1	10	12	1	0	10	0	10	2	1
CHATHAM.....	1	5	0	0	1	7	0	6	7	0	0	6	4	6	0	8
GODERICH.....	4	20	0	0	1	7	10	21	7	10	1	1	5	20	6	5
HAMILTON.....	18	90	0	0	26	11	1	116	11	1	3	10	0	113	1	1
KINGSTON.....	8	40	0	0	56	7	5	96	7	5	4	16	6	91	10	11
PRESCOTT.....	2	10	0	0	4	9	2	14	9	2	0	14	5	13	14	9
PORT BURWELL.....	1	5	0	0	0	2	4	5	2	4	0	5	0	4	17	4
PORT DARLINGTON.....	1	5	0	0	2	11	0	7	11	0	0	7	6	7	3	6
PORT DALHOUSIE.....	2	10	0	0	.....	.....	.....	10	0	0	0	10	0	9	10	0
PORT DOVER.....	1	5	0	0	5	9	7	10	9	7	0	7	1	10	2	6
PORT HOPE.....	2	10	0	0	15	4	3	25	4	3	1	4	11	23	19	4
PORT STANLEY.....	7	35	0	0	11	18	3	46	18	3	.....	.....	.....	46	18	3
TORONTO.....	25	125	0	0	572	1	2	697	1	2	.....	.....	.....	697	1	2
WHITBY.....	1	5	0	0	.....	.....	.....	5	0	0	.....	.....	.....	5	0	0
WELLINGTON.....	1	5	0	0	.....	.....	.....	5	0	0	.....	.....	.....	5	0	0
Total courant.....	128	648	5	0	4715	13	9	5363	18	9	235	7	1	5128	11	8

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

No. 5.

ÉTAT des deniers payés au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour le revenu territorial, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

SOURCES DE REVENU.	Montant courant.			Total courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Rentes de lots de Grèves et d'Eau.</i>						
Reçu de A. Gilmour, une année de rente d'un lot de grève et d'eau, jusqu'au 24 juin 1850.....	22	2	0			
Do James Gibb, trois années de rente de deux lots d'eau profonde à Québec et Woodfield, jusqu'au 24 juin 1850.....	153	6	10	175	8	10
<i>Rentes des passages de Rivières.</i>						
Reçu de William Foster, pour six mois de rente du passage de Queenston à Lewiston, jusqu'au 1er décembre 1850.....	86	10	4			
Do de Charlotte McNab, pour trois années de rente du passage de la rivière des Outaouais, au-dessous de Bytown, jusqu'au 23 avril 1850.....	23	5	0			
Do de J. Plumb, rente du passage de Prescott à Ogdensburgh, pour un semestre, jusqu'au 27 janvier 1851.....	25	0	0			
Do des syndics de J. et G. Ives, pour une année de rente du passage de l'Isle au Loup, jusqu'au 1er octobre 1849.....	5	0	0			
Do de Amable Foubert, pour une année de rente du passage dans le township de Cumberland, jusqu'au 4 septembre 1850.....	1	5	0			
Do de J. Lewis, pour une année de rente du passage de Brockville à Morris-town, jusqu'au 14 janvier 1850.....	20	5	0			
Do de John Redner, pour une année et demie de rente du passage de Belleville à Ameliasburgh, jusqu'au 1er décembre 1850.....	60	7	6			
Do de A. Fralick, pour la rente du passage aux chutes de Niagara.....	431	5	0			
Porté en l'autre part.....	652	17	10	175	8	10

1851.

1851.

SOURCES DE REVENU.		Montant courant.			Total courant.			
		£	s.	d.	£	s.	d.	
<i>Montant rapporté.....</i>		652	17	10	175	8	10	
<i>Rentes des passages de Rivières.</i>								
Reçu de F. A. B. Clench, pour une année de rente du passage de Niagara à Youngstown, jusqu'au 25 septembre 1849.....		55	10	0				
Do de James Kirby, une année de rente du passage aux rapides du Fort Érié, jusqu'au 14 janvier 1851.....		50	0	0				
Do de François Baby, pour la rente du passage entre Windsor et Détroit.....		25	0	0				
Do de J. Humphries, pour la rente du passage de Queenston à Lewiston.....		87	18	9				
Do de James Holden, une année de rente du passage à Williamsburgh, jusqu'au 12 juin 1850.....		12	10	0				
Do de P. V. A. Dorland, pour trois années de rente du passage de Adolphustown à Marysburgh, jusqu'au 1er avril 1849.....		16	0	0				
Do de Alexandro Beckett, pour la rente du passage de Marlbro' à Kemptville Landing.....		3	13	10				
Do de Elizabeth Campbell, pour deux années et demie de rentes du passage d'Oliver jusqu'au 21 septembre 1850.....		17	10	0				
<i>Communitations de Tenure.</i>								
Reçu du shérif de Québec, dans l'affaire de Douglas, rs. Bignell et autres.....		46	4	0	920	0	8	
Do do Banque de Québec, rs. Masson.....		65	14	2				
<i>Lods et Ventes.</i>								
Reçu de diverses personnes.....					110	18	2	
<i>Cens et Rentes.</i>								
Reçu de diverses personnes.....					720	0	6	
Reçu du commissaire des terres de la couronne, pour lots d'eau, quint, etc., provenant du domaine de la couronne, pour 1849-50.....					1475	8	11	
Reçu pour rentes et communitations, provenant de la seigneurie de Lauzon.....					2906	19	2	
<i>Recettes générales du Commissaire des T. de la C.—Branche Ouest.</i>								
Ventes et versements sur les terres de la couronne.....	£	17150	11	10				
Rentes et arrérages sur terres et baux.....		106	6	0				
Profit sur scrip.....		35	17	3				
Honoraires sur octrois de terres.....		1026	10	8				
Honoraires casuels.....		6	17	6				
<i>Bois et Forêts.</i>								
Droits sur les bois des Outaouais, prélevés par les agents de district.....					18326	2	3	
<i>Branche Est.</i>								
Ventes et versements sur les terres de la couronne.....	£	5232	6	3				
Rentes et arrérages sur terres et baux.....		817	9	8				
Profit sur scrip.....		14	5	6				
Honoraires casuels.....		6	14	10				
Intérêt prélevé sur les droits des bois.....		142	7	10				
<i>Bois et Forêts.</i>								
Droits sur les bois des Outaouais.....	£	13170	3	6	6913	4	0	
Do do do, prélevé par les agents de district.....		6827	15	5				
Droits sur les billots de sciage.....		1830	8	4				
Montant des dépôts sur licences.....		2118	11	10				
Diverses sommes prélevés pour les années précédentes.....		705	19	3	23652	18	4	
<i>Total des recettes, courant.....</i>								
					£	56188	3	2
<i>Déductions faites par le Commissaire des T. de la C.—Branche Ouest.</i>								
Pour partie du prix de l'établissement de la rue St. Gabriel.....	£	1000	0	0				
Scrip racheté.....		15854	19	8				
Scrip de miliciens racheté.....		547	11	6				
Pour arpentages.....		1099	18	3				
Pour inspections de la couronne.....		3	15	0				
Pour annonce de do.....		106	14	1				
Pour déboursés généraux.....		3748	11	6				
Pour paiements divers.....		84	12	6				
<i>Bois et Forêts.</i>								
Payé à J. Waddell, pour avoir veillé contre les empiétations, dans le district de l'Ouest.....	£	21	10	0	22446	2	4	
Payé au département des sauvages, pour bois coupé dans Roxboro'.....		4	0	8				
Payé à McMullen, pour avoir veillé contre les emp. dans Brock et Zora.....		9	15	0				
Payé à McPherson, pour avoir parcouru les forêts, etc.....		10	7	0				
<i>Branche Est.</i>								
Salaires et déboursés.....	£	3743	11	10				
Scrip racheté.....		3969	1	8				
Scrip des miliciens racheté.....		1015	0	0				
Arpentages.....		1169	3	7				
Services spéciaux.....		178	8	0				
Items divers.....		166	6	0				
<i>Bois et Forêts.</i>								
Salaires et déboursés du bureau du collecteur, Bytown.....	£	902	18	8	10241	11	7	
Do do do de l'inspecteur, do.....		381	5	9				
Salaire de McLean Stuart, comme sous collecteur à Québec, pour 1850.....		350	0	0				
Items divers.....		5	7	0				
<i>Paiements faits par warrants en déduction.</i>								
L'hon. F. W. Primrose, 12 mois de salaire, comme greffier des Papiers Terriers du domaine de la Reine, jusqu'au 31 décembre 1850.....	£	100	0	0	34473	4	6	
<i>Revenu net, courant.....</i>					£	21714	18	8

Pour particularités, voir état No. 35.

ETAT du revenu des droits de phares et tonnage, en vertu de l'acte du Haut-Canada, 7 Guil. IV., chap. 95, durant l'année expirée le 5 janvier 1851, reçus entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851.

PORTS OU ILS ONT ÉTÉ PRÉLEVÉS.	Montant courant.		
	£	s.	d.
AMHERSBURGH.....	23	15	0
BELLEVILLE.....	6	18	6
BATH.....	13	15	0
COBOURG.....	3	13	6
CHATHAM.....	39	3	0
DUNNVILLE.....	32	5	0
GANANOQUE.....	2	10	0
GODERICII.....	7	18	6
HAMILTON.....	83	18	7
KINGSTON.....	289	7	0
NIAGARA.....	1	15	0
NEWCASTLE.....	5	2	0
OAKVILLE.....	60	17	0
OVEN'S SOUND.....	4	11	0
PORT BURWELL.....	13	16	10
Do CREDIT.....	13	17	0
Do DARLINGTON.....	2	17	2
Do DALHOUSIE.....	69	8	0
Do DOVER.....	23	4	8
Do HOPE.....	32	9	8
Do MILFORD.....	15	18	0
Do ROWAN.....	13	9	5
Do SARNA.....	53	14	0
Do STANLEY.....	14	12	0
SANDWICH.....	3	8	0
TORONTO.....	166	6	0
WHITBY.....	20	1	9
WALLACEBURGH.....	4	5	0
WELLINGTON.....	2	7	0
	£ 1031	3	7
Moins—Balance due, 31 janvier 1851.....	0	6	6
Revenu net en argent courant.....	£ 1030	17	1

F. HINCKS,

Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

No. 7.

ETAT des droits sur les billets de banque émis, payés au receveur-général, conformément à l'acte provincial 4 et 5 Vic., chap. 29, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

	Courant.		
	£	s.	d.
Montant des droits reçus de la banque de Montréal, pour l'année expirée le 31 octobre 1850.....	4587	1	4
Do do de la banque de l'Amérique Britannique du Nord, do do.....	1753	7	3
Do do de la banque Commerciale, de Kingston, do do.....	2025	15	6
Do do de la banque du Haut-Canada, do do.....	1935	2	6
Do do de la banque de la Cité a Montréal, do do.....	892	1	1
Do do de la banque de Gore à Hamilton, do do.....	1078	15	3
Do do de la banque de Québec, do do.....	513	16	2
Do do de la banque du Peuple, Montréal, do do.....	473	19	1
Do do de la (Farmer's joint stock company bank, à Toronto,) do.....	52	6	10
Total courant.....	13312	5	0

F. HINCKS,

Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 8.

Appendice
(B.)
1851.

ETAT du revenu provenant des travaux publics, et recettes pour intérêts sur les prêts faits pour les travaux publics dans la province du Canada, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851.

TRAVAUX.	Revenu brut.			Dédutions pour frais de collection, réparations, etc.			Revenu net courant.				
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
CANAUX.....	Welland.....	37925	17	7	7011	17	8	30913	19	11	
	Lachine.....	19529	18	5	3182	14	1	16347	4	4	
	Burlington Bay.....	3679	0	2	192	10	0	3486	18	2	
	Beauharnois.....	640	7	0	1853	11	4	.....	.....	.....
	Chambly.....	2893	1	8	539	13	6	2353	7	9	
	Cornwall.....	101	8	7	3756	18	9	.....	.....	.....
	Williamsburgh.....	131	6	10	1381	17	11	.....	.....	.....
HAVRES.....	Cobourg.....	465	19	9	123	5	4	542	14	5	
	Maitland.....	39	8	3	1	19	6	37	8	9	
	Oakville.....	364	11	9	37	10	0	327	1	9	
	Port Dalhousie.....	30	15	0	.....	.....	.....	30	15	0
	Port Dover.....	689	18	2	72	6	0	617	13	2	
	Port Stanley.....	942	12	4	1807	9	8	.....	.....	.....
	Rondeau.....	28	10	0	1	8	6	27	1	6	
	Toronto.....	1140	19	8	62	10	0	1078	9	8	
	Whitby.....	499	15	4	249	17	11	249	17	5	
	Brantford.....	564	14	7	38	0	0	526	14	7	
	Batiscan.....	41	10	0	.....	.....	.....	41	10	0
PONTS.....	Bécancour.....	60	15	0	.....	.....	.....	60	15	0
	Chaudière.....	79	9	6	50	0	0	29	9	6	
	Châteauguay.....	19	5	0	.....	.....	.....	19	5	0
	Caledonia.....	155	13	3	56	8	7	99	4	8	
	Delaware.....	52	17	6	11	10	0	41	7	6	
	Dunnville.....	134	9	2	.....	.....	.....	134	9	2
	St. Maurice.....	93	0	0	.....	.....	.....	93	0	0
	Godfrey.....	91	8	0	.....	.....	.....	91	8	0
	Jacques Cartier.....	51	19	6	50	0	0	1	19	6	
	Melbourne.....	88	3	10	50	0	0	38	3	10	
	Chatham.....	285	11	8	51	7	8	234	4	0	
ECLUSES.....	Nicolet.....	27	10	0	.....	.....	.....	27	10	0
	Sto. Anne de la Pérade.....	34	15	0	.....	.....	.....	34	15	0
	Trent.....	80	13	6	50	2	9	30	10	9	
	Union.....	439	3	4	.....	.....	.....	439	3	4
	Sto. Anne.....	807	6	7	193	0	3	614	6	4	
GLISSOIRES.....	St. Ours.....	73	17	9	138	12	11	.....	.....	.....
	Ontonario.....	5705	10	1	2321	1	10	3384	8	3	
CHEMINS.....	Trent.....	1320	19	0	997	3	3	323	15	9	
	Cascades.....	181	10	2	116	11	6	64	18	8	
	Chambly et Granby.....	657	14	3	1227	18	1	.....	.....	.....
	Dundas et Waterloo.....	2100	5	1	2893	5	5	.....	.....	.....
	Hamilton et Port Dover.....	1648	5	1	1332	9	1	315	16	0	
	Hamilton et Brantford.....	1824	8	3	1338	7	3	486	1	0	
	London et Brantford.....	1842	14	10	1504	3	1	338	11	9	
	London et Port Stanley.....	1062	19	5	2131	15	4	.....	.....	.....
	Kingston et Napanee.....	1204	19	9	1370	14	4	.....	.....	.....
	Port Hope et Rice Lake.....	445	5	2	449	8	1	2	17	1	
	Toronto.....	5649	12	2	4983	13	3	665	18	11	
Totaux.....	Queenston et Grimsby.....	54	3	1	67	3	2	.....	.....	.....
	Ouest Gwilliamsbury.....	172	8	4	.....	.....	.....	172	8	4
	Windsor et Scugog.....	346	4	3	2499	10	4	.....	.....	.....
	St. Athanas et Speir's Corner.....	339	10	3	175	1	6	164	8	9	
	Longueuil et Chambly.....	410	15	3	694	0	5	.....	.....	.....
	£	97243	3	8	46059	17	3	64289	10	6
	
Déduire l'excédant des dépenses sur le revenu du											
Canal de Beauharnois.....				1213	4	4					
Do Cornwall.....				3655	10	2					
Do Williamsburgh.....				1260	11	1					
Havre de Port Stanley.....				864	17	4					
L'écluse St. Ours.....				64	15	2					
Le chemin de Chambly et Granby.....				570	3	10					
Do Dundas et Waterloo.....				793	0	4					
Do London et Port Stanley.....				1008	15	11					
Do Kingston et Napanee.....				165	14	7					
Do Queenston et Grimsby.....				13	0	1					
Do Windsor et Scugog.....				2153	6	1					
Do Longueuil et Chambly.....				283	5	2	12106	4	1		
Pour détails voir l'état No. 35. {											
Moins—Paiements par warrants sur le receveur-général pour diverses dépenses portées contre divers travaux publics.....				1024	7	2	52133	6	5		
Do—Droits remboursés.....				45	0	0	1060	7	2		
AJOUTER—Balances dues le 31 Janvier 1850.....											
DÉDUIRE—Balances dues le 31 janvier 1851.....				1950	16	8	1449	18	4		
.....				509	18	4					
Revenu net, courant.....											
.....				£	52563	17	7				

Appendice
(B.)
1851.

No. 9.

Appendice
(B.)
1851.

ÉTAT du revenu provenant des honoraires sur les commissions de milice, exemption des devoirs de milicien, et amende de milice, payé au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, conformément à l'acte du Haut-Canada, 2 Vic., chap. 9.

RÉGIMENT ou CORPS.	Honoraires sur commissions.			Droits d'exemption.			Amendes.			Total.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1er Haldimand.....							1	0	0	1	0	0
13 Goro.....	15	5	0							15	5	0
Total courant.....	£ 15	5	0				1	0	0	16	5	0

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851

No. 10.

ÉTAT des amendes et confiscations, y compris les saisies, payées au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour l'année expirée le 31 déc. 1850.

AMENDES ET CONFISCATIONS.	Courant.			Total courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant reçu du greffier de la paix, pour le district de Québec.....	294	15	10			
Do do do do de Montréal.....	90	12	2			
Do du shérif de Québec.....	7	10	0			
Do des shérifs, Canada-Ouest.....	217	10	9			
Do de l'inspecteur des licences do.....	114	1	6			
Do des magistrats, do.....	66	2	0			
Do do Canada-Est.....	7	0	0			
				803	12	9
<i>Saisies.</i>						
Au port d'Amherstburgh.....	1	12	0			
Do Cornwall.....	4	16	2			
Do Clarendoville.....	0	15	8			
Do Dunnyville.....	37	6	1			
Do Port Érié.....	11	3	1			
Do Frolighsburgh.....	9	17	8			
Do Gananoque.....	2	6	0			
Do Hamilton.....	152	11	11			
Do Huntingdon.....	2	15	11			
Do Hereford.....	0	19	0			
Do Hallowell ou Picton.....	3	11	3			
Do Kingston.....	78	14	0			
Do Lacolle.....	9	18	9			
Do Montréal.....	22	15	0			
Do Maria Town.....	3	5	4			
Do Maitland.....	13	3	3			
Do Niagara.....	4	18	4			
Do Prescott.....	2	6	6			
Do Port Burwell.....	1	16	10			
Do do Burlington.....	8	4	5			
Do do Sarnia.....	4	3	2			
Do do Stanley.....	0	12	4			
Do Québec.....	26	13	10			
Do Queenston.....	7	11	11			
Do Sutton.....	6	2	2			
Do Sandwich.....	15	9	4			
Do Stanstead.....	5	11	11			
Do Toronto.....	36	18	8			
	£ 476	5	1			
Moins—Balance due le 31 janvier 1851.....	£300	11	10			
DEVOIR—Balance due le 31 janvier 1850.....	291	13	11			
				8	17	11
				467	7	2
				£ 1270	19	11
<i>Déductions par Warrant.</i>						
James Hugerty.....	Étant pour sa part dans une saisie faite à Sandwich, en nov. 1845.....	29	5	10		
James Wright.....	Do sa part dans une pénalité recouvrée de H. H. Warren, sur une saisie faite au port Colborne en mai 1846.....	57	15	10		
Charles Rowan.....	Do une amende imposée contre lui, aux assises du printemps de 1850, pour le comté de Carlton.....	10	0	0		
				97	1	8
Total net courant.....		£ 1173	18	3		

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, Toronto, avril 1851.

ÉTAT du revenu casuel payé au receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, consistant en honoraires sur patentes de terres, et instruments sous le grand sceau et les sceaux privés, copies et certificats de patentes de terres, magasins de ville et des campagnes, colporteurs, billards et licences de passages, y compris les honoraires sur recherches et autres dépenses incidentes.

RECETTES.		Montant brut.			Déductions pour commission, etc.			Montant net, courant.			
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
<i>Bureau du Secrétaire Provincial—Section Est.</i>											
Honoraires sur	6 commissions pour juges, à 65s.	19	10	0							
Do	5 do d'officiers de douanes, à do	16	6	6							
Do	2 do de registrateurs, à do	6	10	0							
Do	4 diverses commissions, à do	13	0	0							
Do	34 patentes pour invention à 40s.	68	0	0							
Do	1 do octrois de mines, etc.	3	5	0							
Do	1 commutation sur changement de tenure	7	12	6							
Do	2 registres de <i>Noro</i> , à £5 16s. 8d., chaque	11	13	4							
Do	1 do do	5	16	9							
Do	1 lettre patente de terrier	5	16	8							
Do	1 branche de pilote	0	16	0							
Do	2 transports de droits de patentes, à 15s.	1	10	0							
Do	55 certificats, à 2s. 6d.	6	17	6							
Do	1 patente de terres, pour un lot de grève au Carouge, à Forsyth et Richardson	157	0	10							
Do	10 patentes de terres à divers prix	32	17	11							
Do	3 do à 47s. 6d.	7	2	6							
Do	5 do à 47s.	11	15	0							
Do	2 do à 45s. et 30s.	3	15	0							
Do	4 do à 17s. 6d.	3	10	0							
Do	5 do à 17s.	4	5	0							
Do	1 do à 13s. 9d.	0	13	9							
Do	31 copies de patentes de terres, à 12s. 6d.	10	7	6							
					406	19	3	20	0	11	
								386	12	4	
<i>Section Ouest.</i>											
Honoraires sur	6 commissions aux officiers de douanes, à 65s.	19	10	0							
Do	9 do conseils de la Reine, à do	29	6	0							
Do	4 do registrateurs, à do	13	0	0							
Do	12 do à des officiers de justice, à do	39	0	0							
Do	4 diverses commissions, à do	13	0	0							
Do	31 patentes d'invention, à £7 chaque	238	0	0							
Do	28 commissions à des notaires, à 40s.	50	0	0							
Do	23 licences pour pratiquer la médecine, à 20s.	23	0	0							
Do	3 transports de droits de patentes, à 15s.	3	5	0							
Do	1 licence à la banque du H.-C., pour importer des espèces	2	0	0							
Do	1 copie de spécification de patentes	0	12	6							
Do	1 commission comme inspecteur de poisson	2	0	0							
Do	219 certificats, à 2s. 6d.	27	7	0							
					465	0	0	23	0	0	
								441	15	0	
<i>Bureau du Registrateur Provincial.</i>											
Honoraires sur	16 copies de patentes de terres, à 13s. 4d.	10	13	4							
Do	4 droits de propriété littéraire, à 5s.	1	0	0							
Do	1 do do, à 10s.	0	10	0							
Do	17 vérifications, à 41s. 3d.	35	1	3							
Do	1 do do	2	10	6							
Do	8 branches de pilotes, à 5s.	2	0	0							
Do	Extrait d'un titre de concession française	0	10	0							
Do	Copie certifiée d'un acte	1	10	0							
Do	3 copies de lettres patentes, à 15s.	2	5	0							
Do	31 certificats, à 2s. 6d.	3	17	6							
Do	45 recherches, à 1s. 2d.	2	16	3							
					62	13	4				
								62	13	4	
<i>Fonds d'honoraires—Ouest.</i>											
					£	934	12	7	43	11	11
								591	0	8	
Reçu du trésorier des comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington											
Do	du comté de Waterloo							111	0	0	
Do	des comtés réunis de Wentworth et Halton							46	4	0	
Do	du comté de York							43	4	0	
Do	des comtés réunis de Northumberland et Durham							171	16	6	
Do	du comté de Middlesex							42	10	2	
								1	1	2	
								415	15	0	
Remboursement d'avances faites pour livres d'enregistrements, H.-C., en vertu de l'acte 9 Vic., chap. 34.											
Reçu du trésorier des comtés réunis d'Essex, Kent et Lambton											
Do	do do Wentworth et Halton							4	8	0	
Do	du comté de Norfolk							26	8	0	
Do	de J. Leslie, pour un livre d'enregistrement pour Ste. Cathérines							8	16	0	
								4	8	0	
								44	0	0	
Porté en l'autre part.											
								£	1350	16	5

Appendice
(B.)

No 11.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

RECETTES.					Montant net,		
					Courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>					1350	16	5
<i>Honoraires des Cours de Banqueroutes.—Canada-Est.</i>							
Honoraires reçus	d'Hyppolite Guy, ci-devant commissaire de la cour des banqueroutes à Montréal, depuis le 1er octobre jusqu'au 23 décembre 1849.....	32	10	2			
Do do	W. C. H. Coffin, protonotaire conjoint et greffier de la cour de circuit, à Montréal.....	54	11	0			
Do do	J. B. Parkyn, greffier de la cour de banqueroute, à Québec.....	52	10	0	139	11	2
<i>Intérêt sur les Deniers Publics mis en Dépôts.</i>							
Montant d'intérêt reçus	de la banque du Haut-Canada.....	1850	0	0			
Do do	de la banque Commerciale.....	755	8	4	2605	8	4
<i>Divers Items.</i>							
Reçu de l'honorable R. Baldwin,	pour obligation de douanes, etc., des années précédentes.....	1173	17	10			
Do do do	pour arrérages dâs par le ci-devant collecteur du canal de la Baie Burlington.....	296	10	0			
Do do	du collecteur de Montréal, pour obligation de douanes encore dâs.....	630	6	11			
Do do	à St. Jean.....	65	14	0			
Do do	de Dunbar Ross, écuyer, étant le montant par lui prélevé sur la succession de Leyncraft, banqueroutier.....	635	0	0			
Do do	d'un prêtre, par les mains de G. M. Muir, pour restitution.....	2	10	0			
Do do	de Charles Berezy, maître de poste, Toronto, pour do.....	8	10	0			
Do do	du révérend A. Parant, pour do.....	20	0	0			
					3827	8	9
Total not courant.....					£ 6923	4	8

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.No. 11 $\frac{1}{2}$.

ÉTAT du revenu provenant des honoraires reçus par les greffiers et députés greffiers de la couronne et des plaids; aussi du maître et régistrateur de la cour de chancellerie, en vertu des actes ci-dessous mentionnés entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, et formant partie du fonds du revenu consolidé.

		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Cour du Banc de la Reine et des Plaids Communs, 12 Vic., chap. 63.</i>							
Montant reçu du député greffier	de la couronne pour le comté de Carlton.....	76	9	9			
Do do	des comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	283	6	10			
Do do	do de Essex et Kent.....	59	18	0			
Do do	du comté de Hastings.....	171	9	10			
Do do	des comtés unis de Huron, Perth et Bruce.....	34	8	11			
Do do	do de Lincoln, Haldimand et Welland.....	185	13	2			
Do do	do de Leeds et Grenville.....	98	6	9			
Do do	do de Lanark et Renfrew.....	31	17	3			
Do do	du comté de Middlesex.....	164	11	4			
Do do	do Norfolk.....	43	7	2			
Do do	do Oxford.....	132	1	11			
Do do	do Prince Edouard.....	39	18	3			
Do do	do Peterborough.....	27	15	9			
Do do	des comtés unis de Prescott et Russell.....	3	12	0			
Do do	do de Stormont, Dundas et Glengarry.....	106	16	2			
Do do	du comté de Simcoe.....	18	2	1			
Do do	do de Waterloo.....	30	17	7			
Do do	des greffiers des cours du banc de la Reine et des plaids communs, comté de York.....	1866	5	7	3974	18	4
<i>Cour de Chancellerie, 12 Vic., chap. 64.</i>							
Montant reçu du maître	.....	152	5	0			
Do do	du régistrateur.....	433	9	7	585	14	7
Total du revenu, courant.....					£ 9960	12	11

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

ÉTAT du montant de l'intérêt, etc., sur la dette publique de la province du Canada, depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Sterling.		Courant.		
		£	s. d.	£	s. d.	
Banque d'Angleterre...	Pour une année d'intérêt jusqu'au 31 décembre 1850, sur £1,000,000 sterling, à 4 pour cent.	40000	0 0			
	Do une do jusqu'au 1er octobre 1850, sur £500,000 do à do	20000	0 0			
	Do un demi pour cent de commission.	300	0 0			
		£	60300	0 0		
Glynn, Mills, Halifax et cie.	Pour une année d'intérêt jusqu'au 31 décembre 1850, sur £400,000 sterling, anciennes déventures du Haut-Canada, à 5 pour cent.	20000	0 0	73365	0 0	
	Do une do do do sur £70,855 7s. 8d. sterling, déventures du canal de Welland, à 5 pour cent.	3842	15 4			
	Do une do do do sur £71,000 sterling, déventures à 5 pour cent.	3550	0 0			
	Do une do do do sur £46,500 sterling, déventures à 6 pour cent.	2790	0 0			
	Do six mois do jusqu'au 1er août 1850, sur £12,500 sterling, à 6 pour cent.	375	0 0			
	Do un pour cent de commission sur les dividendes susdits.	305	11 6			
	Do trois mois d'intérêt jusqu'au 1er août 1850, sur £237,500 sterling, déventures à 6 pour cent.	3562	10 0			
	Do commission d'un pour cent sur un emprunt d'un demi million.	2500	0 0			
	Do escompte sur les versements d'icelui.	1692	1 7			
	Do agence d'un quart pour cent, pour négocier un emprunt sur £237,500.	593	15 0			
	Do commission et agence pour le rachat de £7200 sterling, déventures à 5 pour cent.	86	8 7 1			
	Do do sur une vente de £5000 sterling, déventures à 4 pour cent.	12	10 0			
	Do balance d'intérêt jusqu'au 30 juin 1850.	71	18 6			
	Do avances à John Finlayson, gérant du bureau de la dette nationale, pour préparer des tableaux des rentes viagères.	722	3 16			
			£	40104	13 10	
	Moins—Escompte sur l'achat de £7200 sterling, déventures	£377	0 0			
	Intérêt dû sur do do do	79	2 8			
			£	39648	11 2	
						48239 1 7
	Baring, frères et cie.	Pour une année d'intérêt, jusqu'au 31 décembre 1850, sur £469,650 sterling, anciennes déventures du Haut-Canada, à 5 pour cent.	23482	10 0		
Do une do jusqu'au 31 octobre 1850, sur £500 sterling, déventures à 6 pour cent.		30	0 0			
Do une demie do jusqu'au 1er février 1850, sur £51,000 sterling, déventures à 6 pour cent.		1500	0 0			
Do une demie do jusqu'au 1er août 1850, sur £51,000 sterling, déventures à 6 pour cent.		1530	0 0			
Do un pour cent de commission sur les dividendes susdits.		265	8 6			
Do trois mois d'intérêt jusqu'au 1er août 1850, sur £199,000 pour l'emprunt d'un demi million.		2985	0 0			
Do commission d'un pour cent, pour do		1990	0 0			
Do frais d'agence 1/2 pour cent, pour do		497	10 0			
Do escompte sur les versements de do		1383	18 2			
Do commission et droits d'agence sur le rachat de £8,100 sterling, déventures de 5 pour cent.		96	1 7			
Do do sur la vente de £1,000 sterling, déventures et frais d'agence.		12	12 6			
Do annonces et frais de port, jusqu'au 31 décembre 1850.		21	15 4			
			£	33794	16 1	
Moins—Escompte et intérêt échus sur déventures achetées.	750	17 8				
		£	33043	18 5		
					40203 8 9	
Bosanquet et cie.	Pour une année d'intérêt jusqu'au 31 décembre 1850, sur £870 sterling, déventures du Canal Welland, à 5 pour cent.	43	10 0			
					52 18 6	
Receveur-général.	Pour cette somme payée pour intérêt sur les déventures appartenant à la province, jusqu'au 31 janvier 1851.			38911	17 2	
Banque du H.-Canada.	Intérêt pour 6 mois, sur un emprunt de £10,000.			309	0 10	
Rawdon, Wright et cie.	Pour gravures de déventures.			419	5 9	
Jean Chabot	Intérêt dû sur le prix d'achat de la propriété contigue à la maison du gouvernement, à Montréal.			173	3 0	
		£	201673	15 7		
Moins—Primes sur lettres de changes.	£3778	11 10				
Escompte sur le rachat des déventures de la province.	866	0 4				
					4644 12 2	
	Total courant.	£	107029	3 5		

No. 13.

ETAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu dans la liste civile, cédula A, annexée à l'acte provincial, 9 Vic., chap. 114, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courrant.	
		£	s. d.	£	s. d.
Son excellence le comte d'Elgin et Kincardine...	Douze mois de salaire comme gouverneur-général, jusqu'au 31 décem. 1850.	7777	15 4		
<i>Juges, Canada-Ouest,— Cour du Banc de la Reine.</i>					
J. B. Robinson	Douze mois de salaire comme juge en chef, jusqu'au 31 décembre 1850.	1666	13 4		
W. H. Draper	Do do do juge puisné, do do	1000	0 0		
R. E. Burns	Do do do do do	944	8 11	1944	8 11
<i>Juges, Canada-Est,— Cour du Banc de la Reine.</i>					
R. S. Jameson	Douze mois de salaire, comme vice-chancelier, jusqu'au 31 décem. 1850.	1250	0 0		
<i>Cour Supérieure.</i>					
Sir James Stuart, Bart ...	Douze mois de salaire comme juge en chef, jusqu'au 31 décemb. 1850.	1066	13 4		
J. R. Rolland	Do do do juge puisné, do do	1222	4 4		
Philip Panot	Do do do do do	1000	0 0		
Thos. C. Aylwin	Do do do do do	1000	0 0	3222	4 4
<i>Cour Supérieure.</i>					
Edward Bowen	Douze mois de salaire, comme juge en chef, jusqu'au 31 décem. 1850.	1000	0 0		
D. Mondolot	Do do comme juge puisné, do do	1000	0 0		
C. D. Day	Do do do do do	1000	0 0		
James Smith	Do do do do do	1000	0 0		
George Vanfulson	Do do do do do	1000	0 0		
R. H. Gairdner	Do do do do do	555	11 0	4555	11 0
J. G. Thompson	Quinze mois de salaire, comme juge de circuit dans le district de Gaspé, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £555 11s. par année.	694	8 9		
J. F. DeBlois	Douze mois do do jusqu'au 31 décembre 1850.	500	0 0	1194	8 9
<i>Pensions accordées aux Juges.</i>					
L. P. Sherwood	Trois mois de pension comme ci-devant juge pour le Haut-Canada, jusqu'au 31 mars 1850, à £666 13s. 4d. par année.	£166	13 4		
Mrs. C. Sherwood	Etant la pension due à feu son mari, depuis le 1er avril jusqu'au 19 mai 1850, à do.	89	14 10	256	8 2
Samuel Gale	Douze mois de pension comme ci-devant juge à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850.	600	0 0		
George Pyke	Do do comme do do	740	14 8	1597	2 10
<i>Salaires et allocations pour les dépenses contingentes des Procureurs et Solliciteurs-généraux.</i>					
L. H. LaFontaine	Douze mois de salaire comme procureur-général-est, jusqu'au 31 décembre 1850.	1100	0 0		
do	Do allocation pour dépenses contingentes jusqu'au do.	250	0 0		
Robert Baldwin	Do salaire comme procureur-général-ouest, jusqu'au do.	1100	0 0		
do	Do allocation pour dépenses contingentes jusqu'au do.	250	0 0		
I. T. Drummond	Do salaire comme solliciteur-général-est, jusqu'au do.	600	0 0		
J. S. Macdonald	Salaires comme solliciteur-général-ouest, depuis le 14 décembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £600 par année.	629	7 0	3929	7 0
<i>Cour de Vice-Amirauté.</i>					
Henry Black	Douze mois de salaire comme juge, jusqu'au 31 décembre 1850.	222	4 4		
J. P. Bradley	Salaires comme ci-devant Régistrare, depuis le 1er janvier jusqu'au 20 juillet 1850, à £166 13s. 4d. par année.	96	9 4		
Charles Drolot	Do do depuis le 17 août jusqu'au 30 septembre 1850, à do.	20	7 7		
J. B. Parkyn	Douze mois de salaire comme Marshall jusqu'au 31 décembre 1850.	89	6 8	422	7 11
<i>Allocations de Circuit,—Canada-Ouest.</i>					
R. B. Sullivan	Allocation ordinaire pour faire les huit circuits dans les assises du printemps et de l'automne, à £25 chaque.	200	0 0		
Archibald McLean	Do pour sept circuits dans do do à do	175	0 0		
J. B. Macaulay	Do pour huit circuits dans do do à do	200	0 0		
William H. Draper	Do pour huit circuits dans do do à do	300	0 0		
R. E. Burns	Do pour quatre circuits dans les assises du printemps, à do.	100	0 0		
J. B. Robinson	Do pour trois circuits dans les assises d'automne, à do.	75	0 0		
<i>Porté en l'autre part.</i>		950	0 0	80226	12 9

Appendice (B.)

No. 13.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
		<i>Montant rapporté.....</i>	950	0	0	30226	12	9
		<i>Allocations de Circuits,—Canada-Est.</i>						
	Sir James Stuart, Bart....	Allocation ordinaire pour faire les divers circuits durant l'année 1850....	75	0	0			
	Edward Bowen	Do do do do do do	75	0	0			
	Philip Panet	Do do do do do do	75	0	0			
	J. R. Rolland	Do do do do do do	50	0	0			
	C. D. Day	Do do do do do do	37	10	0			
	James Smith	Do do do do do do	50	0	0			
	Thomas C. Aylwin	Do do do do do do	100	0	0			
	C. J. E. Mondelet	Do do do do do do	25	0	0			
	George Vanfelson	Do do do do do do	37	10	0			
	J. F. J. Duval	Do do do do do do	25	0	0			
	W. C. Meredith	Do do do do do do	100	0	0			
						1600	0	0
	R. S. M. Bouchetto	Douze mois de salaire comme clerc attaché au département en loi de la couronne, jusqu'au 31 décembre 1850.....				300	0	0
		Total des paiements, courant.....				£ 32126	12	9

F. HINCKS,
Insp. Gén.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril, 1851.

No. 14.

ETAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu dans la liste civile, cédule B, annexée à l'acte provincial, 0 Vic., chap. 114, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
		<i>Le Secrétaire du Gouverneur et son Bureau.</i>					
Henry Cotton	Douze mois de salaire comme 1er clerc, jusqu'au 31 décembre 1850.....	277	15	4			
William R. Bartlett.....	Do do 2nd clerc, jusqu'au do do	222	4	4			
Michael Turnor.....	Do do 3me clerc, jusqu'au do do	175	0	0			
Philip St. Hill.....	Do do gardien de bureau, jusqu'au do do	83	6	8			
George Boxall.....	Do do messenger, jusqu'au do do	56	0	0			
					814	6	4
		<i>Bureau du Secrétaire Provincial,—Canada-Est.</i>					
James Leslie.....	Douze mois de salaire comme secrétaire provincial, jusqu'au 31 déc. 1850....	1000	0	0			
Etienne Parent.....	Do do assistant secrétaire do do	600	0	0			
Thomas Ross.....	Do do 1er clerc do jusqu'au do	222	4	4			
Henry Jarmy.....	Do do 2nd clerc do do do	222	4	4			
William H. Jones.....	Do do 3me do do do do	175	0	0			
A. R. Roche.....	Do do 4me do do do do	175	0	0			
Sabin Tétu.....	Do do 5me do do do do	175	0	0			
John Gow.....	Do do gardien de bureau do do do	83	6	8			
James Dorr.....	Do do messenger do do do	56	0	0			
					2708	16	4
		<i>Bureau du Secrétaire Provincial,—Canada-Ouest.</i>					
E. A. Meredith.....	Douze mois de salaire, comme assistant-secrétaire, jusqu'au 31 déc. 1850....	500	0	0			
Thomas D. Harington.....	Do do comme premier clerc, percepteur des honoraires et chargé des dépenses contingentes des bureaux publics, jusqu'au 31 déc. 1850.	300	0	0			
Grant Powell.....	Douze mois de salaire comme 2nd clerc do jusqu'au do do	222	4	4			
Henry E. Steele.....	Do do 3me clerc do do do do	175	0	0			
C. J. Birch.....	Do do 4me clerc do do do do	175	0	0			
G. St. George Yarwood...	Do do 5me clerc do do do do	175	0	0			
James Twombly.....	Do do messenger do do do do	56	0	0			
					1603	4	4
		Porté en l'autre part.....					
					£ 5126	6	0

Appendice (B.)

No. 14.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.			
		£	s.	d.	£	s.	d.	
	<i>Montant rapporté.....</i>				6126	6	0	
	<i>Bureau du Régistrateur.</i>							
R. A. Tucker.....	Salario, comme régistrateur, depuis le 1er janvier 1850, jusqu'au 9 janvier 1851, à £686 13s. 4d., par année.....	683	6	8				
William Kent.....	Douze mois de salaire comme 1er clerc, jusqu'au 31 décembre 1850.....	222	4	4				
George H. Lane.....	do do 2nd clerc, do do do	191	8	8	1099	19	8	
	<i>Bureau du Receveur-Général.</i>							
Louis M. Viger.....	Salario comme receveur-général, depuis le 1er octobre, jusqu'au 26 nov. 1849, à £1000 par année.....	154	17	10				
Etienne P. Taché.....	Douze mois de salaire, comme receveur-général, jusqu'au 31 déc. 1850.....	1000	0	0				
C. E. Anderson.....	Do do do comme commis de confiance, do do do	300	0	0				
Théophile Dufort.....	Do do do do do do do	250	0	0				
J. B. Stanton.....	Do do do do do do do	225	0	0				
E. C. Bourret.....	Do do do do do do do	225	0	0				
James Thomson.....	Do do do comme messenger, do do do	56	0	0	2210	17	10	
	<i>Bureau de l'Inspecteur-Général.</i>							
Francis Hincks.....	Douze mois de salaire comme inspecteur-général, jusqu'au 31 déc. 1850.....	1000	0	0				
Joseph Cary.....	Do do do comme député inspecteur-général do do	666	13	4				
Philip Durnford.....	Six mois de salaire, comme clerc correspondant, jusqu'au 30 juin 1850.....	150	0	0				
Matthew Ryan.....	Do do do do jusqu'au 31 déc. 1851, à £250 par année.....	125	0	0				
William Dickinson.....	Six mois de salaire, comme 1er teneur de livres, jusqu'au 30 juin 1850, à £275 par année.....	137	10	0				
Do do	Six mois de salaire comme 1er teneur de livres, jusqu'au 31 décembre 1850, à £300 par année.....	150	0	0				
Norris Godard.....	Douze mois de salaire comme 2e teneur de livres, jusqu'au 31 déc. 1850.....	200	0	0				
David A. Ross.....	Six mois de salaire comme 1er clerc, jusqu'au 30 juin 1850, à £250 par année.....	125	0	0				
Do do	Six mois de salaire, comme 1er clerc, jusqu'au 31 décembre 1850, à £275 par année.....	137	10	0				
John Drysdale.....	Douze mois de salaire comme second clerc, jusqu'au 31 décembre 1850.....	150	0	0				
Archibald Cary.....	Do do do do troisième clerc, do do do	150	0	0				
Joseph Hutton.....	Trois do do do quatrième clerc, jusqu'au 31 mars 1850, à £150 par année.....	37	10	0				
J. W. Dunscomb.....	Douze mois de salaire, comme inspecteur des douanes, jusqu'au 31 déc. 1850.....	500	0	0				
A. S. Menzies.....	Douze mois do do comme 1er clerc, jusqu'au 31 décembre 1850.....	175	0	0				
H. H. Duffill.....	Do do do do comme second clerc, do do do	150	0	0				
Matthew Jack.....	Étant une année de salaire pour 1849, à lui accordée en considération de ses services comme clerc dans le département de l'inspecteur-général.....	150	0	0				
Patrick Gaul.....	Douze mois de salaire, comme messenger, jusqu'au 31 décembre 1850.....	56	0	0	4060	3	4	
	<i>Conseil Exécutif.</i>							
William H. Merritt.....	Salario comme président des comités du conseil exécutif, depuis le 1er janvier, jusqu'au 7 avril 1850, à £1000 par année.....	269	4	7				
Joseph Bourret.....	Salario comme do, depuis le 17 avril, jusqu'au 31 déc. 1850, à do	706	0	10				
John Joseph.....	Douze mois de salaire, comme greffier, jusqu'au 31 décembre 1850.....	500	0	0				
William H. Lee.....	Do do do do comme clerc de confiance, jusqu'à do do	400	0	0				
S. B. Smith.....	Do do do do comme 2e clerc do do do	222	4	4				
F. Vallerand.....	Do do do do comme 3e clerc do do do	200	0	0				
William A. Himsworth.....	Do do do do comme 4e clerc do do do	200	0	0				
Olivier Côté.....	Do do do do comme 5e clerc do do do	175	0	0				
Michael Naughton.....	Do do do do comme messenger do do do	75	0	0				
David Ryan.....	Do do do do comme portier do do do	75	0	0	2822	9	9	
	<i>Département des Travaux Publics.</i>							
Jean Chabot.....	Trois mois de salaire, comme commissaire en chef, jusqu'au 31 mars 1850, à £750 par année.....	187	10	0				
William H. Merritt.....	Salario comme do, depuis le 8 avril jusqu'au 31 déc. 1850, à do	548	1	6				
Malcolm Cameron.....	Do do do do comme assistant comme depuis le 1er janvier, jusqu'au 1er février 1850, à £650 par année.....	57	15	6				
J. S. Wethenhall.....	Salario comme do, depuis le 2 février, jusqu'au 16 avril 1850, à do	133	6	0				
Thomas A. Bogly.....	Douze mois de salaire comme secrétaire, jusqu'au 31 décembre 1850.....	500	0	0	1426	13	0	
	<i>Agent des Émigrés.</i>							
A. C. Buchanan.....	Douze mois de salaire, comme principal agent des émigrés, jusqu'au 31 décembre 1850.....	444	8	8				
Do do	Dépenses contingentes de son bureau, dans les douze mois expirés le 30 juin 1850.....	307	15	6	759	4	2	
	<i>Pensions.</i>							
Mme. Rottot.....	Douze mois de pension, jusqu'au 30 septembre 1850.....	40	0	0				
Marguerite Launière.....	Do do do do do do do	11	2	0				
A. DeSalaborry.....	Do do do do do do do	55	11	0				
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	£	106	18	0	17498	13	9

Appendice (B.)

No. 14.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.		1851.	
A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.	Total courant.
		£ s. d.	£ s. d.
	<i>Montant de l'autre part</i>	106 13 0	17498 13 9
	<i>Pensions.—(Continuation.)</i>		
Jane Livingston	Douze mois de pension, jusqu'au 31 décembre 1850	56 11 0	
George H. Ryland	do do comme ci-devant secrétaire du bureau des biens des jésuites, jusqu'au 31 décembre 1850	50 0 0	
Do do	Pensions comme ci-devant greffier du conseil exécutif du Bas-Canada depuis le 1er juillet 1849, jusqu'au 31 déc. 1850, à £100 sterling par année.	611 2 2	
B. Tierney	Douze mois de pension, jusqu'au 31 décembre 1850	100 0 0	
Rév. R. R. Burrage	Do do do do do do	111 2 0	
Lucy Rolette	Quinze mois de pension, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £83 6s. 8d., par année	104 3 4	
Mme Caron	Doux années et un quart de pension, depuis le 1er octobre 1848, jusqu'au 31 décembre 1850, à £83 6s. 8d., par année	187 10 0	
E. W. R. Antrobus	Douze mois de pension, jusqu'au 31 décembre 1850	388 17 6	
P. L. Panet	Do do do do do do	222 4 4	
Thomas Talbot	Do do do do do do	444 8 8	
Représentants de feu William Chowitt	Pension depuis le 1er juillet, jusqu'au 21 septembre 1849, à £400 par année	93 9 7	
Samuel Ridout	Douze mois de pension, jusqu'au 31 décembre 1850	222 4 4	
Sophia Shaw	Do do do do do do	111 2 0	
William Cloughly	Do do do do do do	27 15 4	
James Nation	Do do do do do do	125 0 0	
R. H. Thornhill	Do do do do do do	125 0 0	
J. G. Chewitt	Do do do do do do	150 0 0	
Joseph Randall	Do do do do do do	20 0 0	
James Fitzgibbon	Do do do jusqu'au 30 septembre 1850	300 0 0	
George Hamilton	Do do do do 31 décembre 1850	150 0 0	
Thomas Amiot	Neuf mois de pension, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au 30 juin 1850, à £444 8s. 8d.	333 6 0	
Représentants de feu Onida Joseph	Pension depuis le 1er juillet 1849, jusqu'au 12 mars 1850, à £16 3s. 4d. par année	11 12 4	
Daniel McDougall	Douze mois de pension, jusqu'au 31 décembre 1850	84 0 0	
Harriet McNabb	Neuf do do jusqu'au 30 septembre 1850, à £50 par année	37 10 0	
F. A. Moodie	Douze do do do do do do	100 0 0	
Elizabeth Lawe	Do do do do 31 décembre 1850	20 0 0	
James Carroll	Do do do do do do	20 0 0	
Sarah Usher	Do do do do do do	100 0 0	
S. McCormick	Do do do do 30 septembre do	100 0 0	
John McMillan	Dix-huit do do depuis le 1er juillet 1849, jusqu'au 31 déc. 1850, à £20 par année	30 0 0	
Peter Miller	Douze mois de pension, jusqu'au 31 décembre 1850	20 0 0	
Margaret Bright	Do do do do do do	62 10 0	
Susannah Kerry	Do do do do do do	20 0 0	
Maria Church	Quinze mois de pension, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au do, à £50 par année	62 10 0	
Antoine Hamel	Douze do do jusqu'au 31 décembre 1850	25 0 0	
Elizabeth Turquand	Trois do do jusqu'au 31 mars 1850	12 10 0	
John Turquand, héritier légitime	Étant la pension de feu Elizabeth Turquand, depuis le 1er avril, jusqu'au 7 mai 1850, à £50 par année	5 1 8	
Julie H. M. Bédard	Pension comme veuve de feu le juge Bédard, depuis le 12 août 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £125 par année	173 4 8	
	<i>Annuités des Sauvages.</i>		4923 8 7
E. P. Taché, receveur-général	Pour le mettre en état de payer ces annuités, pour l'année expirée le 30 septembre 1850		6655 0 0
	<i>Dépenses Contingentes des Bureaux Publics.</i>		
David Luck	Douze mois de salaire et allocations pour deux serviteurs comme gardiens des bureaux du gouvernement, à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850	120 0 0	
Maria Cross	Douze mois de salaire comme do, à Québec, jusqu'au do	15 0 0	
Thomas D. Harington	A compte des dépenses contingentes pour l'année expirée le 31 déc. 1850	5399 0 0	
Charles Berczy, maître de poste, Toronto	Frais de port des divers départements du gouvernement civil, pour les trimestres expirés les 5 avril et 5 juillet 1850, et le 5 janvier 1850	1868 15 5	
James Porteous, maître de poste, Montréal	Frais de port dus par certains départements publics, à Montréal, depuis le 6 octobre, jusqu'au 21 novembre 1849	313 8 2	
George Garnett, maire, Toronto	Pour payer certains hommes de police employés à garder la maison du parlement et autres bâtiments pendant la dernière session	45 0 0	
Thomas D. Harington	A compte des dépenses contingentes pour l'année 1851	500 0 0	
	<i>Total courant</i>		8267 3 8
			£ 37344 6 0

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, avril, 1851.

ÉTAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu par des actes et ordonnances de la ci-devant province du Bas-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

ACTES.	NOMS.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
55 Geo. III, chap. 10.	A. DeSalaberry, député adjt. général de la milice, est.	Pour payer des pensions accordées à des miliciens blessés, pour l'année expirée le 31 octobre 1850 .....	.....	.....	.....	330	0	0
6 Geo. IV, chap. 8.	Monk, Coffin et Papineau....	Allocation à eux accordée comme protonotaires à Montréal, pour préparer des extraits de baptêmes, mariages et sépultures dans ce district, pour l'année 1849.....	62	0	0			
	Burroughs et Fisot	Allocation à eux accordée comme do à Québec, pour préparer do pour l'année 1840.....	35	15	0			
	Edward Barnard... ..	Allocation à lui accordée comme do à Trois-Rivières, pour préparer do pour l'année 1849....	15	5	0			
	William Bell.	Allocation à lui accordée comme do à St. François pour préparer do pour l'année 1847, 1848 et 1849.....	26	0	0			
	Wilkie et Tromblay.....	Allocation à eux accordée comme do à Gaspé, pour préparer do pour l'année 1847 et 1848.	13	10	0			
1 Guill. IV, chap. 16	Rév. P. F. Turgeon, évêque catholique romain, Québec	Douze mois d'allocation pour la rente foncière du palais de l'évêque, à Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	.....	.....	.....	152	10	0
2 Vict., chap. 2....	William Ermatinger.....	Douze mois de salaire comme surintendant et inspecteur de police à Montréal, jusqu'au 31 déc. 1850 .....	.....	.....	.....	1111	2	0
	Do do	Salaire et habillement de deux hommes de police, depuis le 1er janvier 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, y compris les dépenses contingentes....	300	0	0			
	William K. McCord	Douze mois de salaire comme surintendant et inspecteur de police à Québec, jusqu'au 31 déc. 1850.....	204	15	4			
	Do do	Salaire et habillement de deux hommes de police jusqu'au do y compris les dépenses contingentes pour l'année expirée le 30 juin 1850....	500	0	0			
4 Vic., chap. 17, et 8 Vic., chap. 55.	John Porter.....	Six mois d'intérêt sur £33882 en débetures, émises par la commission des chemins à barrières de Québec, jusqu'au 30 juin 1850, à six pour cent par année.....	1016	9	9			
	Do do	Six mois d'intérêt sur £28293 en do do jusqu'au 31 décembre 1850.....	848	15	2			
4 Vic., chap. 16...	J. F. Allard.....	Douze mois d'intérêt, à six pour cent, sur £19000 en débetures, émises par la commission des chemins à barrières de Longueuil et Chambly, pour l'année expirée le 30 juin 1850.....	1140	0	0			
	Thomas G. Ridout, caissier de la banque du H.-C....	Etant l'intérêt à six pour cent, depuis le 5 juillet jusqu'au 17 octobre 1850, sur £10800, en débetures rachetées, émises par do	184	12	6			
	William Wilson, caissier de la banque de Montréal Toronto.....	Etant do do depuis le 1er juillet 1850, jusqu'au 23 janvier 1851, sur £2000 en débetures rachetées, émises par do	05	18	5			
	Do do do	Etant do do depuis le 1er juillet 1850, jusqu'au 23 janvier 1851, sur £3000 en débetures rachetées, émises par do	101	6	11			
	Louis Moffatt.....	Etant do do depuis le 1er juillet jusqu'au 25 octobre 1850 sur £12000 en débetures rachetées, émises par do	23	1	7			
3 Vic., chap. 31, et 4 Vic., chap. 7.	James Holmes.....	Secrétaire de la commission des chemins à barrières de Montréal, étant pour mettre les syndics en état de payer six mois d'intérêt sur les bons des chemins donnés par la commission, dès le 1er juillet 1850.....	1500	0	0			
	Thomas G. Ridout, caissier de la banque du H.-C....	Etant l'intérêt depuis le 5 juillet jusqu'au 17 octobre 1850, sur £13000 en débetures rachetées, émises par do	222	4	8			
			.....	.....	.....	1514	19	5
			.....	.....	.....	1722	4	8
			.....	.....	.....	7874	18	1

Porté en l'autre part.....£.....£ 7874 18 1

Appendice
(B.)

No. 15.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.	ACTES.	NOMS.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
				£	s.	d.	£	s.	d.
			<i>Montant rapporté.....</i>				7874	18	1
4 Vic., chap. 30.....	Derbshire et Desbarats.....		Étant pour un assortiment d'index et de registres fournis au registrateur de la première division du comté de Huntingdon, Canada-Est.....	13	10	0			
	Do do		Étant pour do do pour les comtés de Mégantic, Rimouski et Saguenay.....	42	12	0			
3 Vic., chap. 16....	James Dickson.....		Balanco des dépenses encourues par les commissaires de la maison de correction aux Trois-Rivières, pour les années 1846-7-8, et jusqu'au 30 juin 1849.....	8	15	0	56	2	0
	Do do		A compte de do pour l'année 1850.....	50	0	0			
	J. E. Turcotte.....		Pour le mettre en état de payer cette somme à P. B. Dumoulin, pour loyer de la maison de correction à Trois-Rivières, depuis le 1er juillet 1849, jusqu'au 1er mai 1850.....	25	0	0			
8 Vic., chap. 6.....	Étienne P. Taché, receveur-général		Montant payé par lui, pour la destruction de 23 loups à £2 10s. chaque.....				83	15	0
							55	0	0
			Total des deniers payés, courant.....				8069	15	1

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

No. 16.

ÉTAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu par actes de la ci-devant province du Haut-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

ACTES.	NOMS.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
		<i>Écoles de Comtés, ci-devant de District.</i>						
47 Geo. III, et autres actes	George Strachan.....	Six mois de salaire, comme maître de l'école de grammaire pour le comté d'Oxford, jusqu'au 30 juin 1850.....	50	0	0			
	Frederick Gore.....	Six do comme do du ci-devant district de Simcoe, jusqu'au 31 décembre 1849..... £50 0 0						
	Do do	Six do comme do pour le comté de Simcoe, jusqu'au 30 juin 1850... 50 0 0						
	Benjamin Bayley.....	Six do comme do du ci-devant district de London, jusqu'au 31 décembre 1849..... £50 0 0	100	0	0			
	Do do	Douze do comme do, du comté de Middlesex, jusqu'au 31 décembre 1850 100 0 0						
	William A. Ross.....	Six do comme do, du ci-devant district des Outaouais, jusqu'au 31 décembre 1849..... £50 0 0	150	0	0			
	do do	Salaire comme do pour les comtés réunis de Prescott et Russell, depuis le 1er janvier, jusqu'au 11 septembre 1850, à £100 par année..... 69 16 9						
			119	16	9			
		Porté en l'autre part.....	419	15	9			

Appendice (B.)

No. 10.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.		1851.	
ACTES.	NOMS.	SERVICE.	Total courant.
			£ s. d.
<i>Montant rapporté</i>			419 16 9
<i>Ecoles de comté, ci-devant de district.—(Continuation.)</i>			
47 Geo. III., et autres actes.....	John Haldan.....	Six mois de salaire comme maître de l'école de grammaire du ci-devant district de Huron, jusqu'au 31 décembre 1849.....	50 0 0
	Mme. Sarah Cockell.....	Etant le montant du salaire dû à feu son mari comme maître de l'école de grammaire pour le district du Prince-Edouard, pour le trimestre expiré le 30 septembre 1849.....	£15 0 0
	James Brown.....	Etant pour ses services comme assistant instituteur de l'école de grammaire de do durant une partie de la même période.....	10 0 0
	George Mulligan.....	Salaire comme maître de do pour le comté du Prince-Edouard, depuis le 12 novembre 1849, jusqu'au 30 juin 1850, à cent louis par année.....	63 11 9
	Rév. R. J. C. Taylor.....	Douze mois de salaire comme do du comté de Peterborough, jusqu'au 31 décembre 1850...	100 0 0
	Robert Hudspeth.....	Douze mois de salaire comme do des comtés réunis de Northumberland et Durham, jusqu'au do...	100 0 0
	John McIntyre.....	Six do comme do des comtés réunis de Lanark et Renfrew, jusqu'au 30 juin 1850.....	50 0 0
	Paul J. Salter.....	Douze do comme do des comtés réunis d'Essex, Kent et Lambton, jusqu'au 31 décembre 1850.....	100 0 0
	James Windcut.....	Douze do comme do de Leeds et Grenville, jusqu'au do	100 0 0
	M. C. Crombie.....	Douze do comme do du comté de York, jusqu'au do...	100 0 0
	William Kay.....	Do do comme do de Stormont, Dundas et Glengarry, jusqu'au do.....	100 0 0
	Dr. J. Whitlaw.....	Douze do comme do de Lincoln, Haldimand et Welland, jusqu'au do.....	100 0 0
	Rév. George Salmon.....	Douze do comme do pour le comté de Norfolk, jusqu'au do.....	100 0 0
	William J. Irwin.....	Douze do comme do pour les comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington, jusqu'au do....	100 0 0
	E. M. Stuart.....	Douze do comme do du comté de Waterloo, jusqu'au do	100 0 0
	George Elmslie.....	Douze do comme do du comté de Wentworth et Halton, jusqu'au do.....	100 0 0
	John Robb.....	Salaire comme do du comté de Carlton, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	£50 0 0
	W. A. Ross.....	Salaire comme do du comté de Carlton, depuis le 12 septembre jusqu'au 31 décembre, 1850, à £100 par année.....	80 3 8
	Alexander Burdon.....	Douze do comme do du comté de Hastings, jusqu'au 31 décembre 1850.....	60 8 3
<i>Entretien des phares.</i>			1888 11 9
7 Guil. IV, chap. 96.	Thomas A. Bogly.....	Pour le mettre en état de payer le salaire des divers gardiens de phares, jusqu'au 31 décembre 1850.....	1680 0 0
	R. Kneeshaw.....	Pour huiles fournies à do.....	2595 16 8
	Thomas Dissott et autres.....	Pour provisions pour do.....	1013 11 9
	Thomas Dissott.....	A compte de son salaire comme surintendant des phares.....	150 0 0
7 Guil. IV, chap. 1.	W. B. Jarvis, shérif, district de Home.....	Pour avoir assisté à la cour du banc de la Reine, à Toronto, durant les termes de la St. Iliaire et de Pâques, 13 Victoria.....	5409 8 5
7 Guil. IV, chap. 103, et 1 Vic., chap. 44.	Etienne P. Taché, receveur général.....	<i>Pensions aux miliciens.</i>	
		Deniers payés pour pensions de miliciens pour l'année 1850.....	2147 7 9
Total des deniers payés, courant.....			£ 9459 7 11

F. HINCKS,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 17.

Etat des Deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrant émis depuis le 1er février 1850, jusqu'au 31 janvier 1851, pour services pour lesquels il est pourvu par actes de la Législature du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1840.

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
8 Vict., chap. 13 et 37; 9 Vict., chap. 7, et 12 Vict., chap. 78.	Thomas M. Radenhurst	Tresorier du ci-devant district de Bathurst, pour combler le déficit du fonds pour payer les salaires du juge etc., pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.	116	18	11			
	Do do	des comtés réunis de Lanark et Renfrew, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	116	16	4			
	H. C. Barwick	du comté d'Oxford pour do pour le do, expiré le do.				233	15	3
	F. Ferguson	du ci-devant district de Colborne pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1850.	75	7	4	13	6	4
	Do	du comté de Colborn, pour do, dans l'année expirée le 31 décembre 1850.	268	9	3			
	Daniel O. Connor	du ci-devant district de Dathousie, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	145	10	11	343	16	7
	Do do	du comté de Carlton, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	95	6	7			
	E. Macdonald	du ci-devant district de l'Est pour do, expiré le 31 décembre 1849.	107	13	4	240	17	6
	Do	des comtés réunis de Stormont, Dundas et Glengary, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1855.	88	10	5			
	George Brown	du ci-devant district de Huron pour do, dans l'année expirée le 31 décembre 1849.	117	15	6	196	3	9
	Do do	des comtés réunis de Huron, Perth et Bruce, pour do, pour le semestre expiré le 20 juin 1850.	55	16	11			
	James L. Schofield	du ci-devant district de Johnstown pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	106	15	6	173	12	5
	Do do	des comtés réunis de Leeds et Grenville pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	81	6	1			
	J. S. Buchanan	du ci-devant district de London pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	15	17	10	188	1	7
	W. W. Street	du comté de Middlesex, pour do, pour le trimestre expiré le 31 mars 1850.	3	11	3			
	William Ferguson	des comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington, pour do, pour le semestre expiré le 30 juin 1950.				19	9	1
	Daniel Macdougall	du ci-devant district de Niagara, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	60	18	1	82	6	4
	Do do	des comtés réunis de Lincoln, Haldimand et Welland pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	88	10	4			
	Thomas H. Johnson	du ci-devant district des Outaouais, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	134	0	11	149	8	5
	Do do	des comtés réunis de Prescott et Russell, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	134	11	6	268	12	6
		Portés en l'autre part.				1909	9	8

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	MONTANT			TOTAL COURANT		
			£	s.	d.	£	s.	d.
13 Vic., chap. 53, et 13 et 14 Vic., chap. 48.....	Rev. Egerton Ryerson.....	Montant rapporté..... Écoles Élémentaires.—Canada-Ouest.				2749	8	2
	Do	Six mois de salaire comme surintendant d'éducation jusqu'au 30 juin 1850, à £120 par année.....	210	0	0			
	Do	Do comme do jusqu'au 31 décembre 1850 à £500 do.....	250	0	0			
	Do	Pour le mettre en état de payer un clerc et les dépenses contingentes, pour le semestre expiré le 30 juin 1850, à £315 par année.....	157	10	0			
	Do	Do de payer deux clercs pour le semestre expiré le 31 décembre 1850, à £400 par année.....	200	0	0			
	Do	Frais de port et autres dépenses contingentes de son bureau pour les trois trimestres expirés le 5 juillet 1850.....	357	10	0			
	J. G. Hodgins, député surintendant d'éducation.....	Pour couvrir les dépenses contingentes du bureau d'éducation et du conseil de l'instruction publique pour le trimestre expiré le 5 octobre 1850.....	162	2	5			
	James M. Strachan.....	Une année de loyer pour la bâtisse occupée par le surintendant d'éducation jusqu'au 10 décembre 1850.....	98	12	3			
	Do	Do	55	0	0			
	Rev. Egerton Ryerson.....	Pour des plans et publications propres à améliorer l'architecture des maisons d'école.....	200	0	0			
	Do	Pour établir des bibliothèques d'écoles dans le Haut-Canada.....	500	0	0			
	Do	Pour venir en aide aux élèves instituteurs qui assistent à l'école normale à Toronto, pour l'année expirée le 31 mars 1851.....	1000	0	0			
	Daniel O'Connor.....	Pour salaires et dépenses contingentes de l'école normale à Toronto pour do Etant la part payable à lui comme trésorier du comité de Carlton pour le soutien des écoles élémentaires dans ce comité pour l'année 1850.....	1500	0	0			
	George Bullock.....	Do comme do pour les comités réunis d'Essex, Kent et Lambton pour do	295	3	2			
	William Ferguson.....	Do pour le do de Frontenac, Lennox et Addington pour do	931	8	1			
	N. G. Reynolds.....	Do pour le do de Hastings pour do	1078	4	7			
	J. L. Schofield.....	Do pour les comités réunis de Leeds et Grenville, pour do	627	16	4			
	Thomas M. Radenhurst.....	Do pour les do de Lanark et Renfrew pour do	1164	1	3			
	Daniel McDougal.....	Do pour les do de Lincoln, Haldimand et Welland pour do	755	1	9			
	J. S. Buchanan.....	Do pour le comité de Middlesex, pour do	957	1	10			
	Z. Burnham.....	Do pour les comités réunis de Northumberland et Durham, pour do	1206	11	9			
	Henry Groff.....	Do pour le do de Norfolk, pour do	1167	11	1			
	H. C. Barwick.....	Do pour le do d'Oxford, pour do	519	9	7			
	Thomas H. Johnson.....	Do pour les comités réunis de Prescott et Russell, pour do	713	3	7			
	David Smith.....	Do pour le comité du Prince-Édouard pour do	281	0	1			
	F. Ferguson.....	Do pour le do de Peterborough, pour do	437	4	5			
	R. Macdonald.....	Do pour les comités réunis de Stormont, Dundas et Glengary, pour do	582	0	7			
	Edmund Lally.....	Do pour le comité de Simcoe, pour do	1022	0	11			
	Do	Do	641	17	3			
		Porté en l'autre part.....	16813	0	11			
			24495	4	4			
			2749	8	2			

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

No. 17—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.			
12 Vic., chap. 83, et 13 et 14 Vic., chap. 48.....	James Kirkpatrick.....	Etant la part payable à lui comme trésorier des comités réunis de Wentworth et Halton, pour le soutien des écoles élémentaires dans ces comités, pour l'année 1850.....	6813	0	11	24495	4	4	2749	8	2
	William Hewatt.....	Do comme do, pour le comté de Waterloo, pour do.....	1399	8	8						
	J. S. Howard.....	Do comme do, pour le do, de York pour do.....	53	9	9						
	Do.....	Do la balance due au township de Uxbridge, pour les années 1849 et 1850.....	2236	0	6						
	George Brown, Jr.....	Do comme do, pour les comités unies de Huron, Perth, et Bruce, pour l'année 1850.....	43	3	0						
	John Brown.....	Do du à la cité de Hamilton pour do.....	425	8	6						
	William Anglin.....	Do do do Kingston pour do.....	191	5	10						
	A. T. McCord.....	Do do do Toronto pour do.....	225	1	0						
	Edmund Masse.....	Do do do ville de Bytown pour do.....	426	16	5						
	N. Hopkins.....	Do do do Brockville pour do.....	68	15	1						
	Merick Sawyer.....	Do do do Belleville pour do.....	58	4	0						
	Duncan McKay.....	Do do do Brantford pour do.....	54	9	6						
	Asa A. Burnham.....	Do do do Cobourg pour do.....	48	11	7						
	William Matuce.....	Do do do Dundas pour do.....	73	14	5						
	Robert Suter.....	Do do do London pour do.....	31	0	10						
	W. W. Street.....	Do do do Niagara pour do.....	46	11	3						
	Thomas McCormack.....	Do do do Port Hope pour do.....	116	8	1						
	Charles Hughes.....	Do do do Picton pour do.....	61	10	9						
	L. Murray.....	Do do do Prescott pour do.....	40	7	1						
	C. H. Peck.....	Do do do St. Catharines pour do.....	38	16	0						
	H. Mittleberget.....	Do do do.....	36	7	11						
		Services rendus aux Prisonniers.....	61	9	3						
		Services comme shérif de Québec rendus aux prisonniers, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....				23350	0	4	47845	4	8
	William S. Sewell.....	Do comme greffiers de la paix, à Montréal, pour le do expiré le 30 juin 1850.....					11	6			
	Delisle et Brehaut.....	Do comme do Trois-Rivières pour le do expiré le 31 décembre 1849.....					20	14			
	H. B. Hughes.....	Do comme greffier de la couronne, Montréal, pour le do expiré le 30 juin 1850.....					23	11			
	A. M. Delisle.....	Do comme do Québec, depuis le 1 janvier jusqu'au 10 septembre 1850.....					13	8			
	James Green.....	Do comme grand cométable, Montréal, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....					78	3			
	Benjamin Delisle.....	Do comme surintendant des témoins de la couronne à Montréal, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....					8	3			
	C. E. Shiller.....	Do.....					76	1			
		Depenses encourues pour transporter les détenus au pénitencier provincial.....							231	6	11
	William S. Sewell, Shérif, Québec.....	Pour transporter cinq prisonniers de Québec à Kingston dans l'année expirée le 30 juin 1850.....								130	17
	Boston et Coffin, do, Montréal.....	Do de Montréal à do, dans le do.....								67	11
	George F. Bowen, do, St. François.....	Do un do de Sherbrooke à do, dans le semestre expiré le do.....								38	0
		Porté en l'autre part.....									51062
											8
											3

12 Vic., chap. 83, et 13 et 14 Vic., chap. 48.....

4 et 5 Vic., chap. 24.....

4 et 5 Vic., chap. 69.....

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
			£	s. d.	£	s. d.
13 Vic., chap. 27.	Donald McNicol.	Honoraires et déboursés comme officier rapporteur à l'élection du comté de Glengarry, tenue en janvier 1850.			51062	8 3
	Thomas Racey.	do do pour le do Halton.	7	12 0		
	William Kingsmill.	do do pour le do Lincoln.	82	14 3		
	James Hamilton.	do do pour le do London.	19	1 6		
	Edward Thurber.	do do pour le do Mégantic.	43	1 2		
	W. S. Sewell.	do do pour le do Cité de Québec.	154	2 0		
	William Ritchie.	do do pour le do Comté de Sherbrooke.	123	5 3		
	Hollis Smith.	do do pour le do Ville do	109	17 6		
	Francis Leys.	do do pour le do Division Est de York.	5	5 0		
			10	14 6	555	13 2
7 Vic., chap. 16, et 12 Vic., chap. 33.	Hypolite Guy.	Juges de Circuits.				
	J. S. McCord.	Douze mois de salaire comme juge de circuit pour le district de Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850.	550	0 0		
	William Power.	do do pour le do do	550	0 0		
	J. C. Bruneau.	do do pour le do Québec.	550	0 0		
	J. A. Taschereau.	do do pour le do do	550	0 0		
	David Roy.	do do pour le do do	550	0 0		
	A. F. DeBlois.	do do pour le do do	561	19 2		
		do do pour l'année expirée le 31 décembre 1850, à £550 par année.	50	0 0	3361	19 2
8 Vic., chap. 13.	Charles Elliot.	Pensions.				
	William Falkner.	Douze mois de pension comme juge en retraite du ci-devant district de l'Ouest, jusqu'au 31 décembre 1850.	100	0 0		
		Quinze mois do do du district de Newcasile, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au do, à £100 par année.	125	0 0	225	0 0
10 et 11 Vic., chap. 36.	Mme Vallières de St. Réal.	Douze mois de pension comme veuve du ci-devant juge en chef, Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850.			200	0 0
8 Vic., chap. 16, et 13 et 14 Vic., chap. 12.	William E. Logan.	Explorations géologiques.				
	Alexander M. ray.	Quinze mois de salaire comme géologue provincial, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £555 11s. par année.	694	8 9		
	Thomas Hunt.	do do comme assistant do jusqu'au do	333	6 8		
	William E. Logan.	do do comme chimiste, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au do, à £300 par année.	375	0 0		
	Do	Etant le montant de ses déboursés dans l'exploration géologique, pour l'année expirée le 31 mars 1850.	631	11 3		
	Do	Reçu do pour l'année expirée le 31 mars 1851.	600	0 0		
		Porté en l'autre part.			2634	6 8
					58039	7 3

Appendice (B.) 1861.

Appendice (B.) 1861.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.			
			£	s.	d.	£	s.	d.
8 Vic., chap. 54.	Robert Bell.....	Allocation en faveur de la société d'agriculture des comtés réunis de Lanark et Renfrew, pour l'année 1850.	250	0	0	58039	7	3
	Joseph Peers.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	du ci-devant district de Brock, pour l'année 1849.	250	0	0			
	N. Nichols.....	du comté d'Oxford, pour l'année 1850.	250	0	0			
	G. W. Baker.....	do Peterborough, pour do	250	0	0			
	Martin McMartin.....	do Carlton, pour do	250	0	0			
	J. S. Wetenhall.....	des comtés réunis de Stormont, Dundas et Glengarry, pour do	250	0	0			
	Do.....	do de Wrenthworth et Haldon, pour do y compris la balance de	250	0	0			
	Do.....	£9 5s. pour 1849.	239	5	0			
	Do.....	do de Huron, Perth et Bruce, pour 1850.	250	0	0			
	Do.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	do Middlesex, pour 1849.	250	0	0			
	Do.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	du ci-devant district de Midland, pour l'année 1849.	240	15	0			
	Do.....	des comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington pour 1850.	250	0	0			
	Do.....	do do de Northumberland et Durham, pour do	250	0	0			
	Do.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	du ci-devant, district de Niagara, pour l'année 1849.	250	0	0			
	Do.....	des comtés réunis de Lincoln, Haldimand et Welland, pour 1850.	250	0	0			
	Do.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	du ci-devant district des Outaouais.	250	0	0			
	Do.....	des comtés réunis de Prescott et Russell, pour 1850.	250	0	0			
	Do.....	du ci-devant district de Prince-Edouard, pour 1849.	250	0	0			
	Do.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	du comté de do pour 1850.	250	0	0			
	Do.....	du ci-devant district de Simcoe pour l'année 1849.	250	0	0			
	Do.....	do do do	250	0	0			
	Do.....	du comté de do pour 1850.	166	10	0			
	Do.....	du comté de Norfolk pour l'année do	250	0	0			
	Do.....	do d'Hastings, pour do	250	0	0			
	Do.....	do de Waterloo, pour do	250	0	0			
	Do.....	des comtés réunis d'Essex, Kent et Lambton, pour do	250	0	0			
	Do.....	do do do	6166	10	0			
	Do.....	Canada-Est.						
	Do.....	Allocation en faveur de la société d'agriculture de la division No. 1, du comté de Bonaventure pour les années 1849 et 1850.	137	17	6			
	Do.....	do do do 2 do do pour 1850.	75	0	0			
	Do.....	do do do	150	0	0			
	Do.....	du comté de Beauharnois pour, 1850.	122	5	0			
	Do.....	do Bertier, pour do	108	15	0			
	Do.....	do Bellechasse, pour do	75	0	0			
	Do.....	de la division no. 1, comté de Chambly, pour do	500	0	0			
	Do.....	à lui due comme représentant la société de district du district de Montréal, pour do	150	0	0			
	Do.....	en faveur de la société d'agriculture de la division no. 2, comté de Chambly, pour les années 1849 et 1850.	75	0	0			
	Do.....	de la do no. 1, du comté de Dorchester, pour 1850.	150	0	0			
	Do.....	do do do	150	0	0			
	Do.....	de la do no. 2, do pour les années 1849 et 1850.	1533	17	6			
	Do.....	Porté en l'autre part.	6205	17	3			

8 Vic., chap. 53 ; 9 Vic., chap. 24, et 13 et 14 Vic., chap. 46.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.		
			£	s. d.	£	s. d.	s. d.
9 Vic., chap. 38.	D. G. McDonell	Montant rapporté			70200	12	8
6 Vic., chap. 34.	A. DeSalaberry	Député adjutant général de la milice, Ouest, pour frais d'une cour martiale régimentale.	9	5 10			
12 Vic., chap. 8.	Derbishire et Desbarats, imprimeur de la reine	do Est, pour autant alloué pour frais d'une cour martiale générale, à St. Hyacinthe.	7	10 8			
12 Vic., chap. 12.	Joseph Bourret, E. A. Clark, et J. R. Berthelot	Montant de leur compte, pour avoir fourni, quatre-vingt trois registres aux registrateurs, Canada Ouest.			16	16	6
12 Vic., chap. 58.	Jacques Viger	Frais de port contre le ci-devant secrétaire du bureau de santé de Montréal, pour le trimestre expiré le 5 juillet 1849			317	16	0
12 Vic., chap. 33.	William B. Lindsay, greffier de l'assemblée législative	Montant de leurs salaires et dépenses contingentes comme commissaires, en vertu de l'acte d'enregistrement de Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850.	778	4 6			
		Pour do, pour l'année 1851.	100	0 0			
		Trésorier et l'un des commissaires nommés en vertu de cet acte, étant le montant du salaire et des dépenses contingentes de la commission sur les pertes causées par la rébellion dans le Bas-Canada, jusqu'au 1er septembre 1850.			878	4	6
		Étant le montant requis pour payer l'allocation de la session et les frais de voyage des membres de l'assemblée législative pour la dernière session			3178	0	0
					8692	0	0
12 Vic., chap. 64.	William H. Blake	Cour de Chancellerie.					
	J. C. P. Esten	Douze mois de salaire comme chancelier, jusqu'au 31 décembre 1850.	1250	0 0			
	J. G. Spragge	do do comme vice-chancelier	1000	0 0			
	J. S. Smith	do do comme maître	500	0 0			
	John Black	Neuf mois do do comme registraire, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 septembre 1850, à £400 par année.	300	0 0			
	William Stanley	Salaire du clerc, dans le bureau du registraire, depuis le 1er septembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £125 par année.	163	7 8			
	J. G. Spragge, maître en chancellerie.	do do do du maître, depuis le 23 août, jusqu'au do, à £125 par année.	41	9 0			
		do do dans son bureau, entre le 10 septembre 1849, et le 22 août 1850 — 338 jours, à £125 par année.	115	15 0			
12 Vic., chap. 63.	J. B. Macaulay	Cour des Plaids Communs.			3373	11	8
	Archibald McLean	Douze mois de salaire, comme juge en chef, jusqu'au 31 décembre 1850.	1250	0 0			
	R. B. Sullivan	do do juge puisné do do	1000	0 0			
	A. N. Buell	do do do do do	1000	0 0			
	Robert Pearson	do do do do do	400	0 0			
	George Goldsmith	Salaire comme premier clerc de la couronne et des plaids, jusqu'au do	261	11 0			
	A. N. Buell	qu'au 31 décembre 1850, à £250 par année.	156	18 7			
		do do second clerc de do do depuis le 16 décembre 1849, jusqu'au do, à £150 par année.	15	14 10			
		Étant les frais de port de son bureau, comme greffier de la couronne et des plaids, pour le trimestre expiré le 5 oct. 1850.	4084	4	86671	3	6
		Porté en l'autre part.					

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.		
			£	s. d.	£	s. d.	
13 Vict., chap. 62.	Charles C. Small.	Montant rapporté. Cour du Banc de la Reine et des Plaids Communs.	4084	4 5	86671	3 5	
	William H. Coxwell.	Salaire comme greffier de la couronne et des plaids, depuis le 15 décembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £150 par année	784	13 0			
	Thomas Coxwell.	Do comme premier clerc de do, depuis le do, jusqu'au do, à £250 do	261	11 0			
	William D. Miller.	Do comme second do do, depuis le do, jusqu'au do, à £150 do	156	18 7			
		Do comme député do de la couronne et des plaids, de la cour du banc de la reine et des plaids communs, pour les comtés réunis de Lincoln, Haldimand et Welland, depuis le 15 décembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £100 par année.	104	12 4			
	W. H. Ponton.	Do comme do, pour le comté d'Hastings, depuis le do, jusqu'au do, à do	104	12 4			
	H. W. Jones.	Do comme do, pour les comtés réunis de Northumberland et Durham, depuis le do, jusqu'au do, à do	104	12 4			
	J. S. Smyth.	Do comme do do de Frontenac, Lennox et Addington, depuis le do, jusqu'au 30 sept. 1850.	79	12 4			
	J. Harris.	Do comme do, pour le comté de Middlesex, depuis do, jusqu'au 30 juin 1850, à do	54	12 4			
	B. Billings.	Do comme do, pour le comté de Carleton, depuis le do, jusqu'au 3 mars 1850, à £80 par année.	23	13 11			
	H. J. Friel.	Do comme do, pour le do do depuis le 12 juin, jusqu'au 31 décembre 1850, à do	44	3 6			
	T. D. Campbell.	Do comme do, pour les comtés réunis de Leeds et Grenville, depuis le 15 décembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £75 par année.	78	9 3			
	G. C. Wood.	Do comme do, pour les do de Stormont, Dundas et Glengarry, depuis le do, jusqu'au do, à do	78	9 3			
	R. Foquett.	Do comme do, pour le comté d'Oxford, depuis le do, jusqu'au do, à £50 par année.	52	6 2			
	C. H. Saché.	Do comme do, pour les comtés réunis de Lanark et Renfrew, depuis le do, jusqu'au do, à £30 do	31	7 9			
	P. H. Morin.	Do comme do, pour do d'Essex, Kent et Lambton, depuis le do, jusqu'au do, à do	31	7 9			
	C. Mortimer.	Do comme do, pour le comté du Prince Edouard, depuis le do, jusqu'au do, à £25 par année.	26	3 2			
	M. Hamilton.	Do comme do, pour les comtés réunis de Huron, Perth et Bruce, depuis le do, jusqu'au 30 septembre 1850, à £20 par année.	15	18 6			
	A. B. Rapéje.	Do comme do, pour le comté de Norfolk, depuis le do, jusqu'au 31 décembre 1850, à do	20	18 6			
	T. R. Brock.	Do comme do, pour le comté de Waterloo, depuis le do, jusqu'au 30 septembre 1850, à do	15	18 6			
	W. H. Wrighton.	Do comme do, pour le comté de Peterborough, depuis le do, jusqu'au 31 décembre 1850, à do	20	18 6			
	H. Gowan.	Do comme do, pour le comté de Simcoe, depuis le do, jusqu'au do, à do	20	18 6			
	T. H. Johnson.	Do comme do, pour les comtés réunis de Prescott et Russell, depuis le do, jusqu'au do, à do	20	18 6			
			6217	0 5			
9 Vic., chap. 58.	H. C. Barwick.	Dépenses encourues pour administrer la justice criminelle.—Canada-Ouest.					
	Do	Étant le montant à lui payé comme trésorier du ci-devant district de Brock, pour les dépenses encourues pour administrer la justice criminelle dans le district, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.	203	4 7			
	Do	Do do do du comté d'Oxford, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	292	13 4			
	Thomas M. Radenhurst.	Do do do du ci-devant district de Fathurst, pour le do expiré le 31 déc. 1849.	148	14 10			
	Do	Do do do des comtés réunis de Lanark et Renfrew, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	192	0 0			
		Porté en l'autre part.	836	12 9	92888	3 10	

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
9 Vic., chap. 53.....	F. Ferguson	<i>Montant rapporté.....</i> <i>Dépenses encourues pour l'administration de la justice criminelle.—Canada-Ouest.—(Continuation.)</i> Étant le montant à lui payé comme trésorier du ci-devant district de Colborne, pour les dépenses de la justice criminelle dans ce district, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	158	5	10	836	12	9
	Do	do do comme do du comté de Peterborough, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	219	19	7			
	Daniel O'Connor.....	do do comme do du ci-devant district de Dalhousie pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	301	5	3			
	Do	do do comme do du comté de Carlton, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	200	0	0			
	R. McDonald.....	do do comme do du ci-devant district de l'Est, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	161	13	4			
	Do	do do comme do des comtés réunis de Stormont, Dundas et Glengarry, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	180	4	7			
	James Kirpatrick.....	do do comme do du ci-devant district de Gore, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	689	19	8			
	Do	do do comme do des comtés réunis de Wentworth et Halton, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	670	16	7			
	George Brown, jun.....	do do comme do du ci-devant district de Huron, pour do, pour l'année expirée le 31 décembre 1849.....	212	15	9			
	Do	do do comme do des comtés réunis de Huron, Perth et Bruce, pour do, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	186	18	0			
	J. S. Howard.....	do do comme do du ci-devant district de Home, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	811	16	3			
	Do	do do comme do du comté d'York, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	809	19	7			
	Do	do do comme do du do, pour le do, expiré le 31 décembre 1850.....	400	0	0			
	J. L. Schofield.....	do do comme do du ci-devant district de Johnstown, pour les dépenses de do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	255	19	4			
	Do	do do comme do des comtés réunis de Leeds et Grenville, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	267	5	7			
		<i>Porté en l'autre parti.....</i>				6363	12	0
						92888	3	10

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
9 Vic., chap. 58.....	J. S. Buchanan.....	Montas. rapporté. Dépenses encourues pour l'administration de la justice ci-incluse.—(Continuation.) Étant le montant à lui payé comme trésorier du ci-devant district de London, pour les dépenses de la justice criminelle dans ce district, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.	542	10	6	6363	12	0
	W. W. Street.....	Do do do comme do du comté de Middlesex, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	507	10	1	1050	0	7
	William Ferguson.....	Do do do comme do du ci-devant district de Midland, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	490	9	7			
	do	Do do do comme do des comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	376	17	1	867	6	8
	Z. Burnham.....	Do do do comme do du ci-devant district de Newcastle, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	322	3	5			
	Do	Do do do comme do des comtés réunis de Northumberland et Durham, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	244	3	0	566	6	5
	Daniel McDougall.....	Do do do comme do du ci-devant district de Niagara, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	379	12	5			
	Do	Do do do comme do des comtés réunis de Lincoln et Haldimand, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	373	12	7	749	5	0
	T. H. Johnson.....	Do do do comme do du ci-devant district des Outaouais, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	138	0	10			
	Do	Do do do comme do des comtés réunis de Prescott et Russell, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	111	18	6	249	19	4
	David Smith.....	Do do do comme do du ci-devant district de Prince-Edouard, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	130	0	2			
	Do	Do do do comme do du comté de Prince-Edouard, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	126	15	7	256	15	9
	Edmund Lally.....	Do do do comme do du ci-devant district de Simcoe, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	276	7	10			
	Do	Do do do comme do du comté de Simcoe, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	235	11	4	511	19	2
	Henry Groff.....	Do do do comme do du ci-devant district de Talbot, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.	233	19	4			
	Do	Do do do comme do du comté de Norfolk, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.	259	10	7	10615	4	11
		Porté en l'autre part.....	493	9	11	92888	3	10

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 17.—(Continuation.)

ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
9 Vic., chap. 58.....	Henry Groff.....	<i>Montant rapporté.</i> <i>Dépenses encourues pour l'administration de la justice criminelle.—Canada-Ouest.—(Continuation.)</i> Etant le montant à lui payé comme trésorier du comté de Norfolk, pour les dépenses de la justice criminelle dans ce comté, jusqu'au 31 décembre 1850.....	493	9	11	92888	3	10
	Nelson G. Reynolds.....	Do do do du ci-devant district de Victoria, pour do, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	140	0	0	633	9	11
	Do	Do do do du comté de Hastings, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	207	16	9			
	William Hewatt.....	Do do do du ci-devant district de Wellington, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	203	5	4	411	2	1
	Do	Do do do du comté de Carlton, pour do, pour le do, expiré le 30 juin 1850.....	233	16	4			
	George Bullock.....	Do do do du comté de l'Ouest, pour do, pour le do, expiré le 31 décembre 1849.....	258	16	2	492	12	6
	Do	Do do do des comtés réunis d'Essex, Kent et Lambton, pour do, pour le do, expiré le 31 juin 1850.....	250	0	0			
			199	1	5	449	1	5
		Total des paiements, courant.....				12601	10	10
						£105489	14	8

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

ÉTAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour les dépenses du gouvernement civil, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, tel que pourvu par l'acte 13 et 14 Vic., chap. 1.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courrant.	
		£	s. d.	£	s. d.
<i>Département de l'Adjudant-Général de la Milice.</i>					
D. G. McDonell.....	Douze mois de salaire comme député adjudant général de la milice, pour le Canada-Ouest, jusqu'au 31 décembre 1850.....			500	0 0
A. DeSalaberry.....	Do do comme do Est, jusqu'au do			500	0 0
Charles Petitclair.....	Do do comme clerc, jusqu'au do			130	0 0
Joshua Thompson.....	Do do comme do jusqu'au do			175	0 0
P. L. McDonell.....	Do do comme do do do			185	0 0
Wm. Rowan.....	Do do comme messenger jusqu'au do			66	0 0
E. W. R. Antrobus.....	Do do comme aide-de-camp provincial, jusqu'au do			200	0 0
D. G. McDonell et A. DeSalaberry.....	Montant de certaines dépenses contingentes de leur département, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	17	11 1		
Desbarats et Derbishire..	Impressions faites et papeterie fournie au dit départ. pour le do	88	8 0		
Charles Berezzy.....	Frais de port de leur département, pour trois trimestres, expirés le 5 octobre 1850.....	169	0 11		
A. DeSalaberry, député, adjt. gén., de la milice.	Pour le mettre en état d'aller dans le Bas-Canada, pour réorganiser la milice.....	25	0 0		
				300	0 0
<i>Conseil Législatif.</i>					
R. E. Caron.....	Douze mois de salaire comme orateur, jusqu'au 31 décembre 1850.....			1000	0 0
C. E. DeLery.....	Trois do do comme greffier, jusqu'au 31 mars 1850, à £500.....	125	0 0		
John F. Taylor.....	Six do do comme do jusqu'au 31 décembre 1850, à do	250	0 0		
Do	Do do do comme assistant greffier, jusqu'au 30 juin 1850, à £350 par année.....			375	0 0
Robert Lemoine.....	Do do do comme do do et traducteur français, jusqu'au 31 décembre 1850, à £400 par année.....			175	0 0
E. L. Montizambort.....	Douze do do comme greffier en loi, jusqu'au do			200	0 0
Robert Lemoine.....	Six do do comme traducteur français, jusqu'au 30 juin 1850.....			250	0 0
F. S. Jarvis.....	Douze do do comme gentilhomme huissier de la verge noire, jusqu'au 31 décembre 1850.....			112	10 0
Olivier Vallerand.....	Do do do comme sergent d'armes, jusqu'au do			100	0 0
Rév. W. A. Adamson...	Do do do comme chapelain et bibliothécaire, jusqu'au do			100	0 0
Michael Keating.....	Do do do comme messenger en chef, jusqu'au do			200	0 0
Thomas Brooks.....	Do do do comme portier, jusqu'au do			100	0 0
A. Lachance.....	Allocation comme messenger, durant la dernière session.....	45	0 0		
Edward Botterel.....	Do do durant la do	45	0 0		
John Fenwick.....	Do do durant la do	45	0 0		
John F. Taylor, greffier du conseil législatif..	Pour les dépenses contingentes du conseil législatif.....			135	0 0
				2500	0 0
<i>Assemblée Législative.</i>					
A. N. Morin.....	Douze mois de salaire comme orateur, jusqu'au 31 décembre 1850.....			1000	0 0
W. B. Lindsay.....	Do do do comme greffier, jusqu'au do			500	0 0
G. B. Paribault.....	Do do do comme assistant greffier, jusqu'au do			400	0 0
G. W. Wicksteed.....	Do do do comme traducteur anglais et greffier en loi, jusqu'au do			350	0 0
Henri Voyer.....	Do do do comme traducteur français, jusqu'au do			250	0 0
Felix Fortier.....	Do do do comme greffier de la couronne en chancellerie, jusqu'au do			150	0 0
G. K. Chisholm.....	Do do do comme sergent d'armes, jusqu'au do			100	0 0
W. B. Lindsay, greffier..	Pour les dépenses contingentes de l'assemblée législative, par ordre en conseil, daté 17 mars 1850.....	1887	0 0		
	<i>Porté en l'autre part.</i>	1887	0 0	2750	10 0
				7363	10 0

A QUI PAYÉ.		SERVICE.		Montant.			Total courant.				
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
		1889	0	0	2760	0	0	7363	10	0	
<i>Montant rapporté.....</i>											
<i>Assemblée Législative.—(Continuation.)</i>											
W. B. Lindsay, greffier..	Pour les dépenses contingentes de l'assemblée législative suivant adresse de cette chambre, datée 12 juin 1850.....	5000	0	0							
Do	Do de la do suivant de datée 23 juillet 1850	5000	0	0							
Do	Do de la do suivant de datée 8 août do	16654	19	1	28541	19	1	31291	19	1	
<i>Pensions aux Officiers et Serviteurs des deux Branches de la Législature des deux sections de la Province du Canada.</i>											
William Ginger.....	Douze mois de pension, comme ci-devant sergent d'armes du conseil législatif, Bas-Canada, jusqu'au 31 décembre 1850.....				66	13	4				
Louis Noreau.....	Do do do comme messager, jusqu'au do				20	0	0				
P. LaCroix.....	Do do do do, jusqu'au do				18	0	0				
L. B. Pinquet.....	Do do do comme greffier des comités de la chambre d'assemblée, do jusqu'au do				66	13	4				
Samuel Waller.....	Do do do do, jusqu'au do				100	0	0				
François Rodrigue.....	Do do do comme messager, jusqu'au do				18	0	0				
Louis Gagné.....	Do do do do, jusqu'au do				18	0	0				
William Coates.....	Do do do comme copiste de la chambre d'assemblée, Haut-Canada, jusqu'au do				133	6	8				
John Bright.....	Do do do comme messager, province du Canada.....				20	0	0				
<i>Autres Pensions.</i>											
Jacques Brien.....	Neuf mois de pension, pour blessures reçues pour le service public, jusqu'au 30 septembre 1850, à £20 par année.....				15	0	0				
Margaret Powell.....	Douze do do, comme ci-devant gardienne des édifices publics à Toronto, jusqu'au do				35	0	0				
Do	Do do do do, pour appartements occupés par elle dans les bâtisses, depuis novembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £20 par année.....				22	10	0	533	3	4	
<i>Hôpitaux et autres Institutions de charité.</i>											
Louis Massue.....	Trésorier, et l'un des commissaires nommés pour le soulagement des insensés, des enfants trouvés et des malades indigents, dans le district de Québec, pour les dépenses encourues pour ceux, dans le trimestre expiré le 30 juin 1850.....				446	6	7				
J. B. Trestler.....	L'un des commissaires pour do à Montréal, étant l'allocation pour do, pour l'année 1850.....				1000	0	0				
John McDougall.....	Président, et l'un des do à Trois-Rivières, étant à compte de l'allocation pour do do				250	0	0				
Sam. Gerrard, président..	Étant le montant dû à la corporation de l'hôpital-général, à Montréal, pour do				1000	0	0				
Henry Jessopp.....	Do do aux directeurs de l'asile des orphelins protestants, à Québec, pour do				100	0	0				
Henrietta Goddes et C. H. Ogden.....	Do do aux dames de la société bienveillante de Montréal, pour les veuves et orphelins pour do				100	0	0				
Eliza M. Masson.....	Do do à l'asile des orphelins catholiques romains, à Québec, pour do				100	0	0				
Susan S. Wilkes et Sophia Moffatt.....	Do do à l'asile des orphelins protestants de Montréal, pour do				100	0	0				
Henry Jessopp.....	Do do à l'asile des orphelins mâles de Québec, pour do				100	0	0				
Josepte Côté.....	Do do à l'association des dames charitables de l'asile catholique romain de Montréal, pour do				100	0	0				
Augusta Durnford.....	Do do à l'hospice de la maternité, Montréal, pour do				50	0	0				
Charles Widmer, président.....	Pour les dépenses de l'asile des lunatiques, à Toronto, pour l'année 1850, étant le montant alloué à cette fin dans le budget.....				5000	0	0				
Louis Massue.....	Trésorier, et l'un des commissaires de l'asile temporaire des lunatiques à Beauport, près de Québec, étant le montant des dépenses de cette institution, pour les neuf mois expirés le 30 septembre 1850.....				8865	12	11	12311	19	6	
<i>Porté en l'autre part.....</i>								£	51400	11	11

Appendice (B.)

No. 18.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.		1851.				
A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total con- rant.		
		£	s. d.	£	s. d.	
	<i>Montant rapporté.....</i>					61400 11 11
	<i>Diverses Institutions Publiques.</i>					
A. F. Holmes.....	Aide en faveur de la faculté de médecine du collège McGill, pour l'année 1850.....	250	0 0			
Louis Boyer.....	Do de l'école de médecine à Montréal, pour do.....	200	0 0			
Robert Symes.....	Do do de la société historique et littéraire de Québec, pour do.....	50	0 0			
A. LaRoque.....	Do do de la société d'histoire naturelle, à Montréal, pour do.....	50	0 0			
John Harrington.....	Do do de l'institut des artisans, à Montréal, pour do.....	50	0 0			
William A. Holwell.....	Do do do à Québec, pour do.....	50	0 0			
John McDonald.....	Do do do à Kingston, pour do.....	50	0 0			
W. Begg et E. Ellis.....	Do do de do à London, C.-O. pour do.....	100	0 0			
Thomas D. Harris.....	Do do de l'Athénæum, Toronto, pour do.....	100	0 0			
J. Marks.....	Do do de la société d'agriculture de la province, dans le Haut-Canada, pour do.....	600	0 0			
Alfred Pinsonneault.....	Do do de do dans le Bas-Canada, pour do.....	600	0 0			2050 0 0
	DÉPENSES CONTINGENTES DE L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.					
	<i>Poursuites Criminelles.—Canada-Est.</i>					
Henry Driscoll, conseil de la Reine.....	Étant pour services professionnels rendus durant le terme criminel de mars 1850, et jusqu'au 30 sept. 1850.....	137	13 4			
Edward Short, avocat...	Do pour ses do au do d'août 1849 et février 1850, à Sherbrooke, dans le district de St. François.....	54	16 8			
J. E. Turcotte.....	Do pour ses do depuis octobre 1849, jusqu'en juin 1850.....	14	18 8			
Dunbar Ross, avocat...	Do pour ses do en conduisant les affaires de la couronne durant le terme criminel de la cour du banc de la Reine à Québec, en janvier et juillet, et durant un terme extraordinaire, au dit lieu, depuis le 29 octobre, jusqu'au 15 novembre 1850.....	234	3 4			
				441	3 4	
	<i>Poursuites Criminelles.—Ouest.</i>					
William Notman.....	Pour ses services, comme officier de la couronne, aux assises du printemps de 1850, pour les comtés réunis de Lincoln, Haldimand et Welland,—de Northumberland et Durham,—et des comtés de Peterborough et Simcoe; et des assises d'automne en 1850, pour les comtés réunis de Huron, Perth et Bruce,—d'Essex, Kent et Lambton,—et du comté de Middlesex.....	801	0 0			
Skeffington Connor.....	Do pour ses do comme do aux assises tenues en janvier 1850, pour le comté d'York.....	77	0 0			
Secker Brough.....	Do pour ses do comme do aux assises du printemps de 1850, pour les comtés réunis d'Essex, Kent et Lambton,—du comté de Middlesex et des comtés réunis de Huron, Perth et Bruce.....	101	10 0			
Adam Wilson.....	Do pour ses do comme do aux assises pour le comté d'York, tenues en mai 1850.....	184	0 0			
Richard Martin.....	Do pour ses do comme do aux assises du printemps de 1850, pour le comté d'Oxford,—de Norfolk,—et des comtés réunis de Huron, Perth et Bruce.....	47	0 0			
William B. Richards....	Do pour ses do comme do aux do de 1850, pour le district de l'Est, et aux do de 1850, pour les comtés réunis de Leeds et Grenville.....	23	0 0			
J. W. Gwynne.....	Do pour ses do comme do aux assises du printemps de 1850, pour le comté d'Oxford; et aux assises d'automne pour les comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington.....	249	0 0			
John Ross.....	Do pour ses do comme do pour les comtés réunis de Frontenac, Lennox et Addington,—le comté d'Hastings et du Prince-Edouard.....	63	0 0			
Kenneth McKenzie.....	Do pour ses do comme do aux do d'automne, pour les comtés réunis de Stormont, Dundas et Glengarry, y compris L'Orignal.....	77	0 0			
	<i>Salaires, Allocations et Dépenses Contingentes des Shérifs.—Canada-Est.</i>			1122	10 0	
William S. Sewell.....	Salairé et allocation pour l'exécuteur des hautes œuvres, comme shérif de Québec, depuis le 1er janvier jusqu'au 9 septembre 1850, à £141 2s. par année.....	97	15 6			
Do.....	Pour dépenses contingentes de son bureau, pour l'année 1850.....	3863	12 7			
Do.....	Do do do pour l'année 1851.....	500	0 0			
Boston et Coffin.....	Salairé et allocation pour un exécuteur des hautes œuvres, comme shérif de Montréal, depuis le 1er janvier, jusqu'au 9 septembre 1850, à £141 2s. par année.....	97	15 6			
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	4659	3 7	1563	13 4	53450 11 11

Appendice (B.)

No. 18.—(Continuation.)

Appendice (B.)

A QUI PAYÉ.		SERVICE.			Montant.			Total courant.					
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
		<i>Montant rapporté.....</i>			4559	3	7	1563	13	4	53450	11	11
		<i>Salaires, Allocations et Dépenses Contingentes des Shérifs,—Canada-Est.—(Continuation.)</i>											
Boston et Coffin.....	Pour les dépenses contingentes de leur bureau pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	4231	7	9									
J. G. Ogden.....	Salaires et allocation pour un exécuteur des hautes œuvres, comme shérif des Trois-Rivières, depuis le 1er janvier jusqu'au 9 sept. 1850, à £33 6s. 8d. par année.....	78	10	8									
Do.....	Pour les dépenses contingentes de son bureau, dans l'année expirée le 31 décembre 1850.....	896	19	8									
Do.....	Pour dépenses contingentes de son bureau comme shérif, à Trois-Rivières, pour l'année 1851.....	200	0	0									
Geo. F. Bowen.....	Salaires comme shérif à St. François depuis le 1er janvier jusqu'au 9 septembre 1850, à £55 11s. par année.....	38	9	10									
Do.....	Pour dépenses contingentes de son bureau, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	486	0	0									
Do.....	Do do pour l'année 1851.....	200	0	0									
Martin Sheppard.....	Douze mois de salaire et allocation pour frais de voyage, jusqu'au 31 décembre 1850.....	88	17	6									
Do.....	Pour les dépenses contingentes de son bureau pour l'année expirée le do.....	100	0	0									
								10879	9	2			
		<i>Coroners,—Canada-Est.</i>											
B. A. et J. A. Panot....	Douze mois de salaire comme coroners à Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	111	2	0									
Do do.....	Montant de ses honoraires et déboursés, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	240	5	2									
Jones et Coursol.....	Douze mois de salaire comme coroners, à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850.....	111	2	0									
Do do.....	Montant de leurs honoraires et déboursés pour l'année expirée do.....	1441	6	0									
Valère Guillet.....	Douze mois de salaire comme coroners, à Trois-Rivières, jusqu'au do.....	55	11	0									
Do.....	Montant de ses honoraires et déboursés pour l'année expirée do.....	127	12	7									
C. A. G. DeTonnancour.	Neuf mois de salaire comme coroners, à St. François, jusqu'au 30 septembre 1850, à £50 par année.....	37	10	0									
Do.....	Montant de ses honoraires et déboursés, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	3	18	0									
William Tilly.....	Douze mois de salaire comme coroners à Gaspé, jusqu'au 31 décembre 1850.....	27	15	4									
Do.....	Montant de ses honoraires et déboursés pour l'année expirée le do.....	11	4	3									
R. W. Flitton.....	Trois mois de salaire comme coroners à Bonaventure, Gaspé—jusqu'au 31 mars 1850, à £27 15s. 4d. par année.....	6	18	10									
								2174	5	2			
		<i>Greffier de la Couronne,—Est.</i>											
James Groen.....	Salaires comme greffier de la couronne, à Québec, depuis le 1er janvier jusqu'au 9 septembre 1850, à £44 6s. 8d. par année.....	30	15	10									
Do.....	Montant de ses honoraires et allocations depuis le do jusqu'au do.....	190	12	11									
A. M. Delisle.....	Salaires comme greffier de la couronne, à Montréal, depuis le do jusqu'au do à £44 8s. 8d. par année.....	30	15	10									
Do.....	Montant de ses honoraires et allocations depuis le do jusqu'au do.....	146	6	7									
Edward Barnard.....	Salaires comme greffier de la couronne à Trois-Rivières, depuis le do jusqu'au do à £22 4s. 4d. par année.....	15	7	11									
Do.....	Montant de ses honoraires et allocations depuis le do jusqu'au do.....	22	3	4									
William Bell.....	Do do comme do à St. François, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	43	9	3									
								479	11	8			
		<i>Cour d'Appel,—Est.</i>											
J. G. Barthe.....	Salaires comme greffier de la cour et allocations pour papeterie, depuis le 1er janvier jusqu'au 9 septembre 1850, à £140 par année.....	97	0	3									
F. Minée.....	Douze do comme huissier do do jusqu'au 31 décembre 1850.....	80	0	0									
								127	0	3			
		<i>Interprètes des Cours,—Est.</i>											
Siméon Lelièvre.....	Douze mois de salaire comme interprète des cours à Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	79	8	8									
Richard Dilloit.....	Do do comme do do, à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1850.....	79	8	8									
François Bureau.....	Neuf do do comme do do, à Trois-Rivières, jusqu'au 30 septembre 1850, à £27 15s. 4d. par année.....	20	16	6									
								179	13	10			
		<i>Porté en l'autre part.....</i>			£	15408	13	5	53450	11	11		

Appendice
(B.)

No. 18.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>			15403	13 5
	<i>Grands Constables,—Est.</i>			53450	11 11
William Downes.....	Douze mois de salaire comme grand constable, à Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	40	0 0		
Do.....	Pour services rendus par lui durant l'année expirée le 31 décembre do.....	340	0 0		
Benjamin Dolisle.....	Douze mois de salaire comme grand constable, à Montréal, jusqu'au do.....	40	0 0		
Do.....	Pour services rendus par lui, durant le semestre expiré le 3 juin 1850.....	800	13 10		
Philip Burns.....	Neuf mois de salaire comme grand constable, à Trois-Rivières, jusqu'au 30 septembre 1850, à £30 par année.....	22	10 0		
Do.....	Pour services rendus par lui, durant le semestre expiré le 30 juin 1850.....	125	0 0		
Eloazar Clark.....	Douze mois de salaire comme grand constable, à St. François, jusqu'au 31 décembre 1850.....	30	0 0		
Do.....	Pour services rendus par lui durant l'année 1850.....	455	0 0		
	<i>Crieurs et Huissiers Audienciers,—Est.</i>			1353	9 10
F. Mimee.....	Neuf mois de salaire comme crieur et huissier audencier dans les cours à Québec, jusqu'au 30 septembre 1850, à £42 4s. 4d. par année.....	31	13 3		
G. J. Stanley.....	Do do comme crieur aux do, à Montréal jusqu'au do, à £22 4s. 4d. par année.....	16	13 3		
Peter Devins.....	Do do comme huissier audencier aux do, à do, jusqu'au do, à £20 do.....	15	0 0		
Pierre Portugais.....	Do do comme crieur et huissier audencier aux do de Trois-Rivières, jusqu'au do, à £27 15s. 4d. do.....	20	10 6		
	<i>Gardiens des Maisons de Justice,—Est.</i>			84	3 0
Patrick Lowe.....	Douze mois de salaire comme gardien du palais de justice à Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	60	0 0		
Amable Loïselle.....	Do do comme do à Montréal, jusqu'au do.....	80	0 0		
Joseph Robitaille.....	Do do comme do à Trois-Rivières, jusqu'au do.....	40	0 0		
John McLellan.....	Do do comme do du palais de justice et de la prison à New-Carlisle, jusqu'au do.....	40	0 0		
Thomas Tuzo.....	Do do comme do du do et do à Percé, jusqu'au do.....	40	0 0		
C. M. Hyndman.....	Neuf do do comme do du do et do et crieur de la cour du banc de la Reine à Sherbrooke, jusqu'au 30 septembre 1850, à £40 par année.....	30	0 0		
Do.....	Trois do do comme do du palais de justice et de la prison à do, jusqu'au 31 déc. 1850, à £25 par année.....	6	5 0		
	<i>Gardiens des Prisons,—Est.</i>			296	5 0
James Maclaron.....	Douze mois de salaire et allocation, pour deux tourne-clefs, comme gardiens de la prison à Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	261	2 0		
Thomas McGinn.....	Do do et do pour deux do comme do à Montréal, jusqu'au do.....	218	17 8		
Richard Gennis.....	Neuf do do et do comme do à Trois-Rivières, jusqu'au 30 septembre 1850, à £141 2s. par année.....	105	16 6		
Patrick Read.....	Douze do do comme gardien de la prison à Sherbrooke, jusqu'au 31 décembre 1850.....	87	15 4		
	<i>Médecins des Prisons,—Est.</i>			623	11 6
Joseph Morrin.....	Douze mois de salaire comme médecin de la prison de Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	222	4 4		
Pierre Beaubien.....	Do do comme do de Montréal, jusqu'au do.....	222	4 4		
G. Badeaux.....	Do do comme do de Trois-Rivières, jusqu'au do.....	55	11 0		
J. B. Johnston.....	Do do comme do de Sherbrooke, jusqu'au do.....	40	0 0		
	<i>Protonotaires,—Est.</i>			539	19 8
Burroughs et Fiset.....	Pour déboursés de leur bureau comme protonotaire à Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	200	0 0		
Monk, Coffin et Papineau.....	Montant de leurs do comme do à Montréal pour le semestre expiré le do.....	277	7 8		
Edward Barnard.....	Do do ses do comme do à Trois-Rivières, pour le do.....	64	11 3		
William Bell.....	Do do ses do comme do à St. François, pour le do.....	24	12 6		
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	566	11 0	18301	2 5
				53450	11 11

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
	<i>Montant rapporté.....</i>	666	11	0	18301	2	5
	<i>Protonotaires,—Est.—(Continuation.)</i>						
G. F. Tremblay.....	Montant de ses déboursés comme protonotaire conjoint pour le district de Gaspé, résidant à Percé, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	29	2	1			
John Wilkie.....	Do de ses do comme do résidant à New-Carlisle, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	17	18	4	613	11	5
	<i>Greffiers de la Paix,—Est.</i>						
Perrault et Doucet.....	Montant de leurs honoraires et allocations comme greffier de la paix, à Québec, depuis le 1er janvier jusqu'au 9 septembre 1850.....	535	2	4			
Dolisle et Bréhaut.....	Do de leurs do comme do à Montréal, depuis do jusqu'à do.....	501	16	5			
H. B. Hughes.....	Pour ses do comme do à Trois-Rivières, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	100	0	0			
William Bell.....	Montant de ses do comme do à St. François, pour le do.....	6	15	0			
G. F. Tremblay.....	Do de ses do comme do à Gaspé, résidant à Percé, pour le do.....	27	10	0			
Bobee et Wilkie.....	Do de leurs do comme do à do résidant à New-Carlisle, pour le do.....	15	9	6	1186	13	3
	<i>Greffiers des Assises,—Ouest.</i>						
William A. Campbell....	Etant pour ses services comme greffier d'assises pour le comté d'York, tenues en janvier 1850, et des assises du printemps et de l'automne, pour le dit comté, y compris le circuit de l'Ouest.....	151	13	9			
Joseph Hutton.....	Do des assises du printemps de 1850; pour le comté de Carlton,—les comtés réunis de Lanark et Renfrew,—de Stormont, Dundas et Glengarry,—et de Prescott et Russell.....	25	7	6			
Lawrence Hayden.....	Do des do pour les comtés réunis de Northumberland et Durham; le comté de Peterborough; et les comtés réunis de Lincoln, Haldimand et Welland; et le comté de Simcoe: et aux assises d'automne, pour le comté de Prince-Edouard,—de Hastings; et pour Brockville et Kingston.....	73	18	6			
William G. Draper.....	Do aux do pour les do de Frontenac, Lennox et Addington,—de Leeds et Grenville,—et pour le comté d'Hastings; et aux assises d'automne, pour les comtés d'Oxford et Norfolk; et les comtés réunis de Wentworth et Halton.....	91	17	8			
James M. Horne.....	Do aux do pour les comtés réunis de Wentworth et Halton; et les comtés de Norfolk, Oxford et Waterloo, et aux assises d'automne, pour les comtés réunis de Lanark et Renfrew; de Prescott et Russell; de Stormont, Dundas et Glengarry; et le comté de Carlton.....	56	17	3			
T. A. McLean.....	Do aux do pour les do d'Essex, Kempt et Lambton; de Huron, Perth et Bruce; et les comtés de Middlesex et Oxford; et aux assises d'automne, pour les comtés réunis de Northumberland et Durham; et le comté de Peterborough.....	106	11	3			
John Wilson.....	Etant pour retenue et frais dans la cause la Reine vs Walker, aux assises du printemps, pour le comté de Wentworth.....	25	0	0	531	5	11
	<i>Cours de Circuit,—Est.</i>						
H. Bourrot.....	Etant les dépenses contingentes, y compris le loyer de la maison de justice, à Berthier, jusqu'au 1er mai 1850.....	36	7	6			
Louis Beaudry.....	Do pour dix-huit mois de loyer pour do à Beauharnois, jusqu'au do y compris les dépenses contingentes.....	50	0	0			
Do.....	Do frais encourus en conséquence de la translation de la cour de St. Clément à St. Martin.....	21	5	0			
F. J. Taschereau.....	Do les dépenses contingentes de la cour, à la Beauce, pour l'année expirée le 1er juin 1850.....	8	15	3			
Joseph Meagher.....	Do pour une année de loyer de do à Carleton, jusqu'au 27 janvier 1850.....	20	0	0			
Bureau et Marcotte.....	Impressions faites à Chicoutimi.....	3	5	0			
L. et C. Hianveu.....	Régistres fournis pour do.....	12	15	0			
Pierre-Chalou.....	Une année de loyer de la maison de justice à Kamouraska, jusqu'au 1er novembre 1850, y compris les dépenses contingentes pour do.....	25	4	10			
J. Filteau.....	Do do et les dépenses contingentes pour do à Lotbinière, jusqu'au 1er mai 1851.....	32	16	0			
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	210	8	5	20632	13	0
					53450	11	11

Appendice (B.)

No. 18.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.		SERVICE.		Montant.		Total courrant.		1851.	
A QUI PAYÉ.				£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
		<i>Montant rapporté.....</i>		210	8 5	20632	13 6	53450	11 11
		<i>Cours de Circuit,—Est.—(Continuation.)</i>							
J. C. Belleau.....	Etant une année de loyer de la maison de justice aux Isles de la Magdeleine, jusqu'au mois de juin 1850.....	10	0 0						
Peter Cowan.....	Do do et dépenses contingentes de la do à Missisquoi, jusqu'en août 1850.....	47	2 6						
W. Hume.....	Do une année de loyer de do à Leeds, jusqu'au 8 mai 1850.....	10	0 0						
Aimé LaFontaine.....	Do loyer et dépenses contingentes de do aux Outaouais, pour l'année expirée le 13 août 1850.....	38	0 0						
G. F. Tremblay.....	Allocation ordinaire pour papeterie pour do à Percé, (Gaspé,) pour 1850.....	5	0 0						
James Reeves.....	Do pour six mois de loyer de do à Rimouski, jusqu'au 1er mai 1850, y compris les dépenses contingentes pour l'année.....	31	17 6						
Roger Lelièvre.....	Etant pour certaines dépenses de do à Portneuf, jusqu'au do.....	20	7 1						
F. C. Cleve.....	Do une année de loyer de do; à Richmond, jusqu'à mars 1850.....	7	10 0						
P. Chevallier.....	Do Pour loyer jusqu'au 31 déc. 1849, et autres dépenses contingentes de do à Richelieu, pour 1850.....	53	5 0						
John Fraser.....	Do une année de loyer de do à Ristigouche, jusqu'au 24 juillet 1850, y compris les dépenses contingentes de do depuis juillet 1845, jusqu'en janvier 1850.....	45	0 0						
L. C. Lefournau.....	Do pour le mettre en état de payer à Godfroy Renaud du bois de chauffage, etc., y compris les autres dépenses contingentes de do à St. Hyacinthe, pour l'année commençant le 29 avril 1849.....	68	17 1						
Albert Bender.....	Do pour loyer et dépenses contingentes de do à St. Thomas, pour l'année expirée le 1er mai 1850.....	39	8 9						
Charles A. Richardson..	Do pour do et do, de do à Stanstead, pour le do expiré le 25 mai 1850.....	11	0 0						
F. H. Lemaire.....	Do pour une année de loyer de do à St. Benoit, jusqu'au 1er juin 1850.....	25	0 0						
M. S. David.....	Do pour dépenses contingentes de do à St. Jean, pour l'année expirée le 1er avril 1850.....	67	5 0						
R. LePage.....	Do pour une année de loyer de do à Terrebonne, jusqu'au 1er septembre 1850.....	12	10 0						
J. O. Bastien.....	Do do et dépenses contingentes de do à Vaudreuil, jusqu'au 1er novembre 1850.....	44	18 6						
H. A. P. Holland.....	Do pour dépenses contingentes jusqu'au 31 déc. 1849, y compris le loyer, jusqu'au 8 février 1850, de do à Yamaska.....	29	0 0						
A. A. Vanfelson.....	Do pour le mettre en état de payer les dépenses contingentes de do à Saguenay, pour l'année expirée le 31 avril 1851.....	16	16 0						
Andrew Fleming.....	Douze mois de salaire comme huissier et crieur de la cour du banc de la Reine à Toronto, jusqu'au 31 déc. 1850.....			793	4 10				
James Alexander.....	Do comme gardien des cours supérieures, Haut-Canada, dans Osgoode Hall, jusqu'au do.....			20	0 0				
Alexander Ross.....	Do comme messager de la cour de chancellerie, jusqu'au do.....			75	0 0				
Denis O'Connell.....	Salaire comme crieur et huissier de la cour des plaids communs, Haut-Canada, dans Osgoode Hall, depuis le 2 février, jusqu'au 31 déc. 1850, à £20 par année.....			55	11 0				
G. F. Tremblay.....	Douze mois de salaire comme protonotaire conjoint, district de Gaspé, résidant à Percé, jusqu'au do.....			18	4 6				
John Wilkie.....	Do do comme do, résidant à Now Carlisle, jusqu'au do.....			50	0 0				
				50	0 0				
		<i>Items divers.</i>							
C. C. Small, greffier de la couronne et des plaids..	Montant des dépenses contingentes de son bureau et des cours supérieures et bureaux dans Osgoode Hall, pendant l'année 1850.....	238	10 1						
A. N. Buell.....	Pour ouvrages faits à Osgoode Hall, pour do comprenant des livres, blancs, frais de port et papeterie, pour do ..	144	3 7						
Wilson et Smith, agents, proc., gén., ouest.....	Do pour leurs déboursés pour honoraires payés au greffier de la cour des plaids communs dans diverses causes, pour l'année 1850.....	49	2 7						
D. R. Wood.....	Do rémunération de ses services comme greffier de la cour des banqueroutes, à Montréal, depuis le 1er janvier 1849, jusqu'au 4 mai 1850.....	142	7 8						
John S. Smith.....	Do pour livres, papeterie et impressions fournis au bureau du registraire de la cour de chancellerie, depuis le 12 janvier, jusqu'au 1er juillet 1850.....	21	8 10						
W. K. McCord, surintendant et inspecteur de police, Québec.....	Frais encourus pour assermenter les constables spéciaux à la dernière élection d'un membre du parlement pour la cité de Québec.....	11	17 1						
		<i>Porté en l'autre part.....</i>		607	0 10	21694	13 4	53450	11 11

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>	607	9 10	21694	13 4
	<i>Items divers.—(Continuation.)</i>			53460	11 11
Sidnoy Smith.....	Etant pour dépenses encourues pour recevoir le témoignage de l'enfant de McElvey au sujet du meurtre du dit McElvey, en octobre 1850.....	10	0 0		
T. D. Harrington.....	Do pour lui rembourser le montant par lui avancé à certains partis qui se sont rendus d'ici à Montréal, pour comparaître comme témoins de la part de la couronne, dans certains procès.....	120	0 0		
Ellis et Cie.....	Pour avoir gravé des sceaux pour les cours supérieures du Haut et du Bas-Canada, et pour le bureau du greffier de la cour d'erreur et d'appel dans le Haut-Canada....	91	5 0		
Thos. A. Corbett, shérif, Kingston.....	Pour le mettre en état de payer le montant de la récompense promise pour l'arrestation de John et William Kennedy, fugitifs de la justice (lesquels ont été arrêtés).....	50	0 0		
J. G. Barthe, greffier, cour d'appel.....	Do ses honoraires dans deux actions instituées par le département des travaux publics contre B. Draper et John Black.....	11	2 6		
James Hamilton, shérif, comté de Middlesex...	Do le montant de son compte pour dépenses légales et pour services rendus durant l'année.....	12	7 0		
Kenneth McKenzie.....	Do pour dépenses par lui encourues pour faire venir les témoins de la couronne dans l'affaire de la Reine vs. Russell, pour crime d'incendiaire.....	4	19 11		
William Ermatinger....	Allocation et dépenses comme commissaires dans l'enquête tenue par lui à St. Anne, dans l'affaire de Mallette, au-bergiste.....	11	5 0		
Aimé LaFontaine, greffier, cour de circuit, Outaouais.....	Etant le montant de son compte pour préparer les listes de jury dans ce circuit, tel que requis par la 27e section de l'acte 10 et 11 Vic., chap.—et 13 et 14 Vic., chap. 2.....	17	17 3		
Thos. D. Harrington....	Do pour le mettre en état de payer divers comptes pour publier des warrants, fixer des sessions spéciales de la paix, dans le Haut-Canada, relativement à la nouvelle loi des jurés.....	100	0 0		
G. L. Allen, grand constable, Toronto.....	Do pour dépenses encourues pour aller et revenir de Buffalo à Rochester, pour recueillir des témoignages dans l'affaire de la Reine vs. G. Lay et autres.....	7	15 6		
Chs. E. Shiller, surintendant des témoins de la couronne, Montréal...	Do son allocation pour assister aux termes criminels durant l'année 1850; ainsi qu'aux termes des sessions trimestrielles y compris ses honoraires pour la signification de <i>subpoenas</i> durant la même période.....	318	0 0		
R. B. Johnson et A. M. Delisle, magistrats spéciaux.....	Do pour payer les dépenses qu'a entraînées l'enquête sur des émeutes récentes, en la paroisse de St. Grégoire et environs.....	1000	0 0		
Philip Burns, grand constable, Trois-Rivières...	Do services rendus par lui relativement à do entre le 4 février et le 26 mars 1850.....	76	13 2	2438	10 5
D. A. McDonell, préfet...	Etant le montant de l'allocation pour les dépenses du pénitencier provincial à Kingston, pour 1850.....			7500	0 0
<i>Cour Supérieure.—Bas-Canada.</i>					
Edouard Dacquet.....	Douze mois de salaire comme juge puisné, jusqu'au 31 dec. 1850.....	1000	0 0		
C. J. E. Mondelot.....	Do do do comme do jusqu'au do.....	1000	0 0		
J. F. Duval.....	Do do do comme do do do.....	1000	0 0		
William C. Meredith.....	Do do do comme do do do.....	1000	0 0		
R. H. Gairdner.....	Do additionnel do comme do do do.....	194	9 0	4194	9 0
<i>Items divers.</i>					
Thomas Amiot.....	Douze mois de salaire comme traducteur français des lois jusqu'au 31 décembre 1850.....			350	0 0
Alexander Thompson....	Do do comme inspecteur des chemins, à Trois-Rivières, jusqu'au do.....			27	15 4
L. O. Gamacho.....	Six do comme gardien d'un dépôt de provisions, à la baie Ellis, sur l'Isle d'Anticosti, jusqu'au 30 juin 1850.....			25	0 0
Bernard Bradley.....	Do do comme do au ruisseau Shallop, jusqu'au do.....			25	0 0
Pierre Brochu.....	Neuf do pour résider sur le chemin de Keimpt, jusqu'au 30 septembre 1850, à £25 par année.....			18	15 0
Jonathian Noble.....	Six do pour do sur le do jusqu'au 30 juin 1850.....			12	10 0
<i>Porté en l'autre part.....</i>				£ 469	0 4
				89278	10 8

1851.

1851.

AQUIPAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>			469	0 4
	<i>Items divers.—(Continuation.)</i>			89278	10 8
Derbshire et Desbarats, imprimeur de la Reine.	Pour l'impression des actes publics généraux de la dernière session.....	2200	0 0		
Do	Pour l'impression de 8000 exemplaires en anglais, et 4000 en français, des actes réserves de la session précédente, chap. 197, 198 et 200; et 900 exemplaires en anglais, du chap. 199.....	178	13 3		
Do	Balance pour l'impression d'un certain nombre des actes locaux et personnels, de 12 Vic., chap. 93 à 196, inclusivement.....	157	15 10		
Do	Etant pour avoir fourni et relié 8 éditions des édits et ordonnances royaux, ordonnances et arrêts du conseil, les actes publics des gouverneurs en conseil et les statuts du Bas-Canada, jusqu'en 1841.....	276	11 0		
Do	Do la balance de leurs compte pour l'impression de 12200 copies de formules de blancs de recensement en anglais, et 6800 copies en français; y compris les circulaires d'instruction.....	53	9 8		
Do	Do pour avoir fourni 44 exemplaires reliés des actes publics et privés, de la dernière session, en anglais, et 22 exemplaires en français, aux honorables membres du conseil législatif.....	67	16 6		
Do	Do pour avoir fourni à A. N. Buell, greffier de la couronne et des plaids, un assortiment complet des statuts du Canada, demi reliure, depuis 1841 jusqu'à 1849, y compris la seconde partie des statuts révisés du Haut-Canada.....	12	18 9		
Do	Pour impression en général et abonnement à la Gazette du Canada, etc., pour l'année 1850.....	1311	1 4	4258	0 4
Do	Balance de leurs comptes pour dépenses encourues pour distribuer les divers statuts du Canada, durant l'année 1849.....	177	19 3		
Do	Pour la distribution des statuts du Canada de la dernière session, etc., durant l'année 1850.....	250	0 0	427	19 3
William Wilson.....	Etant pour payer à C. S. Monk, pour une année de loyer de Monklands, d'avance, jusqu'au 1er mars 1851.....	428	0 0		
Thomas G. Ridout.....	Trois mois de loyer de Elmsley House, à Toronto, jusqu'au 15 novembre 1850.....	62	10 0		
William Wilson.....	Do J. W. Brent pour assurance sur les édifices publics à Toronto.....	19	7 6		
Moffatt, Murray et Cie....	Do pour assurance sur certaines bâtisses à do.....	87	0 0		
David Luck et autres.....	Do pour réparations, changements, et soins des édifices publics à Montréal.....	540	7 1		
T. G. Ridout et autres....	Do do d'iceux à Toronto.....	607	15 5		
John McGie.....	Pour ouvrage de ferblanterie, à do.....	21	8 6		
T. A. Begly.....	Etant pour réparation à la prison de Québec et maison de justice, à Trois-Rivières.....	30	5 8		
Do	Pour frais de port pour divers départements publics entre Toronto et les autres parties de la province.....	100	0 0		
A. N. Buell.....	Pour payer Jacques et Hays, pour ameublements fournis à la cour des plaids communs et autres bureaux, à Toronto.....	103	5 10	2000	0 0
G. M. Ross	Etant le paiement d'une année d'intérêt dû le 29 septembre 1849, sur £69 15s. 7d, restant dû sur le prix d'achat d'un lot de terrain pour l'érection d'un asile de lunatiques près de Montréal.....	4	3 9		
A. P. Brough.....	Do pour copies du tracé de chemins dans les districts des Outaouais et Dalhousie.....	17	2 6		
Samuel Skinner.....	Do pour services rendus comme messenger et gardien du conseil législatif durant l'absence du messenger en chef.....	6	0 0	27	0 3
Félix Fortier.....	Do divers petits déboursés faits par lui comme greffier de la couronne en chancellerie.....	3	9 6		
Chs. Bercezy, maître de poste, Toronto.....	Do pour frais de port du dit bureau pour les deux trimestres expirés le 5 juillet 1850.....	14	13 0	18	2 6
J. M. LeMoine.....	Etant pour avoir examiné les livres et comptes du ci-devant clerc attaché au bureau de l'inspecteur-général à Québec, pour veiller aux intérêts de la couronne dans le remboursement de l'emprunt, depuis le 15 mars jusqu'au 7 juin 1850, à £200 par année, y compris £5 1s. 4d. pour déboursés.....	51	12 10		
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	£		7190	14 6
		51	12 10	89278	10 8

1851.		A. QUI PAYÉ.		SERVICE.		Montant.		Total cou- rant.		1851.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
		51	12 10	7190	14 8	89278	10 8				
		<i>Montant rapporté.....</i>									
		<i>Items divers.—(Continuation.)</i>									
	J. A. Clark.....	Étant pour ses dépenses comme commissaire nommé pour s'en- quérir et faire rapport sur certaines accusations portées contre D. K. Lighthall, régistrateur, comté de Beau- harnois.....		34	7 6						
	Wm. Ermatinger.....	Do pour ses do dans l'enquête dans l'affaire de Perry et Ewings, de Hinchinbrook.....		10	10 0						
	R. E. Bright.....	Do pour ses do en révélant la défalcation de F. Glackmeyer.....		10	0 0						
	George Brown.....	Do comme récompense pour avoir assisté aux assises de Kingston, avec les minutes de la commission du pénit- entiaire.....		24	15 0			131	5 4		
	E. D. Ashe, lieutenant...	Do pour son salaire, depuis le 15 juin, jusqu'au 31 déc. 1850, à £100 sterling par année, et allocation pour logement, bois de chauffage, rations et chandelles, de- puis le 18 novembre, jusqu'à la même date, comme officier chargé de l'observatoire à Québec.....		78	12 0						
	Glynn, Mills, Halifax, et Clo.....	Montant d'une traite en leur faveur, pour le paiement d'une horloge astronomique, pour l'observatoire.....		76	13 0			155	5 0		
	W. R. Wright.....	Douze mois de salaire comme clerc dans le département du secrétaire provincial, jusqu'au 31 déc. 1850.....						175	0 0		
	John Drysdale.....	Do augmentation de do comme clerc, dans le départe- ment de l'inspecteur-général, jusqu'au do.....						25	0 0		
	J. W. Webb.....	Salaire comme messenger dans le bureau du régistrateur pro- vincial, depuis le 1 ^{er} janvier, jusqu'au 20 septembre 1850, à £66 par année.....		47	14 2						
	M. Valiquette.....	Do comme do dans le do pour le trimestre expiré le 31 décembre 1850, à do.....		16	10 0						
	George Boxall.....	Do augmentation de do pour douze mois, comme do, dans le bureau du secrétaire du gouverneur-général, jusqu'au do.....						64	4 2		
	James Dorr.....	Do comme do, bureau du secrétaire provincial, Est, jusqu'au do.....						10	0 0		
	J. Twomley.....	Do comme do, do do, Ouest, jusqu'au do.....						10	0 0		
	James Thomson.....	Do comme do, bureau du receveur-général, jusqu'au do.....						10	0 0		
	Patrick Gaul.....	Do comme do, bureau de l'inspecteur-général, jusqu'au do.....						10	0 0		
	Walter C. Crofton.....	Do salaire comme secrétaire du bureau des enregistrements et statistiques, jusqu'au do.....						75	0 0		
	Helen McDonell.....	Do allocation à elle accordée pour sa réclamation, pour douaire attaché à certaine propriété prise par le gou- vernement, par l'entremise du commissaire du canal Welland, jusqu'au do.....						50	0 0		
	Antoine Hamel.....	Do allocation à lui et à sa femme, pour l'usage de leur terre, sur l'île d'Anticosti, pour le service de la maison de la Trinité, jusqu'au 31 déc. 1850.....						25	0 0		
	William Burroughs.....	Comme rémunération des services par lui rendus, on donnant des informations qui ont amené l'arrestation de certains faux monnayeurs, dans le township de Barnston, et la saisie de leurs outils, ainsi que pour avoir aidé à leur arrestation.....						12	10 0		
	William H. Higman.....	Étant pour le mettre en état de payer certaines petites récla- mations existant contre les commissaires du chemin de Dundas et Waterloo.....		13	3						
	William Miller.....	Do pour pierre cassée livrée en 1848, pour réparer le do.....		364	7 6						
	Robert Gillespie.....	Do le montant de sa réclamation contre les commissaires de do.....		95	0 11						
	A. Ainslie.....	L'un des ci-devant commissaires de do, étant la balance due à la commission, sur le montant de leurs comptes, faits jusqu'à juillet 1849, époque à laquelle la commis- sion a été reprise par le gouvernement.....		71	2 4						
	J. B. Ewart.....	Agent de la banque de l'Amérique Britannique du Nord à Dundas, étant la balance due par les ci-devant com- missaires de do à cette banque, y compris l'intérêt jusqu'au 12 septembre 1850.....		499	15 6						
	Robert Spence.....	Étant en paiement de sa réclamation contre le do.....		4	4 5						
	Do.....	Do pour frais d'arbitrage entre le gouvernement provincial et William Miller, de Flamborough Ouest.....		5	0 0						
	J. R. Audy.....	Douze mois de salaire comme clerc, dans la branche des douanes, bureau de l'inspecteur-général, jusqu'au 31 décembre 1850.....						1052	11 11		
	John Boyd.....	Do do comme clerc surnuméraire dans le do jusqu'au do.....						182	10 0		
	James A. Green.....	Do do comme do dans le do jusqu'au do.....						150	0 0		
	C. E. Anderson.....	Salaire additionnel, comme clerc de confiance, dans le bureau du receveur-général, depuis le 8 décembre 1848, jus- qu'au do, à £100 par année.....						206	5 0		
		<i>Porté en l'autre part.....</i>									
				£	9696	6 1	89278	10 8			

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courrant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>			9695	6 1
	<i>Items divers.—(Continuation.)</i>			89278	10 8
Joseph Bouchetto.....	Étant comme gratuité pour un rapport précieux qu'il a fait sur la question de la ligne frontière entre cette province et le Nouveau Brunswick.....			100	0 0
R. B. Johnson.....	Salaires comme assistant inspecteur de police, depuis le 1er janvier, jusqu'au 10 déc. 1850, à 20s. par jour.....	344	0 0		
Do.....	Pour la paie et les dépenses contingentes de la police, depuis le 1er janvier, jusqu'au 10 déc. 1850.....	4921	17 7		
Do.....	Étant pour payer William Twitcheil, ci-devant sous-connêteble de l'établissement de police, pour certaines sommes retenues pour son cheval et les atelages, lorsqu'il a été congédié.....	13	18 0		
Do.....	Do F. X. Bois, ci-devant connêteble en chef, pour avoir tenu les comptes de la troupe.....	15	0 0		
Do.....	Do pour différence entre le coût de deux chevaux achetés et le produit de deux chevaux vendus pour n'être point propres au service.....	20	16 0		
Do.....	Do la proportion accordée par le gouvernement, pour l'achat des habits pour l'établissement de la police, 1er juin dernier.....	50	0 0		
Flavien Vallerand.....	Do pour payer William Kell, pour quatre mois de loyer des casernes, occupées par les dragons de la province, jusqu'au 1er mai 1850, à £26 13s. 4d. par mois.....	106	13 4		
Thomas A. Begly.....	Do pour do depuis le do.....	25	9 5		
Flavien Vallerand.....	Do pour payer William Kell, pour loyer des casernes occupées par la cavalerie de la province, depuis le 17 janvier, jusqu'au 1er mai 1850, à £400 par année.....	116	13 4		
S. Giraldi.....	Do cinq mois de loyer d'appartemens pour do à £100 par année.....	41	13 4		
John Yule.....	Do pour payer S. Giraldi, pour loyer des casernes occupées par la cavalerie de la province, jusqu'au 1er nov. 1850.....	125	0 0		
Amable Simard.....	Do pour payer do, pour loyer des étables pour do, jusqu'au 1er mai 1850.....	75	0 0		
Thomas A. Begly.....	Do pour payer le loyer des casernes sur <i>Water Street</i> , jusqu'au 28 mai 1850.....	162	10 0		
J. S. Elliot, gardien des magasins de l'Ordonn.....	Étant la valeur des armes fournies à l'établissement de police spéciale, et pour les connêtebles spéciaux, durant les émeutes à Montréal.....	689	11 11		
Do.....	Do pour le mettre en état de liquider la réclamation de l'entrepreneur qui a préparé le marché Bonsecours, pour la réception des troupes.....	2	2 9		
Thos. G. Ridout, caissier de la banq. du H.-C....	Do pour rembourser à cette institution le montant avancé par elle à G. S. Tiffany, écuyer, envoyé en mission spéciale à Washington, de la part du gouvernement provincial.....			6710	5 8
Francis Hincks, inspecteur-général.....	Président des commissaires de l'exposition provinciale de l'industrie, étant le montant accordé à cette fin.....			257	5 0
J. F. Allard.....	Étant pour lui payer le montant dû pour service sur le chemin de la commission du chemin à barrières de Longueuil et Chambly.....			2000	0 0
Freeman Rose.....	Étant le montant à lui accordé par la législature comme compensation pour les injures par lui reçues dans l'exécution de ses devoirs comme connêteble.....			338	8 0
F. E. Knowles, commissaire-général.....	Do pour le transport des troupes et bagage en aide du pouvoir civil, dans le Bas-Canada, depuis le 1er octobre 1847, jusqu'au 28 avril 1850.....			50	0 0
Do.....	Do pour le do, d'un détachement de la brigade des carabiniers à la baie Mica, sur le lac Supérieur, jusqu'au 8 avril 1850.....			276	12 10
Calvin Cook et Cie.....	Do pour tonnage sur les canaux du St. Laurent.....			1280	7 9
Joseph Lesslie.....	Do pour réparations aux chemins dans les limites de la cité de Toronto.....			1000	0 0
William S. Burrage.....	Do Douze mois de salaire et allocation pour un messenger et dépenses contingentes, comme secrétaire de l'institution royale, jusqu'au 31 décembre 1850.....			388	19 9
Henry Boys, boursier....	Étant l'allocation ordinaire en faveur du collège du Haut-Canada, pour l'année 1850.....	167	15 4		
Conrad Vanduson.....	Do de Victoria college, Cobourg, pour do.....	1111	2 2		
Rév. A. McDonnell.....	Do de do Régopolis, Kingston, pour do.....	500	0 0		
		500	0 0		
				2278	17 6
	<i>Porté en l'autre part.....</i>			£ 24376	2 7
				80278	10 8

Appendice (B.)

No. 18.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.		SERVICE.		Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
		<i>Montant rapporté,.....</i>		24376	2 7	89278	10 8
		<i>Institutions d'Education,—Canada-Est.</i>					
D. Davidson.....	Etant le montant accordé en aide au lycée, à Montréal, pour l'année 1850, en considération de l'éducation qu'y reçoivent gratuitement vingt élèves.....	283	4 6				
Rév. John Cook.....	Do au do à Québec, pour do.....	171	2 4				
Henry Jessopp.....	Do à l'école nationale à do pour do.....	111	2 3				
Rév. W. T. Leach.....	Do à do à Montréal, pour do.....	111	2 3				
William Wilson.....	Do à la société d'éducation à Trois-Rivières, pour do.....	125	0 0				
William Lunn.....	Do à l'école britannique et canadienne à Montréal, pour do.....	200	0 0				
Rév. John Cook.....	Do à l'école St. André à Québec, pour do.....	100	0 0				
Jacques Vigor.....	Do à l'école St. Jacques à Montréal, pour do.....	250	0 0				
Rév. F. Pilote.....	Do au collège de Ste. Anne de la Pocatière, pour do.....	300	0 0				
Etienne Parent.....	Do au do de St. Hyacinthe pour do.....	300	0 0				
J. B. Meilleur.....	Do au do de l'Assomption, pour do.....	300	0 0				
Rév. J. F. Laberge.....	Do au do de Chambly, pour do.....	300	0 0				
F. R. Tranchemontagne.....	Do à l'académie de Berthier, pour do.....	100	0 0				
S. S. Foster.....	Do à l'académie de Shefford, pour do.....	100	0 0				
Rév. A. McLeod.....	Do à l'académie de Granby, pour do.....	50	0 0				
J. Smith, W. Pierce, F. Judd et A. Knight.....	Do au séminaire de Stanstead, pour do.....	100	0 0				
G. F. Bowan, W. Brooks, et R. D. Morkill.....	Do à l'académie de Sherbrooke, pour do.....	111	2 2				
James Dickson.....	Do à l'école de l'institution royale, à Trois-Rivières, pour do.....	45	0 0				
W. G. Cassells.....	Do à la société d'école de l'Amérique britannique du Nord, à Sherbrooke, pour do.....	50	0 0				
A. H. Armour.....	Do au lycée du village Durham, Missisquoi, pour do.....	100	0 0				
Etienne Paront.....	Do au collège de Nicolet, pour do.....	200	0 0				
Rév. L. Doolittle.....	Do à Bishop's Collège, à Lennoxville, pour do.....	250	0 0				
Rév. F. F. Laberge.....	Do au collège Joliette, pour do.....	100	0 0				
Rév. M. Townsend.....	Do à l'académie de Clarenceville, pour do.....	50	0 0				
Rév. J. Duguot.....	Do à l'école de Ste. Thérèse, pour do.....	300	0 0				
Rév. F. Boucher.....	Douze mois de salaire comme maître de l'école des sauvages, à Lorette, jusqu'au 31 décembre 1850.....	50	0 0				
Alexander McDonald.....	Do do à Caughnawaga, jusqu'au do.....	50	0 0				
Alexander McDonell.....	Do do à St. Régis, jusqu'au do.....	50	0 0				
Rév. J. Maurault.....	Do do à St. François, jusqu'au do.....	50	0 0				
		4306	13 6				
Moins—Ce montant porté contre le fonds des biens des Jésuites.....		2592	4 7				
J. T. Nault.....	Etant le montant accordé à l'école de médecine à Québec, pour l'année 1850.....			1714	8 11		
F. C. Capreol.....	Pour lui rembourser des dépenses faites pour poursuivre et arrêter un fugitif de la justice dans les Etats-Unis.....			250	0 0		
George Kingsmill.....	Pour avoir aidé dans le même service.....			85	0 0		
John Fisher.....	Pour avoir aidé dans le même service.....			15	0 0		
Rév. P. Chiniquy.....	Etant une aide à l'hôpital de Hamilton.....			300	0 0		
Diverses personnes.....	Pour réparations, changements, amoulements, peintures, etc., faits et fournis aux édifices publics à Toronto, y compris le fret de l'amoulement depuis Montréal, et autres dépenses incidentes de la translation du gouvernement de Montréal à Toronto.....			500	0 0		
Pierre Gauvreau, et autres.....	Pour travaux en voie de progrès à la maison du Parlement à Québec.....			14049	3 1		
				552	17 7		
						41842	12 2
Total des paiements, courant.....						£131121	2 10

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril, 1851.

ÉTAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour les dépenses du gouvernement civil, pour l'année expirée le 31 décembre 1849, tel que pourvu par l'acte 12 Vict., chap. 32

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Administration de la Justice.</i>							
W. S. Sewell.....	Trois mois de salaire et allocation pour un exécuteur des hautes œuvres, comme shérif, à Québec, jusqu'au 31 décembre 1849.....	35	5	6			
Do	Balance des dépenses contingentes de son bureau, pour le semestre expiré le do.....	820	16	0			
Boston et Coffin.....	Do de leurs do comme shérif de Montréal, pour le do.....	475	12	8			
Do	Frais encourus pour préparer les listes de jury pour le district de Montréal, durant les années 1847 et 1849.....	807	7	3			
Martin Sheppard.....	Trois mois de salaire et d'allocation pour frais de voyage, comme shérif à Gaspé, jusqu'au 31 décembre 1849.....	22	4	5			
Do	Balance des dépenses contingentes de son bureau, pour les années 1848 et 1849.....	125	11	11			
B. A., et J. A. Panet....	Montant de leurs honoraires et allocations comme coroner, à Québec, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	328	16	10			
Jones et Coursol.....	Balance de leurs honoraires et allocations comme coroner, à Montréal, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	464	16	11			
C. A. G. DeTonnancour.	Trois mois de salaire comme coroner, à St. François, jusqu'au do.....	12	10	0			
Do	Montant de ses honoraires et déboursés comme do pour le semestre expiré le do.....	14	17	0			
R. W. Fitton.....	Trois mois de salaire comme coroner, comté de Bonaventure, Gaspé, jusqu'au do.....	6	11	10			
Do	Montant de ses honoraires et allocations comme do dans l'année expirée le do.....	26	12	10			
William Bell.....	Do de ses do comme greffier de la couronne à St. François, pour le semestre expiré le do.....	38	0	8			
Peter Devins.....	Trois mois de salaire comme huissier audencier des cours à Montréal, jusqu'au do.....	5	0	0			
Francis Bureau.....	Do do do comme interprète aux do, Trois-Rivières, jusqu'au do.....	6	18	10			
Philip Burns.....	Pour services rendus par lui comme grand connétable, Trois-Rivières, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	138	4	5			
Eleazar Clark.....	do do do comme do, St. François, jusqu'au do.....	225	0	0			
Thomas McGinn.....	Trois mois de salaire comme gardien de la prison, à Montréal, et allocation pour deux tourne-clefs, jusqu'au 31 décembre 1849.....	54	14	5			
Burroughs et Fiset.....	Balance de déboursés contingents comme protonotaire, district de Québec, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	384	6	6			
Monk, Coffin, et Papineau	Do de leur do comme do, Montréal, pour le do.....	234	0	9			
G. F. Tremblay.....	Trois mois de salaire comme protonotaire conjoint, district de Gaspé, résidant à Percé, jusqu'au 31 Décembre 1849.....	12	10	0			
Wilkie et Tremblay.....	Montant de leurs dépenses comme do résidant à New-Carlisle, pour l'année expirée le do.....	32	7	9			
William Bell.....	Do de ses do comme do, St. François, pour le semestre expiré le do.....	54	17	6			
H. B. Hughes.....	Montant de ses honoraires et allocations comme greffier de la paix, aux Trois-Rivières, pour le do.....	242	2	1			
Do	Différence entre le courant et le sterling à lui due sur certaines allocations attachées à sa charge, depuis le 1er mai 1843, jusqu'au 31 décembre 1849.....	68	0	11			
William Bell.....	Honoraires et allocations de sa charge, comme greffier de la paix à St. François, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	8	7	6			
George F. Tremblay....	Do comme do, conjoint de Gaspé, résidant à Percé pour le do.....	31	9	0			
C. C. Small.....	Etant ses honoraires comme greffier de la couronne et des plaid, Haut-Canada, pour le semestre expiré le 15 décembre, 1849.....	56	18	8			
Do	Etant pour dépenses contingentes des cours supérieures et des bureaux à Osgoode Hall, Toronto, entre le 1er juillet 1849, et le 1er mars 1850.....	160	2	4			
James M. Horn.....	Do pour ses services comme greffier des assises, circuit d'automne, 1849, pour le district de Midland, partie de Newcastle et Colborne.....	26	11	3			
W. G. Draper.....	Do comme do à do pour le district de l'Ouest, London, Prince-Edouard, Victoria et Newcastle.....	43	11	3			
Ebece, Wilkie, et Tremblay.....	Montant de leurs honoraires et allocations comme greffier de la paix, district de Gaspé, résidant à New-Carlisle, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	33	0	10			
W. F. Parker.....	Etant pour lui rembourser certaines dépenses encourues pour amener un délinquant à justice.....	1	13	0			
J. S. McDonald.....	Etant le montant de son compte pour services rendus comme officiers de la couronne aux assises du printemps de 1849, pour le district de Johnstown, et aux assises d'automne pour les districts de Midland, Colborne et de l'Est.....	143	10	0			
John Eden.....	Etant une année de loyer de la maison de justice, comme greffier de la cour de circuit au Bassin de Gaspé, jusqu'au 1er avril 1850, et allocation pour papeterie pour 1849.....	30	0	0			
Henry Dalton.....	Do pour do et papeterie pour do à la Grande Rivière, pour l'année 1849.....	20	10	0			
<i>Porté en l'autre part.....</i>		5188	13	5			

Appendice (B.)

No. 19.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.

1851.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>	5188	13 5		
	<i>Administration de la Justice.—(Continuation.)</i>				
W. K. McKenzie.....	Étant pour autant à lui accordé sur son compte d'honoraires pour services rendus comme officier de la couronne aux assises d'automne en 1839, pour le district des Outaouais.....	10	0 0		
L. G. DeLorimier.....	Étant pour dépenses faites par lui pour la cour de circuit à L'Assomption en 1849, y compris le loyer de la maison pour une année expirée le 1er mai 1850.....	35	0 0		
Edward Bacquet.....	Étant son salaire comme juge de la cour supérieure du Bas-Canada, depuis le 24 jusqu'au 31 décembre 1849, à £1000 par année.....	21	14 9		
J. F. J. Duval.....	Do do comme do depuis do jusqu'à do.....	21	14 9		
W. C. Meredith.....	Do do comme do depuis le 26 jusqu'au 31 décembre 1849.....	16	6 1		
				5293	9 0
	<i>Items divers.</i>				
D. G. McDonell, et A. DeSalaberry.....	Dépenses contingentes de leur département comme député adjutant général des milices, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	69	0 8		
C. E. DeLéry.....	Trois mois de salaire comme greffier du conseil législatif, jusqu'au do.....	125	0 0		
Louis Gagné.....	Do pension comme messenger, de la ci-devant chambre d'assemblée du Bas-Canada, jusqu'au do.....	4	10 0		
Louis Massue.....	Trésorier et l'un des commissaires pour le soulagement des insensés, des enfants trouvés et des indigents malades, dans le district de Québec, étant le montant de ces dépenses pour ses fins, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	426	1 10		
John McDougal, J. B. Pothier, et D. G. LaBarro.....	Commissaire do do à Trois-Rivières, pour do jusqu'à do.....	350	0 0		
Christopher Widmer.....	Président de l'asile des lunatiques de la province, à Toronto, étant pour le soutien de cette institution, pour le trimestre expiré le 31 déc. 1849.....	319	16 1		
Boston et Coffin, shérif, Montréal.....	Dépenses encourues pour transporter des détenus, de la prison de Montréal à l'asile des lunatiques, à Beauport, près de Québec.....	27	3 0		
Rév. D. Marsh.....	Aide en faveur de l'Institut des artisans, Québec, pour 1849.....	50	0 0		
John A. McDonald.....	Do do Kingston, pour do.....	50	0 0		
D. E. McDonell, préfet, pénitencier provincial.....	Étant pour liquider certaines réclamations contre cette institution, jusqu'au 31 décembre 1849.....	2450	0 0		
Pierre Brochu.....	Étant pour son allocation pour résider sur le chemin de Kempt, pour le trimestre expiré le do.....	6	5 0		
Jonathan Noble.....	Do comme do pour le semestre expiré le do.....	12	10 0		
L. O. Gamache.....	Do comme gardien du dépôt de provision à la Baie de l'Ouest, sur l'île d'Anticosti, pour le do.....	25	0 0		
Mme. D. G. Vanfelson.....	Étant le montant accordé à l'asile des orphelins catholiques romains, à Québec, pour 1849.....	100	0 0		
Mme. A. B. LaFontaine.....	Do pour le soutien de l'hospice de la maternité, à Montréal.....	50	0 0		
G. W. Wicksteed.....	Pour services comme greffier en loi du gouvernement, pour 1849.....	100	0 0		
Rév. G. M. Ross.....	Pour une année d'intérêt sur £69 16s. 7d. dû le 29 septembre 1849, appartenant à certains mineurs, héritiers de feu M. Hallowell, laquelle dite dernière somme reste due sur le prix d'achat d'un morceau de terrain pour l'érection d'un asile des lunatiques près de Montréal.....	4	3 6		
Desbarats et Derbshire, Imprimeur de la Reine.....	Étant la balance due pour abonnement à la gazette du Canada, et diverses impressions faites pour les départements publics, pour le semestre expiré le 31 décembre 1849.....	243	9 0		
Do.....	Do pour papeterie fournie au greffier de la couronne en chancellerie, pour le do.....	7	12 11		
Do.....	Do pour do fournie au solliciteur-général Est, pour 1849.....	43	9 4		
R. Penn, gardien des magasins de l'ordn. Québec.....	Do pour la construction d'un observatoire à Québec.....	500	0 0		
Antoine Hamol.....	Do l'allocation faite à lui-même et à sa femme pour l'usage de leur maison et de leur terre, sur l'île d'Anticosti, occupée par le bureau de la Trinité de Québec, pour le trimestre expiré le 31 déc. 1849.....	6	5 0		
Moffat, Murray et coe.....	Do pour une traite sur Halifax pour £555 13s. 2d., pour être remise à l'hon. Jas. McNab, receveur-général de la Nouvelle-Ecosse, comme la part due à cette province par le Canada, pour le soutien des phares sur les îles St. Paul et Scattered, pour 1849.....	555	13 2		
B. Bradley.....	Do son salaire comme gardien du dépôt de provisions au ruisseau Shallop, sur l'île d'Anticosti, pour l'année expirée le 31 déc. 1849.....	50	0 0		
Desbarats et Derbshire, Imprimeur de la Reine.....	Do pour l'impression de 400 copies en anglais et 200 en français de l'acte des élections de la dernière session, sous forme de pamphlet, par ordre du greffier de la couronne en chancellerie.....	70	19 0		
Thomas A. Begly.....	Pour réparations et soins des édifices publics.....	214	6 5		
Do.....	Pour le mettre en état de payer Bryson et Ferriers pour poêles fournis aux bureaux publics.....	31	14 4		
William Wilson.....	Do payer Thos. Watson pour réparations aux édifices publics, Montréal.....	65	12 7		
Alfred Gough.....	Pour payer les réparations faites à la vieille maison du gouvern., Montréal.....	49	13 3		
James Porteous, maître de poste, Montréal.....	Étant pour frais de poste dus par certains départements publics, depuis le 6 octobre jusqu'au 21 novembre 1849.....	104	14 3		
Charles Berczy, maître de poste, Toronto.....	Do pour do dus par le greffier de la couronne en chancellerie, depuis octobre 1849, jusqu'au 5 janvier 1850.....	12	1 1		
Jacques Brien.....	Trois mois de pension jusqu'au 31 décembre 1849.....	5	0 0		
				6130	0 8
	Total des paiements, courant.....			£ 11423	9 8

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,

F. HINCKS

Toronto, avril 1851.

Inspecteur-Général.

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 20.

État des deniers prélevés en vertu des actes provinciaux 45 Geo. III, chap. 2; 2 Geo. IV., chap. 7, et 4 et 5 Vict., chap. 19, et les dépenses encourues pour l'entretien et l'amélioration de la navigation du fleuve St. Laurent depuis le bassin de Portneuf, dans le district de Québec, jusqu'à la ligne de division des ci-devant provinces du Bas et du Haut-Canada, pour l'année 1850; sous la direction du bureau de la Trinité de Montréal.

NOMS.	DÉPENSES.		RECETTES.		Total courant.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
James Holmes, régistrateur et trésorier.....	172	5 1			510	11 11
Pour balance de ce fonds entre les mains du receveur-général.....						
Balance portée à l'an prochain.....	338	6 10				
Total courant.....	£ 510	11 11			£ 510	11 11
			Balance portée en l'autre part.....		338	6 10

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 21.

ÉTAT du revenu provenant des biens du ci-devant ordre des Jésuites et des paiements qui en ont été faits pour l'encouragement de l'éducation dans le Canada-Est, durant l'année expirée le 31 janvier 1851.

NOMS.	DÉPENSES.			Courant.			RECETTES.	Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.		£	s.	d.
Pierre Langlois.....										
Jean Duval.....	200	0	0				Par argent crédité par le receveur-général, étant pour intérêt sur les débiteurs possédés pour les biens des Jésuites	2803	15	0
W. G. Cook et C. Jackson..	280	0	0				Montant reçu du commissaire des terres de la couronne, pour rentes, commutations, lots et ventes, etc.....	6514	13	2
Ichabod Smith et William Pierce.....	100	0	0							
William Badgley.....	100	0	0							
Do.....	100	0	0							
Rev. F. Boncher.....	12	10	0							
Rev. J. Maurault.....	12	10	0							
Représentants de feu Andrew W. Cochrane, conseil de la Reine.....	£905	0	0							
	2592	4	7				Total courant.....	9318	8	2
	168	4	10							
				3665	9	5				
				2961	9	10				
				9318	8	2				
							Balance portée en l'autre part.....	£ 2961	9	10

F. HINCKS,
Inspecteur-Général,

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto avril, 1851.

Appendice (B.) 1851.

No. 23.

ÉTAT des deniers provenant de la vente des terres d'écoles dans cette partie de la province ci-devant appelée le Haut-Canada, conformément à un acte du Canada, 4 et 5 Vic., chap. 19, et des warrants émis sur iceux, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.

NOMS.	SERVICE.			RECETTES.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Rév. W. M. Herchmer.....	270	0	0						
Do do.....	180	0	0						
Vénérable G. O'Kill Stuart.....	30	0	0						
Rév. A. Palmer.....	80	0	0						
Do.....	120	0	0						
John P. Robin.....	12	10	0						
C. Mortimer.....	15	0	0						
Do.....	75	0	0						
J. W. D. Moodie.....	112	10	0						
Rév. H. J. Grasett.....	225	0	0						
Do.....	390	0	0						
Rév. H. Urquart.....	60	0	0						
Do.....	127	10	0						
Rév. M. Harris.....	120	0	0						
William McKay.....	75	0	0						
James Morris.....	180	0	0						
Rév. J. M. Rogers.....	75	0	0						
Rév. J. Gamble.....	210	0	0						
Rév. Thomas Green.....	70	0	0						
Do.....	180	0	0						
Rév. F. Evans.....	75	0	0						
Rév. W. Pettridge.....	112	10	0						
Rév. B. Cronyn.....	180	0	0						
Arthur Ackland.....	40	0	0						
Francis Baby.....	120	0	0						
Rév. S. B. Ardagh.....	75	0	0						
Balance portée à l'an prochain.....			£	3270	0	0			
Total courant.....			£	6419	16	8			
Total courant.....			£	9689	16	8			

Balance portée en l'autre part.....

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, Toronto, avril 1851.

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

Appendice (B.) 1851.

No. 24.

ÉTAT des deniers payés au receveur-général de la province du Canada, par les trésoriers de district et de comté, Canada-Ouest, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, conformément à un acte de la législature du Haut-Canada, 2 Vic., chap. 11 : « Acte pour autoriser, dans cette partie de la province, l'érection d'un asile pour recevoir les personnes insensées, » indiquant aussi les paiements faits à même ic eux.

	P A I E M E N T S.			R E C E T T E S.			Montant.			Total courant.					
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
Receveur-général.....				1882	8	1½	Montant payé par le trésorier du comté de Huron, durant l'année 1850.....	2	13	2					
							Do de Colborne, do	153	5	8					
				1820	0	0	Do des comtés réunis de Stormont, Dundas et Glengarry, do	287	3	2					
							Do du comté de Middlesex, do	451	10	11					
							Do do de Hastings, do	329	4	1					
							Do des comtés réunis de Prescott et Russell, do	41	10	0					
							Do du comté de Simcoe, do	226	1	11					
				613	11	2	Do des comtés réunis de Leeds et Grenville, do	249	4	8					
							Do do de Wentworth et Halton, do	381	0	6					
							Do do de Frontenac, Lennox et Addington, do	229	8	8					
				146	9	0½	Do do de Lincoln, Haldimand et Welland, do	333	0	3					
							Do do de Northumberland et Durham, do	60	1	4					
							Do do de Essex, Kempt et Lambton, do	196	2	11					
							Do du comté de Carlton, do	109	19	4					
							Do do de Waterloo, do	242	4	5					
							Do do du Prince-Edouard, do	140	3	7					
							Pour autant reçu de la succession de feu David John Smith, trésorier du ci-devant district de Midland, étant le montant des arrages dus par lui pour ce fonds.....	529	13	9					
				3962	8	4	Total courant.....				3962	8	4		
							Balance portée ci-contre.....						146	9	0½

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

Appendice
(B.)
1851.

No. 25.

ÉTAT du montant des honoraires reçus sur les licences de mariage, émises durant l'année expirée le 31 décembre 1850, Canada-Ouest, et les paiements faits sur iceux, suivant l'acte 9 Vic. chap. 65.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.			RECETTES.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
W. M. Westmacott.....	500	0	0	165	11	11	3134	0	0
John Counter, maire de Kingston.....	500	0	0				369	1	8
Do	300	0	0						
J. W. Brent.....	750	0	0						
Christopher Widmer.....	750	0	0	2800	0	0			
Total courant.....				2965	11	11			
Balance portée ci-contre.....				200	13	7			
									2965
									11
									11

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, TORONTO, AVRIL 1851.

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

No. 26.

ÉTAT du montant des deniers reçus sur licences de mariage, émises durant l'année expirée le 31 décembre 1850, dans le Canada-Est, et appropriés au paiement des pertes de la rébellion dans le Bas-Canada, par acte 9 Vic., chap. 65.

DÉPENSES.	Courant.			RECETTES.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Balance rapportée de l'an dernier.....	33	16	6	430	0	0			
Autant payé par le receveur-général, pour intérêt dû sur les débetures émises en vertu de cet acte, pour le paiement des dites pertes.....	109	13	8	43	13	4			
Balance portée à l'an prochain.....	242	17	6				386	6	8
Total courant.....	386	6	8				386	6	8
Balance portée ci-contre.....									
									243
									17
									6

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, TORONTO, AVRIL 1851.

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 27.

ÉTAT des deniers reçus pour la taxe imposée par l'acte provincial, 12 Vic., chap. 6, sur les passagers ou émigrés, arrivant aux ports de Québec et de Montréal, y compris le montant reçu du gouvernement impérial, etc., et les sommes payées sur iceux, pour pourvoir au traitement médical, et mettre les pauvres émigrés en état de se rendre à leur destination, durant la saison de la navigation de l'année 1850, y compris les dépenses de la Quarantaine, à la Grosse-Isle et à Québec.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.			RECETTES.			Courant.			Contrant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
A. C. Buchanan, agent en chef des émigrés.....												
Rév. C. F. Gazeau.....												
John C. Fisher.....												
Francis Mullins.....												
Nelson Mott, maire, St. Jean-Canada-Est.....												
John Fisher, do, Hamilton.....												
Geo. Gurnett, do, Toronto.....												
Wm. Weller, do, Cobourg.....												
P. Vanbroecklyn, do, Brantford.....												
A. C. Buchanan, agent en chef des émigrés.....												
Thomas G. Ridout.....												
A. Conlan, sous-agent, Montréal.....												
Napoléon Casault, Secrétaire.....												
Joseph Bourret.....												
Thomas A. Begly.....												
A. C. Buchanan.....												
F. E. Knowles, com. génl.....												
Joseph Parent, médecins, v. sieur Québec.....												
Rév. C. F. Gazeau.....												
Balance portée à l'an prochain.....												
Total courant.....												
Balance rapportée de l'an dernier.....												
Montant de la taxe reçue par le collecteur à Québec, durant la saison de 1850.....												
Do do do à Montréal.....												
Par autant remboursé par William B. Robinson, député commissaire général, qu'il n'a pas dépensé sur les sommes à lui avancées, pour les dépenses de la Grosse-Isle en 1849.....												
Pour les montants suivants accordés pour l'émigration en Canada, par le gouvernement impérial, pour l'année 1850, savoir, £1500 sterling, à 24s. 4d. courant.....												
Total courant.....												
Total courant.....												
Balance portée ci-contre.....												
Total.....												

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, TORONTO, AVRIL 1851.

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

Appendice
(B.)
1851.

Balance portée ci-contre.....£ 2853 810

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

No. 27¹/₂.

ÉTAT du revenu provenant des honoraires de justice reçus dans le Canada-Ouest en vertu de l'acte du Canada, 9 Vic, chap. 33, par divers officiers des cours du banc de la Reine et des plaids communs, et de la cour de chancellerie, entre le 1er février 1850 et le 31 janvier 1851, y compris la balance de £2824 12s. des années précédentes; le dit revenu étant applicable au paiement de l'intérêt et au rachat de £6000, émis en débetures pour la société des hommes de loi du Haut-Canada, en vertu de l'autorité du dit acte.

DÉPENSES.		Total courant.		RECETTES.		Total courant.	
		£	s. d.			£	s. d.
Montant de l'intérêt payé par le receveur-général sur la somme de £6000 émise en débetures, en vertu de cet acte, pour l'année expirée le 1er février 1851, à 6 pour cent par année.....		360	0 0	Balance de l'an dernier.....		399	0 0
Balance portée à l'an prochain.....		3432	19 5	Cours du banc de la Reine et des Plaids Communs. comté d'York.....		31	15 0
				Reçu du greffier de la couronne et des plaids de la cour du banc de la Reine, pour le comté de Carlton.....		84	19 9
				do do de Frontenac, Lennox et Addington.....		29	15 1
				do do de Huron, Perth et Bruce.....		58	1 3
				do do de Lincoln, Haldimand et Welland.....		36	3 9
				do do de Leeds et Grenville.....		8	18 6
				do do de Lanark et Renfrew.....		76	7 6
				do do de Middlesex.....		34	7 10
				do do de Northumberland et Durham.....		5	18 9
				do do de Norfolk.....		44	18 9
				do do de Prince-Edouard.....		53	15 0
				do do de Prescott et Russell.....		10	5 0
				do do de Stormont, Dundas et Glengarry.....		32	11 0
				do do de Simcoe.....		11	2 6
				do do de Waterloo.....		3	16 3
				Cour de Chancellerie.		26	10 0
				Reçu du maître.....		5	10 5
				Do du registrateur.....		8	6 3
				Total courant.....		481	7 7
Total courant.....		£ 3792	19 5			12	4 10
						44	0 0
				Balance portée ci-contre.....		£ 3792	19 5
						£ 3432	19 5

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1850.

Appendice (B.) 1851.

No.

Appendice (B.) 1851.

ÉTAT du revenu provenant des licences d'auberges, dans le Canada-Ouest, durant l'année expirée le 5 janvier Ouest, en vertu de l'acte de la pro-

DENIERS PAYÉS.		Courant.					
		£	s.	d.	£	s.	d.
A. Simpson, caissier, banque de Montréal.....	Pour le mettre en état de payer certaines réclamations pour pertes provenant de la rébellion dans le Haut-Canada, non encore réglées.....	150	0	0			
William Wilson, caissier, banque de Montréal, Toronto.....	Pour le rachat de 40 débentures de la province, de £500 chaque, numérotées de 1 à 40 inclusivement, émises en vertu de cet acte, pour le paiement des pertes causées par la rébellion, dans le Haut-Canada.....	20000	0	0			
Do.....	Do l'intérêt sur icelles, depuis le 2 janvier jusqu'au 30 mai 1850, à 6 pour cent par année.....	489	16	8	20639	16	8
<i>Payés aux municipalités, Canada-Ouest, en vertu de la 3e section, 8 Vic., chap. 72.</i>							
D. O'Connor.....	Trésorier du conseil municipal, comté de Carlton, étant le montant du revenu provenant droit, sur les licences d'auberge, prélevé dans cette municipalité, pour l'année 1850.....	86	1	3			
George Bullock.....	Do do des comtés réunis d'Essex, Kent et Lambton, pour do.....	130	3	9			
William Ferguson.....	Do do de Frontenac Lennox et Addington, pour do.....	373	16	5			
N. G. Reynolds.....	Do do comté d'Hastings.....	178	7	6			
George Brown.....	Do do comtés réunis de Huron, Perth et Bruce, pour do.....	103	10	0			
Thomas M. Radenurst.....	Do do de Lanark et Renfrew, pour do.....	231	5	0			
J. L. Schofield.....	Do do de Leeds et Grenville, pour do.....	368	3	9			
D. McDonald.....	Do do de Lincoln, Haldimand et Welland, pour do.....	586	15	0			
John S. Buchanan.....	Do do comté de Middlesex.....	294	12	3			
Z. Burnham.....	Do do comtés réunis de Northumberland et Durham, pour do.....	371	18	9			
Henry Groff.....	Do do comté de Norfolk, pour do.....	231	5	0			
H. C. Barwick.....	Do do d'Oxford, pour do.....	231	5	0			
David Smith.....	Do do de Prince-Edouard, pour do.....	57	0	0			
Thomas H. Johnson.....	Do do des comtés réunis de Prescott et Russell, pour do.....	78	11	3			
R. McDonald.....	Do do de Stormont, Dundas et Glengarry, pour do.....	187	12	6			
Frédéric Ferguson.....	Do do comté de Peterborough, pour do.....	27	16	3			
Edmund Lally.....	Do do de Simcoe, pour do.....	219	0	0			
James Kirkpatrick.....	Do do comtés réunis de Wentworth et Halton, pour do.....	512	12	6			
William Hewatt.....	Do do comté de Waterloo, pour do.....	340	17	5			
J. S. Howard.....	Do do de York, pour do.....	844	3	9			
John Brown.....	Do do cité d'Hamilton, pour do.....	152	5	0			
William Anglin.....	Do do de Kingston, pour do.....	785	17	5			
A. T. McCord.....	Do do de Toronto, pour do.....	834	8	9			
D. McKay.....	Do do ville de Brantford, pour do.....	91	0	0			
M. Sawyer.....	Do do de Belleville, pour do.....	135	11	3			
Edward Masse.....	Do do de Bytown, pour do.....	272	12	6			
A. S. Burnham.....	Do do de Cobourg, pour do.....	96	13	9			
William Mattice.....	Do do de Cornwall, pour do.....	47	11	3			
Robert Suter.....	Do do de Dundas, pour do.....	51	15	0			
Thomas McCormick.....	Do do de Niagara, pour do.....	32	12	6			
Charles Hughes.....	Do do de Port Hope, pour do.....	48	11	3			
L. Murray.....	Do do de Picton, pour do.....	31	3	9			
H. Mittleberger.....	Do do de Ste. Catharines, pour do.....	58	13	9			
W. Nicholson.....	Do do village de Chippewa, pour do.....	39	3	9			
Adam Ker.....	Do do de Galt, pour do.....	51	15	0			
Thomas Allchin.....	Do do de Paris, pour do.....	58	11	3			
R. W. Evans.....	Do do de Richmond, pour do.....	6	8	9			
George Keefer.....	Do do de Thorold, pour do.....	45	11	3			
Balance portée à l'an prochain.....					8295	3	6
Total courant.....					2728	17	9½
					£ 31663	17	11½

Appendice (B.) 1851.

28.

1851, reçu entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, appropriée aux fins municipales dans le Canada- vince 8 Vic., chap. 72.

RECETTES.		Courant.									
		£	s.	d.	£	s.	d.				
Montant net non dépensé de l'an dernier.....		24299	2	9½							
COMPTÉS.		No. de Licenses.	Montant.		Frais de Collection.		Revenu Net.				
			£	s.	d.	£	s.	d.			
CARLETON.....	104	582	0	0	88	16	6	493	3	0	
ESSEX.....	73	333	10	0	46	13	9	286	16	3	
FRONTENAC, LENNOX ET ADDINGTON.....	215	1392	10	0	134	5	0	1258	5	0	
HASTINGS.....	87	454	10	0	63	19	3	390	10	0	
HURON, PERTH ET BRUCE.....	55	239	0	0	34	17	6	204	2	6	
KENT.....	76	354	10	0	49	6	3	305	3	9	
LINCOLN, HALDIMAND ET WELLAND.....	181	979	10	0	105	0	0	874	10	0	
LEEDS ET GRENVILLE.....	98	512	0	0	69	1	4	442	18	8	
LANARK ET RENFREW.....	72	324	0	0	45	14	7	278	5	5	
MIDDLESEX, première division.....	127	823	0	0	107	17	6	715	2	6	
Do seconde do.....	42	173	0	0	26	12	6	146	7	6	
NORTHUMBERLAND.....	63	360	0	0	50	0	0	310	0	0	
DURIAM.....	59	343	0	0	49	15	9	293	4	3	
NORFOLK.....	70	313	10	0	45	16	6	267	13	6	
OXFORD.....	67	369	5	0	61	3	1	308	1	11	
PRINCE EDOUARD.....	20	109	10	0	18	13	9	90	16	3	
PETERBORO.....	59	257	10	0	50	1	2	207	8	10	
PRESCOTT ET RUSSELL.....	23	116	0	0	19	10	0	96	10	0	
STORMONT, DUNDAS ET GLENGARRY.....	86	386	10	0	53	12	1	332	17	11	
SIMCOE.....	76	331	10	0	46	8	9	285	1	3	
WENTWORTH ET HALTON, division Sud.....	158	918	7	6	97	13	4	820	14	2	
Do do Nord.....	132	693	0	0	91	12	6	601	7	6	
WATERLOO.....	139	669	15	0	88	14	5	581	0	7	
YORK, division du Centre.....	122	908	0	0	103	17	1	804	2	11	
Do do Est.....	137	831	10	0	108	7	6	723	2	6	
Do do Ouest.....	182	1110	10	0	119	10	3	990	19	9	
Totaux.....		2523	£ 13885	7	6	1777	0	4	12108	7	2
Moins—Pour autant crédité d'icelle, en compte pour l'année 1849.....								5317	14	7	
Do pour autant payé pour l'année 1850.....								297	6	8	
								£ 5615	1	3	
DÉDUIRE—Montant déduit comme non payé pour l'année 1849.....								415	8	10	
									5199	12	5
AJOUTER—Montant reçu durant le mois de janvier 1851, étant partie du revenu de 1850, mais reçu pendant la période de ce compte.....								£ 6908	14	9	
								456	0	5	
Total courant.....								£ 31663	17	11½	
Balance portée ci-contre.....								2728	17	9½	

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) No. 1851.

ÉTAT du revenu des licences d'auberges, dans le Canada-Est, reçu entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, conformément

DENIERS PAYÉS.		Courant.		
		£	s.	d.
Wolfred Launière.....	Secrétaire trésorier, conseil municipal, comté de Bellechasse, étant le montant du revenu provenant des droits sur les licences d'auberges, prélevés dans cette municipalité, dans l'année 1848-9.....	16	0	0
Louis Hainault.....	Do do division No. 1, comté de Beauharnois, pour do.....	76	0	0
James Botham.....	Do do No. 2, pour l'année 1849-50.....	56	0	0
Edward Martel.....	Do do No. 1, comté de Bonaventure, pour l'année 1849-50.....	24	0	0
Joseph Eden.....	Do do No. 2, do, pour do.....	24	0	0
R. Trudell.....	Do do comté de Champlain, pour do.....	4	0	0
F. Ployart.....	Do do division No. 1, comté de Drummond, pour les années 1846-6-7-8-9-1850.....	76	0	0
P. Lainesso.....	Do do division No. 2, do de Dorchester, pour l'année 1849-50.....	48	0	0
P. B. De la Bruère.....	Do do comté de St. Hyacinthe, pour do.....	28	0	0
Pierre Benoit.....	Do do Huntingdon, pour do.....	104	0	0
Thomas Bodard.....	Do do division No. 1, comté de Lotbinière, pour les années 1848-9 et 1849-50.....	20	0	0
Edward Butler.....	Do do division No. 2, do, pour do et do.....	36	0	0
C. Archambault.....	Do do comté de Leinster, pour l'année 1849-50.....	36	0	0
A. C. D. DeColles.....	Do do de Montréal, pour do.....	116	0	0
David Brown.....	Do do de Missiskoui, pour do.....	52	0	0
Paschal Pepin.....	Do do de Nicolet, pour do.....	16	0	0
John Stars.....	Do do division No. 2, comté des Outaouais, pour do.....	28	0	0
Nicolas Gauthier.....	Do do comté de Portneuf, pour do.....	20	0	0
P. L. Giroux.....	Do do de Québec, pour do.....	108	0	0
Fabien LeSage.....	Do do de Rouville, pour do.....	60	0	0
F. X. Laforce.....	Do do de Richelieu, pour do.....	8	0	0
L. H. Benton.....	Do do de Stanstead, pour do.....	52	0	0
J. G. Robertson.....	Do do de Sherbrooke, pour do.....	40	0	0
H. L. Robinson.....	Do do de Shefford, pour do.....	20	0	0
F. S. R. Bellefeuille.....	Do do de St. Maurice, pour do.....	16	0	0
M. P. DeSalles Latrrière.....	Do do de Saguenay, pour l'année 1848.....	4	0	0
Léandro Demouchello.....	Do do de Deux-Montagnes, pour l'année 1849-50.....	72	0	0
Alex. Gorrie.....	Do do de Terrobonne, pour do.....	24	0	0
A. Berthelot.....	Do do de Vaudreuil, pour do.....	40	0	0
L. G. C. De St. François.....	Do do de Yamaska, pour do.....	12	0	0
Pierre Vézina.....	Do do de la ville des Trois-Rivières, pour do.....	48	0	0
Jacob W. Dergo.....	Do do de William Henry, pour do.....	24	0	0
Thomas Hickey.....	Do do village de Chambly, pour do.....	24	0	0
Joseph Dubreuil.....	Do do de Lachine, pour do.....	48	0	0
J. A. Barbeau.....	Do do de Laprairie, pour do.....	44	0	0
F. X. Gendreaux.....	Do do de Montagny, pour do.....	8	0	0
D. F. R. Nyo.....	Do do de Phillipsburgh, pour do.....	8	0	0
Charles Basin.....	Do do de St. Ours, pour do.....	8	0	0
Thomas R. Jobson.....	Do do de St. Jean, pour do.....	44	0	0
V. Champigny.....	Do do de Côte Louis, pour do.....	8	0	0
C. Dolbreck.....	Do do de St. Eustache, pour do.....	8	0	0
E. R. Fabre, maire.....	Balance d'icelui, dû à la cité de Montréal, pour l'année 1849-50.....	381	13	6
E. Demers, trésoriers.....	Do do dû à do pour l'année 1848-9.....	8	0	0
V. P. W. Dorion.....	Do do aux commissaires des écoles catholiques romains à Montréal, étant le montant à eux dû sur les licences d'auberges, pour l'année expirée le 30 juin 1850.....	266	16	4
William Lunn.....	Do do aux do des écoles protestantes à do étant le do pour les six mois expirés le do.....	139	10	2
J. Crémazio.....	Do do aux do des écoles catholiques romains à Québec, étant une partie d'icelui à eux dû pour l'année expirée le 1er juillet 1850.....	357	11	6
Wm. H. Dréhaud, greffier, conjoint de la paix, Montréal.....	Étant pour dépenses encourues pour la révocation de la licence d'auberge de F. X. Malette.....	3	10	0
	Balance portée à l'an prochain.....			
	Total courant.....	£ 6157	8	2

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice (B.) 1851.

29.

Appendice (B.) 1851.

janvier 1851, et des paiements faits sur icelui aux différents districts municipaux dans le Bas-Canada, du à l'acte de la province 8 Vic., chap 72.

RECETTES.										Courant.					
										£	s.	d.			
Balance de l'an dernier non dépensée.....										3588	10	1			
DISTRICTS.	No. des licences.	Montant brut des collections.			Frais de collection.			Revenu net.							
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.					
MONTREAL, division No. 1.....	256	1106	15	0	178	8	7	928	11	5					
Do do No. 2.....	191	825	17	6	130	10	8	686	7	8					
QUÉBEC.....	196	838	0	0	120	18	10	708	1	2					
TROIS-RIVIÈRES.....	23	100	12	6	20	5	0	71	7	6					
ST. FRANÇOIS.....	28	121	10	0	26	16	1	94	13	11					
CASPÉ.....	13	56	17	6	9	15	0	47	2	6					
Totaux.....	707	3044	12	6	513	8	9	2527	3	9					
Moins—Pour autant crédité d'icelle en à compte pour l'année 1849.....											4	2	6		
Ajouter—Balances au crédit des inspecteurs, 31 janvier 1851.....													£ 2527	1	3
Do Balances dues le 31 janvier 1850.....											14	5	0		
													2508	18	1
Total courant.....										£ 6157	8	2			
Balance portée ci-contre.....										£ 3492	6	8			

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

No. 30.

ÉTAT des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada sur warrants émis entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, à compte des dépenses du budget pour les années 1845, 1846, 1847, 1848 et 1849, tel que pourvu par les actes 8 Vic., chap. 69, 9 Vic., chap. 63, 10 et 11 Vic., chap. 34, 11 Vic., chap. 8, et 12 Vic. chap. 5.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Budget de 1845, 3 Vic., chap. 69.</i>							
Thomas A. Begly.....	Etant en à compte pour l'ouvrage fait au pont de Belleville.....			44	16	11	
James Gross, et autres...	Do à compte de leur contrat pour ouvrage fait au chemin de l'Original et Bytown.....			600	0	0	
Thomas G. Ridout.....	Do pour le mettre en état de payer l'ouvrage fait au chemin de Seugog.....			551	10	7	
							1106 7 0
<i>Budget de 1848, 9 Vic., chap. 63.</i>							
Thomas G. Ridout.....	Etant pour payer à R. Francis, pour dommages causés sur la rivière Trent.....			20	2	0	
James Slate, et autres...	Do pour ouvrage fait en creusant le chenal du lac St. Pierre.....	112	4	5			
John Molson.....	Do trois trimestres de loyer d'un chantier occupé à Sorel, jusqu'au 1er mai 1850, à £100 par année.....	75	0	0			
				187	4	5	
							207 6 5
<i>Budget de 1847, 10 et 11 Vic., chap. 34.</i>							
K. Tully.....	Etant pour surveiller l'érection d'une maison de douanes à Toronto.....			19	4	0	
Thomas A. Begly.....	Do pour le mettre en état de payer certaines réclamations contre le canal Chambly.....			30	12	6	
Valentino Hall, et autres.	Do pour payer l'ouvrage fait au pont de Chatham.....			407	3	3	
Thomas G. Ridout.....	Do à compte de l'allocation votée pour la construction d'une jetée et d'un phare d'entrée à Presqu'île.....			60	0	0	
William B. Hamilton, et autres.....	Do pour ouvrage fait aux ponts et côtes de Nottawasaga.....			71	8	6	
William McDonell.....	Do do au chemin de Peterborough et Lindsay.....			235	0	0	
J. C. Taché.....	Do do aux chemins de Gaspé.....			135	2	2	
Thomas G. Ridout.....	Do do au chemin de Métis et Mutano.....			1679	5	6	
James H. Price, commissaire, terre de la couronne.....	Do do rembourser cette somme avancée à M. Sims, pour l'exploration de la route du chemin de fer de Québec et Halifax.....			236	16	10	
							2874 12 9
<i>Budget de 1848, 11 Vic., chap. 6.</i>							
G. W. Wickstoed.....	Etant pour services comme greffier en loi du gouvernement, pour 1848.....			100	0	0	
B. Bradley.....	Salario comme gardien du dépôt de provision au ruisseau Shallop, sur l'île d'Anticosti, depuis le 16 octobre jusqu'au 31 décembre 1848, à £50 par année.....			10	9	3	
Représentant du feu A. W. Cochrane, conseil de la Reine.....	Etant pour services rendus par feu M. Cochrane, hors le terme, dans des affaires au criminel et différentes affaires liées à la justice criminelle, entre le 30 juin 1845 et — octobre 1848.....			279	2	1	
							389 11 4
<i>1849, 12 Vic., chap. 5.</i>							
J. B. Meilleur, surintendant des écoles du Canada-Est.....	Pour les écoles élémentaires pour le dernier semestre de 1848.....			345	12	2	
Do.....	Do pour la réparation et construction des maisons d'école.....			16307	10	0	
							16653 2 2
				£	21321	0 2	
					695	5 0	
				£	20625	15 2	
Total des paiements, courant.....							

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

No. 31.

ÉTAT COMPARATIF du revenu net et des dépenses du fonds consolidé de la province, pour les années 1849 et 1850.

Sources de revenu.	1849. Courant.		1850. Courant.		Causes d'augmentation ou de diminution.	Sources de revenu.		1849. Courant.		1850. Courant.		Augmentation.		Diminution.		Explications sur l'augmentation ou la diminution.		
	£	s. d.	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.			
Douanes, net.	412626	18	558353	10	170303	11	10	180125	1	719702	9	3	5	16904	1	10		
Accise, net.	211311	16	200171	3	0	1114	3	33604	14	2	32156	12	9	1478	1	5		
Territorial.	9568	14	7	2171	18	8	12146	4	1	35981	5	5	37344	6	0	1363	0	7
Droits des phares.	1009	9	7	1020	17	1	11	7	6	5387	19	3	8069	15	1	2681	15	7
Taxes des banques.	10763	4	6	13312	5	0	2549	0	6	11263	9	5	9459	7	11	1804	1	6
Travaux publics.	42615	1	7	52563	17	7	9948	16	0	67194	19	9	105489	14	8	38294	14	11
Commissions de milice.	21	5	1	16	5	0	5	0	1									
Amendes et confiscations, y compris les saisis.	1315	9	2	1173	18	3	141	10	11									
Revenu casuel.	14379	3	4	6993	4	8	7455	18	8									
Fonds des honoraires de justice.				3962	8	9	3962	8	9									
Totaux, courant.	513431	2	11	704235	18	3	199231	8	8	117355	18	7	11423	9	8	105932	8	11
													131121	2	10	131121	2	10
													532063	12	4	190364	16	0
													450913	8	2	109214	11	10

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, Toronto, avril 1851.

Les paiements de cette année comprennent simplement les arriérés de 1849.

Principalement l'intérêt sur le rachat des déchéances émises pour différentes commissions de chemins.
Dépenses additionnelles de l'administration de la justice, Canada-Ouest. £11817
Arriérés des écoles élémentaires, Canada-Est 13000
Do sociétés d'agriculture, Canada E. et O. 4500
Indemnité des membres. 8692
£38009

État des deniers payés par le receveur-général de la province du Canada, sur warrants émis entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour les travaux publics ci-dessous mentionnés; tel que pourvu par les actes du Canada, 4 et 5 Vic., chap. 28, et 9 Vic., chap. 63, et actes subséquents.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
	<i>4 et 5 Victoria, chap. 28.</i>						
Richard O. Duggan et autres.	Pour ouvrage fait au canal de la baie Burlington.....	260	0	8			
James Kirby et autres.....	Do au chemin de Brantford.....	495	0	0			
T. A. Begly.....	Do do aux ponts entre Montréal et Québec.....	25	17	9			
P. Laurencel.....	Do do au chemin de Gosford.....	150	19	10			
	<i>9 Vic., chap. 63, et actes subséquents.</i>						
	<i>Canaux du St. Laurent.</i>						
Hector Munro et autres.....	Pour ouvrage fait et matériaux fournis pour les canaux susdits.....	45088	8	1			
	Moins.—Cette somme reçue de M. Levy, comme loyer d'une bâtisse à lui louée, sur la ligne du canal de Lachine.....	570	0	0			
					44518	8	1
	<i>Canal Welland.</i>						
John Clark et autres.....	A compte de leur contrat pour ouvrage en voie de confection sur le dit canal, et diverses fournitures pour icelui.....				59213	7	1
	<i>Canal Chambly.</i>						
A. G. Lajoie et autres.....	Pour paiement d'ouvrage fait et exécuté sur le dit canal.....	3310	15	4			
	<i>Rivière Richélieu.</i>						
Michael Borne et autres.....	Pour le mettre en état de payer pour ouvrage fait et matériaux fournis pour icelle.....	6349	17	6			
					9660	12	10
	<i>Havres et Phares.</i>						
Thomas G. Ridout et autres.	Pour certain ouvrage fait pour ic eux.....	88	2	2			
Valentine Hall et autres.....	Pour le mettre en état de payer les journaliers pour ouvrage fait au havre du port Stanley.....	155	16	9			
Alfred Gough et autres.....	Do pour l'érection des phares.....	1984	7	6			
Thomas A. Begly.....	Pour certain ouvrage fait au quai de la Grosse-Isle.....	35	0	11			
Do.....	Pour payer les entrepreneurs, etc., pour le phare de Dover.....	53	12	6			
					2316	19	10
	<i>Chemins et ponts.—Canada-Ouest.</i>						
Thomas G. Ridout.....	Pour payer à Thomas Keofer, pour services par lui rendus pour le chemin d'Hamilton et Dover.....	25	0	0			
Do.....	Pour le mettre en état de payer certaines personnes pour ouvrage fait au chemin nord de Toronto.....	692	8	9			
Diverses personnes.....	Pour certain ouvrage fait au chemin de Rondeau.....	1	10	6			
Hiram Johnson et autres.....	A compte de leur contrat pour ouvrage fait sur le chemin de L'Orignal à Bytown.....	2186	18	3			
Diverses personnes.....	Do pour le chemin de Chatham et London.....	403	9	7			
					3309	7	1
	<i>Chemins et ponts.—Canada-Est.</i>						
William Wilson.....	Pour payer certains entrepreneurs pour ouvrage fait au chemin de Granby.....	804	0	0			
Thomas A. Begly.....	Do pour ouvrage fait au pont de Jacques-Cartier.....	118	17	10			
Do.....	Do F. L. Pondrier, pour frais sur le chemin Arthabaska.....	43	2	0			
William Wilson.....	Do entrepreneur, pour ouvrage fait sur le chemin de Stanscad.....	241	0	0			
Thomas A. Begly.....	Pour ouvrage fait au pont de Melbourne.....	420	14	4			
					1627	14	8
	<i>Travaux des Outaouais.</i>						
William Wilson.....	Pour payer certains ouvrages faits à l'écluse et chaussée Ste. Anne.....				271	13	5
	<i>Divers.</i>						
Diverses personnes.....	Pour terres prises et dommages à eux causés, sur divers travaux publics.....	4962	3	0			
Jean Chabot, commissaire en chef des travaux publics.....	Etant pour l'achat de la propriété contigue à la maison du gouvernement à Montréal.....	4000	0	0			
Diverses personnes.....	Pour le relevé du canal Champlain.....	22	2	10			
Anthony H. Sims.....	Do dépenses encourues à recueillir des statistiques de chemin de fer.....	32	14	4			
					9017	0	2
	Total des paiements.....				£130867	1	5

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

État des warrants émis par le receveur-général de la province du Canada, entre le 1er février 1850, et le 31 janvier 1851, pour payer diverses dépenses nécessaires du gouvernement civil du Canada, et pour lesquelles un vote de subsides est demandé.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
William B. Robinson....	État la somme de £5000 pour être distribuée parmi les sauvages sur le Lac Supérieur, y compris £30 pour fret.....	5030	0	0			
	Moins—le montant suivant remboursé par W. Robinson.....	800	0	0			
					4230	0	0
William Wilson.....	Pour le mettre en état de payer le séminaire de St. Sulpice, à Montréal, étant pour le droit de commutation sur la propriété achetée à Montréal, des héritiers McGill DesRivières.....				240	4	3
W. H. Robinson, député commissaire général....	État pour dépenses encourues par le commissariat pour le transport des troupes; etc., venant en aide au pouvoir civil, depuis le 1er avril, jusqu'au 30 septembre 1850.....				25	19	0
Do.....	Do pour de d'un détachement de la brigade des carabiniers du Sault Ste. Marie, à Toronto.....				143	16	8
Capt. H. J. M. Campbell.	Do pour leur rembourser certaines dépenses additionnelles, auxquelles il a été exposé, aux Trois-Rivières, avec un détachement du 19e régiment, pour venir en aide au pouvoir civil, durant les émeutes récentes.....				18	10	0
Lieut. G. B. Jennings....	Pour le même service.....				18	10	0
Jacques Viger.....	Trésorier et l'un des Commissaires nommés en vertu de l'acte 12 Vic., chap. 68, étant pour salaires et dépenses contingentes de la commission nommée pour le paiement des pertes causées par la rébellion dans le Bas-Canada, depuis le 1er septembre 1850.....				1528	0	0
Thomas C. Keefer.....	État pour le relevé du fleuve St. Laurent, au-dessus et au-dessous de Québec.....	650	0	0			
Thomas A. Bogly.....	Do do do.....	19	19	6			
					669	19	6
Rév. G. M. Ross.....	Do une année d'intérêt, jusqu'au 29 septembre 1850, sur £69 15s. 7d., restant dû sur la prix d'achat d'un lot de terrain propre à l'érection d'un asile des lunatiques à Montréal.....				4	3	9
William Bristow, William Snaith, et C. E. Bello.	Pour les mettre en état, comme commissaires nommés pour s'enquérir des affaires de la banque d'épargnes de Montréal, de payer les dépenses de cette commission.....				350	0	0
Robert Baldwin, procureur-général, Ouost....	Pour services spéciaux.....				10	0	0
Thomas A. Bogly.....	État pour payer William Hlgman pour réparations, faites au chemin de Dundas et Waterloo.....				334	9	2
Lewis Shicklune.....	Do pour un bac, pour le canal de la Baie Burlington.....				75	0	0
Wm. K. McCord, s'rint. de police, Québec....	Do pour le paiement et le compte des dépenses contingentes de l'établissement de police riverain, à Québec, pour le mois de novembre dernier—lequel montant doit être remboursé au receveur-général, lorsque la chambre du commerce le paiera.....				*110	18	7
R. B. Johnson, magistrat spécial.....	Montant de la liste des paiements et dépenses contingentes de la police rurale, à Nicolet, pour le mois expiré le 10 janvier 1851.....				149	3	3
Hugh Allan.....	Do pour gaz fourni aux troupes dans le marché Baussecours.....				74	4	0
D. G. McDonoll et A. DeSalaberry, dept. adjt. général de milice....	Dépenses contingentes de leurs départements durant le trimestre expiré le 31 décembre 1850, étant un excédant de la somme votée pour ce service en 1850.....				164	10	8
C. Borezy, maître de poste, Toronto.....	Balanco des frais de port du même département, durant le trimestre expiré le 5 octobre 1850.....				19	7	0
John King.....	Salario comme gardien des bâtisses publiques à Québec, depuis le 24 octobre, jusqu'au 31 décembre 1850, à £100 par année.....				18	15	0
Thomas G. Ridout et J. W. Brent.....	Pour réparations et assurances des bâtisses publiques à Toronto.....				101	13	9
William Wilson.....	A. Willis Russell, comme avance faite sur le loyer de bâtisses à Québec, lesquelles doivent être employées comme bureaux publics.....				625	0	0
H. Thompson, et autres..	Do pour réparations, changements, etc., faits aux bâtisses publiques à Toronto, par suite de la translation du gouvernement, étant l'excédant sur la somme votée pour ce service dans le budget de 1850.....				798	17	9
	Total des paiements courant.....	£	9711	2	4		

* Ce montant a été remboursé par le bureau du commerce à Québec, depuis que ce compte a été fermé.

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

Appendice (B.) 1851.

No. 34.

ÉTAT des affaires de la province du Canada, le 31 janvier 1851, dans lequel l'année 1850 est comprise.

DT.	Courant.			AV.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Prêts à des Compagnies.</i>										
Compagnie du havre de Cobourg	11277	12	10							
Do do compte de G. S. Boulton	3350	12	6							
Compagnie du canal Desjardins	30085	19	8							
Compagnie du chemin de fer de Erie et Ontario	7914	3	1							
Compagnie de la navigation de la Grande-Rivière	825	11	2							
Académie de Grantham	438	2	8							
Compagnie du havre de Oakville	2267	18	11							
Compagnie du havre de Port Hope	1198	4	7							
Compagnie de la navigation du Tay	1941	0	3							
<i>Travaux Provinciaux.</i>										
Canaux du St. Laurent	1504307	10	5							
Canal Welland	1453681	1	4							
Canal Chambly et Rivière Richelieu	90517	18	1							
Lac St. Pierre	73568	15	5							
Canal de la Baie Burlington	50468	7	2							
Travaux des Outaouais	109316	9	11							
Havres et phares	253314	3	1							
Amélioration de la rivière Trent	139276	11	0							
Ponts et chemins, Haut-Canada	512561	17	4							
Do Bas-Canada	301963	4	5							
Pénitentiaire Provincial	34207	15	1							
Divers	42329	18	34							
Pertes causées par les travaux publics et autrement										
Reclamations de la rébellion et invasion, Canada-Est	8642	12	11							
Emprunt de Québec	99970	0	0							
Société en loi	6000	0	0							
Asile des lunatiques	26750	0	9							
Fonds des bourses du Haut-Canada	7500	0	0							
Do Montréal	625	0	0							
Do Kamouraska	1775	0	0							
Do Aylmer	285	0	0							
Débentures provinciales, acte 9 Vic., chap. 65, et 12 Vic., chap. 58										
Do do acte 9 et 10 Vic., chap. 62, et 55	8642	12	11							
Do do acte 9 Vic., chap. 33	99970	0	0							
Do do acte 9 Vic., chap. 61, et 12 Vic., chap. 32	6000	0	0							
Do do acte 13 et 14 Vic., chap. 2, et 18	26750	0	0							
Do do acte 12 Vic., chap. 113	20500	0	0							
Do do Kamouraska	19250	0	0							
Do do Aylmer	1775	0	0							
Do do	285	0	0							
Rachat de la dette publique										
	59279	0	8							
	4597402	11	61							
	112061	0	8							
	150047	12	11							

Fonds Spéciaux	Courant.			Fonds Spéciaux	Courant.			Total courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Placement des Fonds Spéciaux.</i>										
Fonds des réserves du clergé, Canada-Ouest	167247	0	2							
Do do dans la province	44464	11	14							
Do do ventes nouvelles	117100	0	0							
Do do Canada-Est, 5 par cent, débentures provinciales	58301	6	3							
Do do dans la province	1900	0	0							
Do do nouvelles ventes	2306	0	0							
Fonds des écoles de grammaire	31962	6	8							
Do do compte spécial	1590	0	0							
Fonds des biens des Jésuites	53715	0	0							
Fonds des inspecteurs de bois, Québec	4759	0	0							
Fonds des sauvages	66376	13	4							
Compte d'argent	502933	0	5							
Baring et Cie	16007	5	10							
Glynn et Cie	69493	6	0							
Bosquet et Cie	118	16	8							
Banque d'Angleterre	243	6	0							
Do placement	62366	10	7							
Fonds de la Trinité, Québec	122	10	14							
Emigration, 1847	28899	1	2							
Licences de mariages, Canada-Ouest	200	13	7							
Compagnie du havre de Montréal	814	8	5							
Items pour lesquels il n'est pas pourvu	9711	2	4							
Construction des maisons d'écoles, Bas-Canada	2206	0	0							
Travaux publics pour lesquels il n'est pas pourvu	5687	9	11							
Total courant										
	6176500	14	33							
	6176500	14	33							

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, Toronto, avril 1851.

No. 35.

ÉTAT détaillé des paiements et déductions faites sur les revenus constituant le fonds consolidé de la province du Canada, pour frais de régie, collection, droits remis, etc., pour l'année expirée le 5 janvier 1851.

NOMS.	SERVICES.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
A MÊME LE REVENU DES DOUANES.							
<i>Port de Montréal.</i>							
Feu William Hall.....	Salario comme collecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 avril 1850, à £750 courant, par année.....	187	10	0			
R. H. Hamilton.....	Do comme gérant dito, depuis le 6 avril, jusqu'au 30 avril 1850, à £750 courant, par année.....	51	10	2			
T. Bouthillier.....	Do comme collecteur, depuis le 1er mai 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £600 courant, par année.....	408	15	9			
R. H. Hamilton.....	Do comme inspecteur préposé au débarquement, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 avril 1850, à £100 sterling par année.....	121	13	4			
Do.....	Do comme dito, depuis le 1er mai 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £400 sterling par année.....	331	11	0			
Thomas Thain.....	Do 1er officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £200 sterling.....	243	6	8			
Henry Pratt.....	Do comme 2d dito, depuis le 6 janvier, jusqu'au 28 octobre 1850, à £200 sterling, par année.....	193	15	10			
Do.....	Do comme dito, depuis le 29 octobre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 sterling par année, étant la demie paie, comme absent sous congé.....	24	15	6			
James Mills.....	Do comme inspecteur de marée, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £150 sterling par année.....	182	10	0			
J. W. Oliver.....	Do comme 1er clerc et garde magasin, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £200 sterling par année.....	243	6	8			
John Lewis.....	Do comme 2d clerc, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £175 sterling.....	212	18	4			
John N. Travers.....	Do comme 3e clerc, pour dito, à £150 sterling.....	182	10	0			
C. P. Stone.....	Do comme 4e do pour dito, à £100 do.....	121	13	4			
H. W. King.....	Do comme clerc de l'inspect. préposé aux débarq., pour do à £100 do.....	121	13	4			
Henry Fletcher.....	Do comme officier de douanes, pour dito, à £20 dito.....	24	6	10			
Feu A. Henderson.....	Do comme do depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 juillet 1850, à £20 sterling par année.....	12	3	5			
William Scholes.....	Do comme éclusier, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 juillet 1850.....	37	4	9			
Robert Hampson.....	Do comme clerc, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £160 courant, moins £2 9s. 4d., déduit.....	147	10	8			
E. Vennor.....	Do comme dito, pour dito.....	130	0	0			
J. J. King.....	Do comme priseur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £150 courant, moins £2 1s. 4d., déduit.....	147	18	11			
Léon Globenski.....	Do comme dito, pour dito.....	125	0	0			
William McNider.....	Do comme ex-garde magasin, pour dito.....	125	0	0			
John Gray.....	Do comme officier pour prévenir la contrebande, depuis le 6 janvier, jusqu'au 14 juillet 1850, et depuis le 6 octobre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 par année.....	78	1	8			
William Eden.....	Do comme officier préposé aux débarquements, depuis le 6 juillet 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	37	10	0			
J. H. Smith.....	Do comme dito à Lachine, depuis le 6 juillet, jusqu'au 5 octobre 1850, à £75 par année.....	18	15	0			
John Douglas.....	Do comme assistant do et peseur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	44	10	0			
A. Drysdale.....	Do comme messenger, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 juillet 1850, à £50 par année.....	25	0	0			
William Scholes.....	Do comme dito et gardien de maison, depuis le 6 juillet 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £80 par année.....	40	0	0			
Jane Scholes.....	Do comme gardien de maison, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	54	15	0			
T. Bouthillier.....	Pour le mettre en état de payer le salaire de dix officiers de douanes, pour do do.....	109	15	0			
Do.....	Do do pour payer les officiers de douanes chargés d'accoster les vaisseaux, pour do do.....	404	15	9			
Do.....	Do do pour payer do de veiller aux entrepôts, pour do do.....	349	2	6			
Do.....	Do do pour payer le bois, papeterie, frais de port, etc., pour do.....	200	8	2			
Do.....	Do do do les réparations, impressions, ameublement, etc., pour do do.....	152	0	7			
					5071	8	8
<i>Porté en l'autre part.....</i>					£ 5071	8	8

1851.		NOMS.		SERVICE.		Montant.		Total cou- rant.		1851.	
				Montant rapporté.		£	s. d.	£	s. d.		
				<i>Port de Québec.</i>				5071	8	8	
	Henry Jessopp.....	Salairo	comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....			750	0 0				
	Charles G. Stuart.....	Do	comme officier préposé au débarq. des effets, do do à £500 stor.			610	0 0				
	John Bruce.....	Do	comme premier commis, pour do do à £300 do			366	0 0				
	James Prendergact.....	Do	comme second commis, pour do do à 250 do			306	0 0				
	Charles Secretan.....	Do	comme troisième commis, pour do do à 200 do			244	0 0				
	Francis Thompson.....	Do	comme quatrième commis, pour do do à 100 do			122	0 0				
	Edward Bartlett.....	Do	comme commis de l'officier préposé au débarquement des effets, depuis le 6 janvier, jusqu'au 17 mai 1850, à £100 ster. par année.			44	11 6				
	Do.....	Do	pour avoir agi comme officier préposé au débarquement et à la visite des effets, depuis le 18 mai, jusqu'au 17 juin 1850, à £175 sterling par année.			18	3 7				
	Do.....	Do	comme commis de l'officier préposé au débarquement des effets, depuis le 18 juin 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 ster. par ann. agissant comme do, depuis le 20 mai, jusqu'au 17 juin 1850, à £100 sterling par année.			67	0 8				
	James E. Walsh.....	Do	pour avoir agi comme officier préposé au débarquement des effets, première classe, depuis le 6 janvier, jusqu'au 17 mai 1850, à £350 sterling par année.			9	14 5				
	John Fletcher.....	Do	pour avoir agi comme officier préposé au débarquement des effets, première classe, depuis le 6 janvier, jusqu'au 17 mai 1850, à £350 sterling par année.			156	0 3				
	Do.....	Do	comme do, depuis le 18 mai 1850 jusqu'au 6 janvier 1851, à £175 ster. par année, étant la moitié de son salaire, s'étant absente avec permission.			135	9 10				
	John P. Meara.....	Do	comme 2 ^e seconde classe, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £200 sterling.			244	0 0				
	Charles E. Allan.....	Do	comme do, pour do, à £200 sterling.			244	0 0				
	John Pfo.....	Do	comme inspecteur des cargaisons, pour do, à £150 sterling.			183	0 0				
	Thomas Lambert.....	Do	comme assistant do, pour do, à £20 sterling.			24	8 0				
	James Carmichael.....	Do	comme do, pour do, à do do.			24	8 0				
	H. McCauley.....	Do	comme messenger, pour do, 365 jours, à 4s. sterling.			89	1 2				
	H. Kavanagh.....	Do	comme sous-collecteur à Gaspé, pour l'année expirée le 5 janvier 1851, à £150 sterling.			183	0 0				
	John Fraser.....	Do	comme do, à New-Carlisle, pour do, à £120 sterling.			146	8 0				
	E. Flynn.....	Do	comme officier de côte, à Percé, pour do, à £40 sterling.			48	16 0				
	P. Gauvreau.....	Do	comme do, à la Pointe-aux-Pères, pour do, à £50 ster. ...			61	0 0				
	Henry Jessopp.....	Pour	le mettre en état de payer pour une chaloupe à Gaspé, durant la saison de 1849, £83 3s. 6d. sterling.			101	9 5				
	Do.....	Do	do quatre rameurs, do do, £89 16s. sterling.			109	11 1				
	Do.....	Do	do do réparat. d'une chaloupe et bois de chauf, do £37 2s. 4d. do			45	6 8				
	Do.....	Do	do do loyer d'un bureau à Gaspé, £13 17s. 9d. do			16	18 10				
	Do.....	Do	do do à New-Carlisle, £13 17s. 10d., do			16	18 11				
	George Henderson.....	Salairo	comme commis, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....			182	10 0				
	N. N. Ross.....	Do	comme do, pour, do do do			186	17 6				
	J. C. Belleau.....	Do	pour avoir agi comme sous-collecteur, Isles de la Magdeleine, pour do			146	0 0				
	James Scaly.....	Do	comme gardien, pour do			125	0 0				
	E. Mann.....	Do	comme officier de côte, à New-Carlisle, pour do			50	0 0				
	H. McHugh.....	Do	comme pesour, pour do			50	0 0				
	James Gillard.....	Do	comme do, depuis le 6 janvier, jusqu'au 12 juin 1850, à £50 courant par année.			22	5 1				
	John Turner.....	Do	comme emballer, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....			100	0 0				
	A. Gaudry.....	Do	comme priseur, balance due sur son salaire, pour l'année 1849...			65	0 0				
	do.....	Do	comme do, depuis le 1er mai 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £125 par année.			85	3 3				
	Thomas Lambert.....	Do	comme assistant inspecteur des cargaisons, balance due pour les saisons de 1849 et 1850.			50	0 0				
	A. C. Taschereau.....	Do	comme 1er officier préposé au débarquement des effets, depuis le 18 juin 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £150 par année.			82	7 11				
	George Barnston.....	Do	comme officier préposé pour prévenir la contrabande, à Tadoussac, depuis le 2 novembre 1849, jusqu'au 30 avril 1850.			80	8 4				
	J. Radford.....	Do	comme do do, à do, depuis le 1er mai, 1850 jusqu'au 5 janvier 1851.			41	6 10				
	P. Ahern.....	Pour	droit sur les bateaux à vapeur, pour l'an. expirée le 5 janvier 1851..			47	5 0				
	Henry Jessopp.....	Pour	le mettre en état de payer pour l'usage d'un bateau à vapeur, pour do.			41	13 4				
	Do.....	Do	do pour payer les gages des gardiens et poseurs, pour do			180	2 8				
	Do.....	Do	do pour payer des officiers de douanes surnuméraires, pour do			100	0 0				
	Do.....	Do	do pour payer les comptes de pension, pour do			471	15 0				
	Do.....	Do	do pour payer des hommes de chaloupe, à New-Carlisle, pour do.			60	0 4				
	Do.....	Do	do pour payer des hommes de chaloupe additionnels, pour do...			21	5 6				
	Do.....	Do	do pour payer le bois de chauffage, frais de port, papeterie, etc., pour do do do			130	15 4				
	Do.....	Do	do pour payer le loyer de la maison de douanes, pour l'année expirée le 1er novembre 1850. £250 0 0								
	Do.....	Moins—	Reçu de C. E. Levey, pour loyer d'une voûte, pour do			40	0 0				
	Do.....	Do	do pour payer le loyer du magasin d'entrepôt, pour l'année expirée le 1er novembre 1850.			210	0 0				
	Thomas Lambert.....	Salairo	comme employé de douanes, pour l'année expirée le 31 déc. 1850.			50	0 0				
	James Carmichael.....	Do	do pour do do do			50	0 0				
				Ports en l'autre part.....		£		7012	2	5	
						£		12083	11	1	

Appendice
(B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.		1851.			
NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total cou- rant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>			12083	11 1
	<i>Port de St. Jean.</i>				
William Macrao.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	500	0 0		
Do	Loyer d'un bureau, depuis le 6 janv., jusqu'au 12 mai 1850, à £40 par ann.	14	1 1		
Do	Do depuis le 13 mai 1850 jusqu'au 5 janvier 1851, à £60 do....	38	18 0		
Do	Do allouance additionnelle.....	10	0 0		
Do	Loyer du ci-devant magasin d'entrepôt, pour l'an. expirée le 31 mars 1850.	12	10 0		
Do	Fournitures de bureau, bois de chauff., frais de port, etc., de 5 janv. 1851.	104	16 9		
James W. Taylor.....	Salaire comme inspecteur, pour do do	200	0 0		
Thomas Watkins.....	Do comme commis, pour do do	125	0 0		
L. C. Vandal.....	Do comme officier préposé au débarquement des effets, pour do do..	70	0 0		
Francis Crispo.....	Do comme assistant commis, pour do do	75	0 0		
Benjamin Burland.....	Do comme jaugeur, pour do do	125	0 0		
William Leggatt.....	Do comme officier préposé au débarquement des effets, pour do do..	100	0 0		
Do	Allocation pour prendre soin de la maison de douanes, depuis le 18 mai 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £15 par année	9	10 6		
Léon Fournier.....	Salaire comme priseur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0 0	1509	15 4
	<i>Port de Philipsburgh.</i>				
P. P. Russell.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	200	0 0		
Do	Allocation pour loyer d'un bureau et bois de chauffage, pour do do ...	25	0 0		
Do	Papeterie, etc., pour do do	2	4 3		
J. Henderson.....	Salaire comme inspecteur, pour l'année expirée le 1er janvier 1851.....	75	0 0	802	4 3
	<i>Port du Côteau du Lac.</i>				
J. Ferrigo.....	Salaire comme collecteur, depuis le 24 janvier 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....			71	0 6
	<i>Port de Stanstead.</i>				
James Thompson.....	Salaire comme collecteur, depuis le 1er janvier 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £125 par année.	126	14 5		
Do	Loyer d'un bureau, depuis le do, jusqu'au do à £25 do	25	6 10		
Do	Frais de voyage, de port, etc., pour l'année 1850.	4	19 2		
Andrew Patton.....	Salaire comme inspecteur, depuis le 1er janvier 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £50 par année.....	50	13 9		
F. J. Parker.....	Do comme do, depuis le 1er janvier 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £50 par année.....	50	13 9		
William McGowan.....	Do comme do, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 août 1850, à £40 par année; et depuis le 1er septembre 1850 jusqu'au 5 janvier 1851, à £30 par année	37	1 6		
Matthew Dixon.....	Do comme do, à Georgeville, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 août 1850, à £30 par année; et depuis le 1er septembre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £40 par année.....	33	17 8	329	7 1
	<i>Port de Beauce.</i>				
T. J. Taschereau.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....			76	0 0
	<i>Port de Dundee.</i>				
L. H. Masson.....	Salaire comme collecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 21 avril 1850, à £200 par année.....	59	9 11		
Do	Papeterie, etc., depuis do jusqu'au do	2	5		
John Cameron.....	Salaire comme collecteur, depuis le 23 avril 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £125 par année.....	88	3 0		
Do	Bois de chauffage, papeterie, etc., depuis do jusqu'au do	10	1 0		
J. H. Smith.....	Salaire comme officier préposé au débarquement des effets, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 juillet 1850; et depuis le 10 octobre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	56	5 0		
Do	Frais de voyage de Lachine et à Lachine.....	6	5 0	222	10 6
	<i>Port de Lacolle.</i>				
Thomas Gordon.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do	Loyer d'un bureau, pour do do	20	0 0		
Do	Alloué pour une chaloupe à la rivière Station, pour do	10	0 0		
Do	Papeterie, etc., pour les années 1849 et 1850.....	3	6 9		
Edward Marsh.....	Salaire comme officier préposé au déb. des effets, pour l'an. exp. le 5 jan. 1851	50	0 0	183	6 9
	<i>Port de Compton.</i>				
R. Vincent.....	Salaire comme collecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 avril 1850, à £75 par année.....	18	10 0		
Do	Loyer d'un bureau, depuis le do jusqu'au do; à £10 do	2	10 0		
A. Workman.....	Salaire comme officier préposé pour prévenir la contrebande, depuis le 19 février, jusqu'au 5 avril 1850, à £50 par année.....	6	5 0	27	10 0
	<i>Porté en l'autre part.....</i>			£ 14804	5 6

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
	<i>Montant rapporté.....</i>				14804	5	6
	<i>Port de Clarenceville.</i>						
Charles Stewart.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, pour do do	20	0	0			
Andrew Holden.....	Salaire comme officier proposé pour prévenir la contrebande, pour do do	16	0	0			
	<i>Port d'Hemmingford.</i>				136	0	0
G. N. Johnson.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, pour do do	10	0	0			
Do	Bois de chauffage, papeterie, etc., pour do do	4	10	0			
	<i>Port de Huntingdon.</i>				89	10	0
James Botham.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, pour do do	12	0	0			
	<i>Port de Russelltown.</i>				112	0	0
John Davidson.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, bois de chauffage et papeterie, pour do do	20	0	0			
	<i>Port d'Eaton.</i>				145	0	0
H. F. Moore.....	Salaire comme collecteur, depuis le 5 janvier, jusqu'au 25 mai 1850, à £75 par année.....	29	1	6			
Do	Loyer d'un bureau, depuis do jusqu'au do à £10 do	3	17	6			
Do	Bois de chauffage, etc., depuis le do jusqu'au do	4	5	3			
	<i>Port de Frelighsburgh.</i>				37	3	9
A. Kemp.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, bois de chauffage et papeterie, pour do do	20	0	0			
	<i>Port de Pollon.</i>				120	0	0
J. H. McVey.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do	Loyer d'un bureau et bois de chauffage, pour do do	18	0	0			
	<i>Port de Sulton.</i>				118	0	0
Benjamin Seaton.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, bois de chauffage et papeterie, pour do do	20	0	0			
	<i>Port de St. Régis.</i>				95	0	0
W. B. Gwyn.....	Salaire comme collecteur pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, bois de chauffage et papeterie, pour do do	25	0	0			
Do	Frais de transport de sa famille et de ses effets, de Belleville à ce port....	5	12	6			
H. J. Macdougall.....	Salaire comme officier proposé au débarquement des effets, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
	<i>Port d'Amherstburgh.</i>				230	12	6
F. Caldwell.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do	Loyer d'un bureau et d'un magasin, pour do do	12	0	0			
James Hamilton.....	Salaire comme officier proposé au débarquement des effets, pour do do	50	0	0			
	<i>Port de Belleville.</i>				162	0	0
S. S. Finden.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
Do	Loyer d'un bureau, pour do do	15	0	0			
Do	Bois de chauffage, papeterie, etc., pour do do	20	14	2			
Do	Frais de transp., etc., pour examiner les comptes pour le havre de Cobourg.	34	0	0			
Henry Easton.....	Salaire comme officier proposé au débarquement des effets, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
	<i>Port de Bath.</i>				269	14	2
Wm C. McKenzie.....	Salaire comme collecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 2 nov. 1850, à £100 par année.....	82	13	4			
John Cameron.....	Do pour avoir agi comme collecteur, depuis le 3 nov. 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 par année.....	17	6	8			
Do	Do comme officier proposé au débarquement des effets, depuis le 6 janvier, jusqu'au 2 nov. 1850, à £50 par année.....	41	6	8			
Do	Loyer d'un bureau pour l'année expirée le 5 janvier, 1851.....	6	0	0			
	<i>Porté en l'autre part.....</i>				147	6	8
					£ 16466	12	7

Appendice
(B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.	NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total cou- rent.		1851.		
			£	s. d.	£	s. d.			
		Montant rapporté.....			16466	12	7		
		<i>Port de Brockville.</i>							
	William B. Simpson.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	300	0 0					
	Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	25	0 0					
	Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	29	12 5					
	Do.....	Frais de transport de sa famille et de ses effets, du Côteau du Lac à ce port.....	26	10 0					
	H. J. Duff.....	Salaire comme inspecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 août 1850, à £75 par année.....	43	15 0					
	A. Dixon.....	Do pour avoir agi comme inspecteur, depuis le 6 août, jusqu'au 17 septembre 1850, à £75 par année.....	8	15 3					
	William Adamson.....	Do comme inspecteur, depuis le 18 septembre, jusqu'au 9 décembre 1850, à £75 par année.....	16	16 7					
	J. A. Walker.....	Do comme do, depuis le 10 déc. 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 par année.....	7	2 6					
	A. Dixon.....	Do comme officier proposé au débarquement des effets, depuis le 6 janv., jusqu'au 5 août 1850, à £50 par année.....	29	4 1					
	Do.....	Do comme do depuis le 18 sept. 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £50 par année.....	14	19 8					
	William Dunham.....	Do comme officier préventif, depuis le 20 avril 1850, jusqu'au 5 janv. 1851, à £50 par année.....	35	11 0					
	R. A. Kelly.....	Do comme officier proposé au débarquement des effets, depuis le 1er octobre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à 5s. par jour.....	24	5 0					
		<i>Port de Bond Head.</i>			561	11	0		
	Edward Clark.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....			50	0	0		
		<i>Port de Chippawa.</i>							
	O. T. Macklem.....	Salaire comme collecteur pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	200	0 0					
	Do.....	Loyer d'un bureau et bois de chauffage, pour do do do.....	25	0 0					
	Do.....	Do au pont, chutes de Niagara, pour do do do.....	7	10 0					
	Do.....	Do à la traverse, do do pour do do do.....	6	0 0					
	Do.....	Do à do pour arrérages.....	12	19 1					
	J. McDonald.....	Salaire comme officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0					
	G. Nicholson.....	Do comme inspecteur, pour do do do.....	50	0 0					
	H. N. Warren.....	Do comme officier de douanes, pour do do do.....	50	0 0					
	J. Wilkinson.....	Allocation pour services durant la maladie de M. Warren.....	9	0 0					
		<i>Port de Cornwall.</i>			460	9	1		
	Guy C. Wood.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0					
	Do.....	Pour escompte de banque sur les dépôts.....	0	2 11					
	Angus McDonnell.....	Salaire comme officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	50	0 0					
		<i>Port de Cobourg.</i>			150	2	11		
	W. H. Kittson.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	226	10 0					
	Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	12	10 0					
	Do.....	Bois de chauff., papeterie, frais de port, etc., pour les années 1849 et 1850.....	22	4 4					
	J. McCarroll.....	Salaire comme officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janv. 1851.....	50	0 0					
		<i>Port de Chatham.</i>			311	4	4		
	William Cosgrave.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0 0					
	Do.....	Loyer de magasin d'entrepôt, pour do 1er sept. 1850.....	20	0 0					
		<i>Port de Dickenson's Landing.</i>			146	0	0		
	John Verner.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0					
	Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	18	0 0					
	Do.....	Bois de chauffage, papeterie, etc., pour do do.....	5	1 10					
		<i>Port de Dunnville.</i>			123	1	10		
	W. B. Sheehan.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0					
	Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	12	0 0					
	Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	17	1 9					
	William Benson.....	Chaloupe à rames, pour l'usage du département des douanes.....	5	12 6					
	Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour le bureau au port Maitland, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	15	14 3					
	S. Amsden.....	Salaire comme officier de douanes, pour do do.....	75	0 0					
	James Wright.....	Do comme do do do.....	75	0 0					
		<i>Port du Fort Érié.</i>			300	8	6		
	Honble. James Kirby.....	Salaire comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	150	0 0					
	Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	15	0 0					
		<i>Porté en l'autre part.</i>	£	165	0	0	18568	10	9

1851.

1851.

N O M S .	S E R V I C E .	Montant.		Total cour- rant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>	165	0 0	18568	10 9
	<i>Port du Fort Erié.—(Continuation.)</i>				
Honble. James Kirby.....	Bois de chauffage pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	3	15 0		
Edward Anderson.....	Salario comme inspecteur, pour do do.....	75	0 0		
O. Schryer.....	Do comme officier de douanes, pour do do.....	50	0 0		
				293	15 0
	<i>Port de Gananoque.</i>				
E. Wobstor.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	6	0 0		
Do.....	Bois de chauffage, pour do do do.....	2	5 9		
Edward Nulty.....	Salario comme collecteur, pour do do.....	50	0 0		
				158	5 9
	<i>Port de Goderich.</i>				
John Galt.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	15	0 0		
				115	0 0
	<i>Port d'Hallowell ou Picton.</i>				
John P. Roblin.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	10	0 0		
Thomas Kennedy.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0 0		
				160	0 0
	<i>Port d'Hamilton.</i>				
John Davidson.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	500	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	20	0 0		
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	103	17 3		
William Pring.....	Salario comme inspecteur, pour do do.....	200	0 0		
J. W. Mills.....	Do comme priseur, pour do do.....	125	0 0		
H. Vallance.....	Do comme clerc, pour do do.....	125	0 0		
William Beatty.....	Do comme 2d clerc, depuis le 19 janvier 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	72	1 5		
J. H. Palmer.....	Do comme 1er officier de douanes, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 oct. 1850, à £75 par année.....	56	5 0		
Josoph Wetherall.....	Do comme do, depuis le 28 novembre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	7	19 0		
Do.....	Do comme 2d do, depuis le 6 janvier, jusqu'au 27 novembre 1850, à £50 par année.....	44	11 3		
James Cutler.....	Do comme extra do, depuis le 5 janvier jusqu'au 5 décembre 1850, à £50 par année.....	5	8 9		
David Leahey.....	Do comme do, depuis le 28 novembre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £50 par année.....	45	16 8		
William Adamson.....	Do comme do, depuis le 10 décembre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £50 par année.....	3	13 4		
Do.....	Frais de voyage depuis le port de Brockville.....	5	10 0		
George Maxwell.....	Salario comme officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0 0		
J. H. Boyle.....	Do comme officier de douanes temporaire, pour 14 jours, à 5s.....	3	10 0		
Robert McDonald.....	Do comme omballour et examinateur, 157 jours, à 5.....	39	5 0		
				1432	17 8
	<i>Port de Kingston.</i>				
James Hopkirk.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	500	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	60	0 0		
Do.....	Pour visiter les magasins, pour loyer, pour do do.....	12	10 0		
Do.....	Bois de chauffage, frais de port, papeterie, etc., pour do do.....	104	2 11		
G. A. Mailleou.....	Salario comme inspecteur, pour do do.....	175	0 0		
B. Horner.....	Do comme 1er clerc, pour do do.....	125	0 0		
Do.....	Frais de voyage de lui-même et de sa famille, du port Dalhousie à ce port.....	8	0 0		
P. Carberry.....	Salario comme 2nd clerc et officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0 0		
G. H. Dettor.....	Do comme priseur, pour do do.....	125	0 0		
D. Lynch.....	Do comme officier de douanes, pour do do.....	75	0 0		
R. A. Kelly.....	Do comme do pour do do.....	50	0 0		
A. E. McRae.....	Do comme emballeur et messager, pour do do.....	60	0 0		
				1369	12 11
	<i>Port de Maria Town.</i>				
Alexander McDonoll.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do.....	Loyer, bois de chauffage et papeterie, pour do do.....	17	10 0		
William Rose.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0 0		
				167	10 0
	<i>Port de Millland.</i>				
Dunham Jones.....	Salario comme collecteur pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0 0		
Do.....	Loyer et bois de chauffage, pour do do.....	15	0 0		
Arthur Delmago.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0 0		
				140	0 0
	<i>Porté en l'autre part.....</i>			£	22405 12 1

Appendice (B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>					22-105	12	1
<i>Port de Niagara.</i>							
Thomas McCormick.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	150	0	0			
Do	Bois de chauffage, papeterie, etc., pour do do do	14	15	1			
D. C. O'Brien.....	Salario comme inspecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 avril 1850, à £100 par année.....	25	0	0			
J. Hemphill.....	Do comme inspecteur, depuis le 6 avril 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 par année.....	75	0	0			
Do	Frais de voyage de Toronto, pour lui et sa famille.....	5	5	7			
John Hall.....	Salario comme officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	50	0	0			
					320	0	8
<i>Port de Newcastle.</i>							
Joseph Bertram.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do	Loyer de bureau, pour do do do	10	0	0			
Do	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do	3	10	7			
H. Lemmon.....	Salario comme officier de douanes, pour do	50	0	0			
Do	Frais de voyage.....	6	10	0			
					145	0	7
<i>Port d'Oakville.</i>							
R. K. Chisholm.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
Do	Loyer de bureau, pour do do do	15	0	0			
Do	Bois de chauffage, papeterie, etc., pour do do	8	13	5			
					148	13	5
<i>Port d'Owen Sound.</i>							
Richard Carney.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....				75	0	0
<i>Port de Penetanguishène.</i>							
William Simpson.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....				25	0	0
<i>Port de Prescott.</i>							
Alpheus Jones.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
Do	Frais de port, etc., pour do do do	1	11	0			
Alexandre Homé.....	Salario comme officier de douanes, pour do do	50	0	0			
William Armstrong.....	Do comme officier de douanes, pour do do	50	0	0			
					226	1	10
<i>Port Burwell.</i>							
J. P. Bellairs.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....				100	0	0
<i>Port Crédit.</i>							
J. R. Yielding.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do	Loyer, bois de chauffage et papeterie, pour do do	20	0	0			
Do	Frais de port, etc., pour do do	2	2	6			
					97	2	6
<i>Port Colborne.</i>							
Thomas Parke.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....				200	0	0
<i>Port Dover.</i>							
F. H. Haycock.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	150	0	0			
Do	Loyer de bureau, pour do do do	9	0	0			
Do	Bois de chauffage, frais de port, papeterie, etc., pour do	9	11	1			
Henry Forbes.....	Salario comme officier de douanes, depuis le 6 janvier, jusqu'au 31 mai 1850, à £50 par année.....	20	2	2			
James Ryerse.....	Do comme do, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	50	0	0			
					238	13	3
<i>Port Darlington.</i>							
H. S. Reid.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do	Loyer du bureau, pour do do do	8	0	0			
Do	Bois de chauffage et papeterie, pour do do	4	0	0			
William Mitchell.....	Salario comme officier de douanes, pour do do	50	0	0			
					162	0	0
<i>Port Dalhousie.</i>							
John Clark.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	150	0	0			
Do	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do	26	8	11			
Thomas Adams.....	Salario comme inspecteur pour do do	150	0	0			
					326	8	11
<i>Porté en l'autre part.....</i>					£ 24-169	13	3

Appendice
(B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.

1851.

N O M S .	S E R V I C E .	Montant.			Total cou- rant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
	<i>Montant rapporté.....</i>				2469	13	3
	<i>Port Hope.</i>						
M. F. Whitehead.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	12	0	0			
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	8	11	0			
W. R. McLaughlin.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0	0			
					195	11	0
	<i>Port Milford.</i>						
R. K. Bullock.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do.....	Loyer de bureau et bois de chauffage, pour do do.....	20	0	0			
Do.....	Papeterie, pour do do.....	0	10	6			
					95	10	6
	<i>Port Sarnia.</i>						
R. E. Vidal.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	10	0	0			
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	7	2	9			
Thomas Forsyth.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0	0			
					167	2	9
	<i>Port Rowan.</i>						
G. J. Reid.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	8	15	0			
James Cowan.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0	0			
					133	15	0
	<i>Port Stanley.</i>						
Richard Smith.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	300	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	12	10	0			
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, etc., pour do do.....	6	16	3			
Fou H. F. Sheehan.....	Salario comme inspecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 10 octobre 1850, à £100 par année.....	75	0	0			
Charles M. Smith.....	Do comme do, agissant depuis le 11 octobre, jusqu'au 4 décembre 1850, à £100 par année.....	16	13	4			
— Bennett.....	Do comme inspecteur, depuis le 5 décembre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £100 par année.....	8	6	8			
					419	6	3
	<i>Port de Queenston.</i>						
G. McMicken.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	150	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	15	0	0			
Do.....	Bois de chauffage, etc., pour do do do.....	5	0	0			
S. Pardon.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0	0			
					220	0	0
	<i>Port de la Rivière aux Raisins.</i>						
William Robinson.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	20	0	0			
					95	0	0
	<i>Port de Rondeau.</i>						
Thomas Cronyn.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0	0			
George Duck.....	Do comme officier de douanes, pour do do.....	30	0	0			
					105	0	0
	<i>Port de Sandwich.</i>						
J. F. Elliot.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	150	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do.....	15	0	0			
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	8	11	8			
James Haggerty.....	Salario comme officier de douanes, pour do do.....	50	0	0			
J. Johnstone.....	Do comme inspecteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 1er mai 1850, à £50 par année.....	15	18	6			
					239	10	2
	<i>Port du Saull Ste. Marie.</i>						
Joseph Wilson.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0	0			
Do.....	Loyer de bureau, bois de chauffage et papeterie, pour do.....	10	0	0			
Do.....	Frais de voyage aux mines de Michipicoton et Bruce, pour do.....	31	13	10			
John Bowker.....	Salario comme officier de douanes, pour do.....	50	0	0			
					191	13	10
	<i>Port de Toronto.</i>						
W. F. Moudoll.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	500	0	0			
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do.....	123	6	7			
Thomas C. Scott.....	Salario comme inspecteur, pour do do.....	175	0	0			
Do.....	Do comme do, pour services extra.....	10	0	0			
Christopher Walsh.....	Do comme 1er clerc, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0	0			
					933	6	7
	<i>Porté en l'autre part.</i>	£			26332	2	9

Appendice
(B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total cour- rant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	Montant rapporté.....	933	6 7	26332	2 9
<i>Port de Toronto.—(Continuation.)</i>					
H. McCarthy.....	Salario comme priseur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	125	0 0		
J. Homphill.....	Do comme 1er officier de douanes, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 avril 1850, à £100 par année.....	25	0 0		
D. O'Brien.....	Do comme do, depuis le 6 avril, jusqu'au 1er juillet 1850, à £100 par année.....	28	15 10		
Do.....	Frais de voyage de Niagara.....	3	10 0		
Alexander Stewart.....	Salario comme 2nd officier de douanes, depuis le 21 janvier 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £50 par année.....	47	2 3		
James Sinclair.....	Do comme 2nd clerc, depuis le 14 mai, jusqu'au 25 septembre 1850, à £75 par année.....	27	11 2		
Do.....	Frais de voyage.....	2	10 0		
James Courtney.....	Salario comme 2nd clerc, depuis le 26 septembre 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	21	0 3		
James Stitt.....	Do comme éclusier, depuis le 16 avril 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	54	3 0		
F. Callaway.....	Do comme officier de douanes, en charge depuis le 16 mai, jusqu'au 5 novembre 1850.....	38	5 6		
H. Emery.....	Do comme officier de douanes, depuis le 26 sept., jusqu'au 5 oct., 1850.....	12	10 0		
John Gray.....	Do comme do, pour prévenir la contrebande, depuis le 15 juillet, jusqu'au 3 octobre 1850, à £100 par année.....	21	18 4		
D. McDougall.....	Do comme officier de douanes, pour le quartier expiré le 5 janvier 1851, à £75 par année.....	18	15 0		
J. P. Dunn.....	Do comme jaugeur et officier de douanes, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	68	8 9		
William McKay.....	Do comme messenger, pour do.....	60	0 0		
				1482	16 2
<i>Port de Whithy.</i>					
William Warron.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do do.....	10	0 0		
Wellesley Richey.....	Salario comme inspecteur, pour do do do.....	50	0 0		
				160	0 0
<i>Port de Wallaceburgh.</i>					
John Bell.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0 0		
Do.....	Loyer de bureau.....	10	0 0		
				85	0 0
<i>Port de Wellington.</i>					
Thomas Worthington.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	100	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do do.....	5	0 0		
Do.....	Bois de chauffage, frais de port, etc., pour do do.....	1	8 10		
				106	8 10
<i>Port de Grafton.</i>					
S. S. Wash.....	Salario comme collecteur, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	75	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do do do.....	12	0 0		
Do.....	Bois de chauffage, pour do do do do.....	2	5 0		
				89	5 0
<i>Port de Hereford.</i>					
R. Vincent.....	Salario comme collecteur, depuis le 6 avril 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	56	5 0		
Do.....	Loyer de bureau, depuis do jusqu'à do à £10 par année.....	7	10 0		
Do.....	Frais de voyage, déménagement d'aménagement de bureau et de famille, depuis Compton.....	26	14 5		
A. Workman.....	Salario comme officier préposé pour prévenir la contrebande, depuis le 6 avril 1850, jusqu'au 6 janvier 1851, à £50 par année.....	37	10 0		
				127	19 5
<i>Port de Bruce.</i>					
H. Acton.....	Salario comme collecteur, depuis le 6 avril 1850, jusqu'au 5 janvier 1851, à £75 par année.....	56	5 0		
Do.....	Frais de voyage, durant l'exécution de sa charge.....	9	1 0		
				65	6 0
<i>Port de Bytown.</i>					
D. Graham.....	Frais de port, etc., pour l'année expirée le 5 juillet 1851.....			1	9 0
<i>Droits Réservés.</i>					
	Au port de Montréal.....	1637	8 0		
	Do do St. Jean.....	116	7 9		
	Do do Cobourg.....	3	18 11		
	Do do Brockville.....	3	7 5		
	Do do Hamilton.....	133	2 5		
	Porté en l'autre part.....	£ 1894	4 6	28450	7 2

1851.		1851.			
NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>	1894	4 6	28450	7 2
	<i>Droits Réservés.—(Continuation.)</i>				
	<i>Au port de Kingston.....</i>	26	4 8		
	Do de Prescott.....	2	8 5		
	Do de Phillipsburgh.....	15	3 6		
	Do du Port Darlington.....	2	13 8		
	Do du Port Stanley.....	65	15 3		
	Do de Queenston.....	13	15 0		
	Do de St. Régis.....	1	0 5		
	Do de Sandwich.....	0	3 2		
	Do de Toronto.....	425	6 2		
	Do de Niagara.....	8	11 9		
	Do du Port Dover.....	3	6 4		
	<i>Branche de la Régie des Douanes.</i>			2458	12 10
J. W. Dunscomb.....	Pour le mettre en état de payer divers réclamations, pour dépenses contingentes de son bureau, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	194	17 6		
Do.....	Pour autant payé à lui, pour un voyage à Washington.....	100	0 0		
A. S. Menzies.....	Pour le mettre en état de payer pour le transport des paquets, et certaines autres dépenses.....	158	3 8		
H. H. Duffill.....	Do do do do.....	72	1 9		
M. Ryan.....	Do do do do.....	160	0 0		
James Porteous.....	Pour frais de port, depuis le 6 octobre, jusqu'au 21 novembre 1849.....	117	3 3		
C. Berczy.....	Do do, depuis octobre 1849, jusqu'au 5 octobre 1850.....	595	14 10		
Desbarats et Derbishiro.....	Pour impressions et papeterie, pour le semestre expiré le 31 déc. 1849.....	196	11 7		
Do.....	Do do, pour le semestre expiré le 30 juin 1850.....	250	0 0		
George Brown.....	Pour montant à lui payé, à compte pour l'impression de formules en blanc, etc., durant l'année 1850.....	682	8 7		
A. Manning.....	Pour réparations, etc.....	13	18 9		
Allen et Cie.....	Pour le transport de paquets, par l'Express, dans les divers ports du Canada, Est et Ouest.....	141	16 5		
	<i>Divers.</i>			2772	16 4
C. Berczy.....	Pour compte de frais de port, bureau de l'inspecteur-général, jusqu'au 5 octobre 1850.....	471	6 5		
R. Campbell.....	Annonces dans le journal "Pilot".....	17	9 3		
S. Bregar.....	Do dans le "Journal and Express" d'Hamilton.....	31	2 8		
A. Dixon.....	Pour frais de voyage, pour se rendre aux assises de Niagara, comme témoin dans la poursuite de H. H. Hamor, pour une pénalité.....	9	2 6		
Benjamin Seaton et M. Child.....	Étant pour leurs services et déboursés comme commissaires nommés pour s'enquérir au sujet d'une certaine saisie faite par McGowan et Dixon, officiers de douanes nommés pour prévenir la contrebande à Stanstead.....	90	12 4		
T. D. Harrington.....	Pour autant avancé à M. Thomas Ross, pour ses frais de voyage au Vermont, pour services relatifs aux douanes.....	24	0 0		
W. C. Crofton.....	Salaires comme clerc des statistiques, pour l'année expirée le 31 déc. 1850.....	200	0 0		
George Ironside.....	Do comme officier nommé pour prévenir la contrebande, depuis le 1er octobre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £25 par année.....	31	5 0		
A. McDonnell.....	Pour écritures faites pour les douanes.....	6	0 0		
				880	18 2
	Total à même les droits de douanes.....	£		34562	14 6
	A MÊME LE REVENU DES TRAVAUX PUBLICS.	£	s. d.		
	<i>Canal Welland.</i>				
O. T. Macklem.....	Droit de commis, de 5 pour cent, comme collecteur de péages à Chippawa, sur £8 17s. 4d., prélevés en déc. 1849.....	0	8 7		
Do.....	Réparations faites au pont, dans l'année 1850.....	2	15 0		
James Wright.....	Pour papeterie et frais de port, au port de Danville, pour les années 1849 et 1850.....	8	13 0		
John Clark.....	Salaires comme collecteur de péages au port Dalhousie, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	150	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do.....	0	0 0		
Do.....	Bois de chauffage, papeterie, frais de port, etc., pour do do.....	12	18 4		
William Benson.....	Salaires comme collecteur de péages au port Maitland, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	150	0 0		
Do.....	Loyer de bureau, pour do do.....	25	0 0		
Do.....	Ce montant crédité en moins, pour les dépenses contingentes, pour l'année 1849.....	2	1 7		
Do.....	Montant alloué pour un assistant.....	21	0 0		
Andrew Murray.....	Salaires comme collecteur de péages, au port Robinson, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	50	0 0		
Thomas Parks.....	Do comme do, au port Colborne, pour do do.....	200	0 0		
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	£	631 16 6	34562	14 6

1851.		1851.					
NOMS.		SERVICE.		Montant.		Total cou- rant.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
		Montant rapporté.....		631	16 6	.....	31562 14 6
<i>Canal Welland.—(Continuation.)</i>							
Thomas Parke.....	Frais de port, bois de chauffage, papeterie, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	22	0 8				
John Clark.....	Pour le mettre en état de payer les salaires des éclusiers, etc., pour do do.....	2327	14 10				
T. A. Begly et John Clark.....	Pour réparations durant l'année, pour do do.....	4030	5 8			7011 17 8	
<i>Canal Lachine.</i>							
Alfred Gough.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	200	0 0				
Do.....	Loyer de bureau, pour l'année expirée le 1er mai 1850.....	50	0 0				
Do.....	Loyer de maison, pour do do, le 1er nov. 1850.....	40	0 0				
Do.....	Papeterie, impression, moitiés d'amendes, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	93	10 7				
Do.....	Pour le mettre en état de payer les officiers de douanes, gardiens d'entrepôts, etc., pour do do.....	150	14 3				
Do.....	Do do les éclusiers, journaliers, etc., pour do do.....	489	7 6				
T. A. Begly.....	Do do pour do do.....	1124	10 0				
Donald Düll.....	Salario comme député collecteur de péages à Lachine, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	125	0 0				
Do.....	Pour papeterie, pour do.....	1	4 0				
James White.....	Salario comme gardien de quais, pour do do.....	100	0 0				
James Smith.....	Do comme clerc, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 mars 1850, à £60 par année.....	15	0 0				
William Cooper.....	Do comme do, depuis le 1er avril, jusqu'au 30 sept. 1850, à £60 par année.....	30	0 0				
Do.....	Do comme do, depuis le 1er octobre, jusqu'au 31 déc. 1850, 92 jours, à 5s. par jour.....	23	0 0				
A. Gough et T. A. Begly.....	Pour réparations faites durant l'année, à l'ancienne ligne.....	740	7 9			3182 14 1	
<i>Canal de la Baie Burlington.</i>							
John Davidson.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	125	0 0				
Do.....	Pour impression de manifestes, etc., pour do do.....	7	10 0				
George Thompson.....	Salario comme traversier, pour do do.....	60	0 0			192 10 0	
<i>Canal Beauharnois.</i>							
George Ellis.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	100	0 0				
Do.....	Bois de chauffage, frais de port, papeterie, etc., pour do do.....	11	10 4				
George Ellis et T. A. Begly.....	Pour le mettre en état de payer les gages des éclusiers, etc., pour do do.....	1450	15 8				
Do.....	Pour réparations faites durant l'année.....	291	5 4			1853 11 4	
<i>Canal Chambly.</i>							
Michel Borne.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	210	0 0				
Do et T. A. Begly.....	Pour les mettre en état de payer les gages des éclusiers, etc., pour do do.....	329	13 6			539 13 6	
<i>Canal de Cornwall.</i>							
Daniel Phelan.....	Salario comme collecteur des péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	100	0 0				
Do.....	Bois de chauffage, frais de port, etc., pour do do.....	8	8 6				
Do et T. A. Begly.....	Pour les mettre en état de payer les gages des éclusiers, etc., pour do do.....	1310	8 1				
Do.....	Pour do do pour réparations faites durant l'année.....	2338	2 2			3756 18 9	
<i>Canal de Williamsburgh.</i>							
Alexander McMillen.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	100	0 0				
Do.....	Loyer de bureau, pour l'année expirée le 1er sept. 1850.....	15	0 0				
J. Jellyman.....	Salario comme clerc, pour l'année expirée le 31 déc. 1850.....	50	0 0				
A. McMillen et T. A. Begly.....	Pour les mettre en état de payer les gages des éclusiers, etc., pour do do.....	1028	1 0				
Do.....	Pour do les réparations faites durant do.....	188	16 11			1381 17 11	
		Porté en l'autre part.....		£	17919 3 3		84562 14 6

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.			Total courant.						
		£	s.	d.	£	s.	d.				
	<i>Montant rapporté.....</i>				17919	3	3	34562	14	6	
	<i>Havre de Cobourg.</i>										
W. H. Kittson.....	Salario comme collecteur de péages, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 avril 1850, à £100 par année.....	25	0	0							
J. Bertram.....	Do comme gardien de phare, depuis le do, jusqu'au do, à £25 par année.....	6	5	0							
J. McCarroll.....	Allocation comme collecteur de péages, jusqu'au 5 juil. 1850.	62	10	0							
Do.....	Réparations, etc.....	29	10	4				123	5	4	
	<i>Havre du port Mailland.</i>										
William Benson.....	Droit de commission de 5 pour cent, comme collecteur de péages, sur £39 8s. 3d.....							119		6	
	<i>Havre d'Oakville.</i>										
R. K. Chisholm.....	Salario comme collecteur de péages, depuis le 6 janvier, jusqu'au 5 juillet 1850, à £75 par année.....							97	10	0	
	<i>Havre de port Stanley.</i>										
Cotton et Rowe.....	A compte du contrat.....							1807	9	8	
	<i>Havre de port Dover.</i>										
William Fifield.....	Salario comme gardien de phare, pour l'année expirée le 5 janvier 1851.....	65	0	0							
W. Ruthven.....	Pour un livre de péages.....	7	5	0				72	5	0	
	<i>Havre de Toronto.</i>										
James Hickman.....	Salario comme gardien de phare, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....							62	10	0	
	<i>Havre de Whitby.</i>										
William Warren.....	Droit de commission de 5 pour cent, comme collecteur de péages, sur £499 15s. 4d.....	24	19	10							
Cotton et Rowe.....	A compte du contrat.....	224	18	1				249	17	11	
	<i>Havre de Rondeau.</i>										
Thomas Cronyn.....	Droit de commission de 5 pour cent, comme collecteur de péages, sur £28 10s. 0d.....							1	8	6	
	<i>Pont de la Chaudière.</i>										
Hugh McReavy.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....							50	0	0	
	<i>Pont Delaware.</i>										
V. Hall.....	Pour réparations.....							11	10	0	
	<i>Pont Chatham.</i>										
Peter J. Flood.....	Salario comme collecteur de péages, depuis le 11 avril, jusqu'au 31 décembre 1850, à £60 par année.....	43	12	3							
Do.....	Bois de chauffage, chandelles, etc., depuis do, jusqu'à do ..	3	10	4							
Do.....	Érection d'une maison de péages.....	4	5	1				51	7	8	
	<i>Pont de Brantford.</i>										
Valentine Hall.....	Pour le mettre en état de payer les gages du gardien de la barrière, depuis le 1er janv., jusqu'au 15 oct. 1850.....							38	0	0	
	<i>Pont Calédonia.</i>										
W. H. Higman.....	Pour le mettre en état de payer les gages du gardien de la barrière, depuis le 1er janvier, jusqu'au 15 oct. 1850.	38	0	0							
Do.....	Do pour un pont tournant.....	16	10	0							
Do.....	Pour chaînes.....	0	13	3							
Do.....	Pour réparations.....	1	5	4				56	8	7	
	<i>Pont de Jacques Cartier.</i>										
François Delisle.....	Salario comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....							50	0	0	
	<i>Porté en l'autre part.....</i>				£	20532	15	6	34502	14	6

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total cou- rant.			
		£	s. d.	£	s. d.		
	Montant de l'autre part.....			20532	16 5	34562	14 6
	<i>Pont de Melbourne.</i>						
William Montgomery.....	Salairo comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....			50	0 0		
	<i>Pont de Trent.</i>						
Stephien Young.....	Salairo comme collecteur de péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	50	0 0				
Do	Frais de port pour do.....	0	2 9	50	2 9		
	<i>Écluse Ste. Anne.</i>						
John Barrett.....	Salairo comme collecteur de péages pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	75	0 0				
Do	Frais de port, papeterie, etc., pour do	6	16 9				
Do et T. A.							
Begly.....	Pour les mettre en état de payer les gages des éclusiers, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	111	3 6	193	0 3		
	<i>Écluse St. Ours.</i>						
J. LeBœuf.....	Salairo comme collecteur de péages, depuis le 1er avril, jusqu'au 31 décembre 1850, à £60 par année.....	37	10 0				
Lyman, Kneeshaw et Cie...	Huiles fournies pour do	8	19 11				
T. A. Begly et M. Borne...	Pour le mettre en état de payer les gages des éclusiers, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	92	3 0	138	12 11		
	<i>Glissoires sur les Outaouais.</i>						
Duncan Graham.....	Salairo du maître des glissoires et collecteur de péage, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	250	0 0				
Do	Frais de port, impressions, etc., pour do do	18	2 8				
Do	Pour le mettre en état de payer les gages des députés maîtres des glissoires, journaliers, etc., pour do do	801	7 2				
Do	Pour do do du surintendant.....	125	0 0				
Do	Pour do do Messieurs Workman et Griffin, pour chaînes, etc.....	33	9 9				
Do et T.							
A. Begly.....	Pour les mettre en état de payer pour les réparations, durant l'année expirée le 31 décembre 1850.....	1093	2 3	2321	1 10		
	<i>Glissoires de la Rivière Trent.</i>						
William Davis.....	Salairo comme collecteur de droits des glissoires, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	150	0 0				
Do	Pour le mettre en état de payer à M. H. Kelly, pour services et soins relatifs au bois de construction.....	13	10 0				
Do	Impression de certificats de glissoires	1	0 0				
G. W. Ranney.....	Pour le mettre en état de payer les gages des députés maîtres de glissoires, journaliers, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	384	10 0				
Do	Pour do do do pour réparations.....	257	1 1				
William Wilson.....	Pour do do do pour do	192	2 2	997	3 3		
	<i>Chemin des Cascades.</i>						
J. Perrigo.....	Pour le mettre en état de payer les gages de trois gardiens de barrières, depuis le 6 janvier, jusq. 31 août 1850..	86	14 3				
Do	Frais de voyage, visite des barrières, etc.....	1	12 5				
Do	Pour réparations et entretien du chemin pendant l'hiver....	28	4 10	116	11 6		
	<i>Chemin de Chambly et Granby.</i>						
Washington Frost.....	Salairo comme secrétaire et trésorier, depuis le 16 décembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850, à £75 par année.....	78	2 6				
Do	Pour le mettre en état de payer les gages de quatre gardiens de barrières, depuis le 16 décembre 1849, jusqu'au 31 décembre 1850.....	309	11 0				
Do	Pour l'entretien du chemin pendant l'hiver.....	111	2 4				
Diverses personnes.....	Pour réparations faites au chemin durant l'année.....	829	2 2	1227	18 1		
	<i>Chemin de Dundas et Waterloo.</i>						
W. H. Higman.....	Pour partie de son salairo comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, à £250 par année.....	83	8 0				
	<i>Porté en l'autre part.....</i>						
		£	83 8 0	25027	6 0	34562	14 6

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total courant.				
		£	s. d.	£	s. d.			
	Montant rapporté.....	83	8 0	25627	6 0	34562	14 6	
	<i>Chemin de Dundas et Waterloo.—(Continuation.)</i>							
W. H. Higman.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières de péages, depuis le 1er janvier, jusqu'au 15 octobre, 1850.....	190	0 0					
Do.....	Frais de port, papeterie, etc.....	9	12 3					
Do.....	Pour une maison de péages.....	57	6 0					
T. C. Keefor.....	Pour services relatifs à ce chemin.....	12	10 0					
W. H. Higman et R. Gillespie.....	Pour réparations durant l'année.....	2540	10 2					
	<i>Chemin de Hamilton et Port Dover.</i>							
W. H. Higman.....	Pour partie de son salaire comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, à £250 par année.....	83	0 0					
Do.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières, depuis le 1er janvier, jusqu'au 15 oct. 1850.	275	10 0					
Do.....	Pour un poêle, frais de port, etc.....	6	10 7					
Do.....	Pour réparations durant l'année.....	966	10 6					
	<i>Chemin de Hamilton et Brantford.</i>							
W. H. Higman.....	Pour partie de son salaire comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, à £250 par année.....	83	0 0					
Do.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières, depuis le 1er janvier, jusqu'au 15 oct. 1850.	213	0 2					
Do.....	Frais de port, papeterie, etc.....	9	7 7					
Do.....								
T. A. Bogly.....	Pour réparations durant l'année..... £1029 17 6							
	Moins—Le produit de l'ancienne maison de péage 9 14 0							
		1020	3 6					
T. C. Keefor.....	Pour services relatifs à ce chemin.....	12	10 0					
	<i>Chemin de London et Brantford.</i>							
Valentino Hall.....	Pour partie de son salaire comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, à £250 par année.....	125	0 0					
Do.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières, depuis le 1er janvier, jusqu'au 15 oct. 1850.	394	0 0					
Do.....	Frais de port, impressions, etc.....	16	14 0					
Do.....	Pour réparations durant l'année.....	933	9 1					
W. J. Geary.....	Pour réparations.....	22	10 0					
T. C. Keefor.....	Pour services relatifs à ce chemin.....	12	10 0					
	<i>Chemin de London et de Port Stanley.</i>							
Valentino Hall.....	Pour partie de son salaire comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850, à £250 par ann.	125	0 0					
Do.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 août 1850.	228	0 0					
Do.....								
T. A. Bogly.....	Do do pour réparations durant l'année.....	1499	5 6					
W. J. Geary.....	Do do do do.....	266	19 10					
T. C. Keefor.....	Pour services relatifs à ce chemin.....	12	10 0					
	<i>Chemin de Kingston et Napanee</i>							
Peter O'Reilly.....	Salaire comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	100	0 0					
Do.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 oct. 1850.	231	5 0					
Do.....	Loyer d'un bureau et papeterie.....	14	3 9					
Do.....	Montant payé à l'encanteur pour la vente d'un chemin.....	6	0 0					
Do.....	Frais de voyage.....	15	0 0					
Do.....								
T. A. Bogly.....	Pour réparations durant l'année.....	1004	5 9					
	<i>Chemin de Port Hope et Lac Rice.</i>							
James McKibbin.....	Commission de 5 pour cent comme secrétaire et trésorier, sur le montant des péages perçus, £445 5 2, courant.	22	5 3					
Do.....	Pour le mettre en état de payer les gages de deux gardiens de barrières de péages, depuis le 1er janvier, jusqu'au 18 décembre 1850.....	95	14 0					
Do.....	Pour annonces, etc.....	1	1 7					
T. A. Bogly.....	Pour réparations durant l'année.....	323	7 3					
	<i>Porté en l'autre part.....</i>							
				£	35640	8 7	34562	14 6

Appendice (B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.		1851.		
NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total cour- rant.
		£	s. d.	£ s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>			36640 8 7
	<i>Chemin de Queenston et Grimsby.</i>			
G. McMicken.....	Pour le mettre en état de payer les gages du gardien de la barrière, depuis le 6 janv., jusqu'au 1er déc. 1850...	27	13 2	
Do	Loyer de la maison de péages, jusqu'au 1er décembre 1850..	7	10 0	
T. A. Begly.....	Pour réparations.....	32	0 0	
				67 3 2
	<i>Chemins de Toronto.</i>			
Joseph Leslie.....	Salario comme secrétaire et trésorier, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	250	0 0	
Do	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières, depuis le 1er janv., jusqu'au 15 oct. 1850..	578	12 6	
Do	Papeterie, impressions, huile, etc., depuis le do jusqu'au do.	100	11 11	
Do	Pour payer un homme pour travailler le bois, depuis do, jusq. do	24	11 10	
Do	Do Bookman, pour vendre des chemins.....	8	0 7	
T. C. Keefer.....	Pour services relatifs à ce chemin.....	25	0 0	
Jos. Leslie et autres.....	Pour les mettre en état de payer pour des réparations durant l'année.....	3096	16 5	
				4983 13 3
	<i>Chemin de Windsor et Scugog.</i>			
Joseph Leslie.....	Pour le mettre en état de payer les gages des gardiens des barrières de péages, depuis le 13 décembre 1849, jusqu'au 15 octobre 1850.....	84	4 0	
Do	Frais de transport, etc.....	12	8 0	
Cotton et Rowo.....	A compte du contrat.....	2402	18 4	
				2499 10 4
	<i>Chemin de St. Athanase et Spier's Corner.</i>			
William Butler.....	Salario comme percepteur des péages, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	75	0 0	
Do	Pour le mettre en état de payer les gages du gardien de la barrière, pour do do	50	0 0	
Do	Pour huile et frais de transport, do et à Montréal avec dépôts.....	8	4 1	
Do	Pour l'entretien du chemin durant l'hiver.....	41	17 5	
				175 1 6
	<i>Chemin de Longueuil et Chambly.</i>			
William Willson.....	Pour le metre en état de payer les gages des gard. des bars.	21	8 6	
Do	Pour réparations.....	16	13 1	
J. D. Bernard.....	Commission sur la vente du bateau à vapeur "Longueuil".	15	16 3	
M. Horne.....	Pour réparations.....	272	13 7	
J. F. Allard.....	A compte du pont, etc.....	367	9 0	
				694 0 5
	<i>Divers.</i>			
T. A. Bogly.....	Pour réparations au chemin de Stanstead.....	110	16 1	
Do	Pour rembourser le montant dépensé durant le semestre expiré le 31 décembre 1845, pour divers travaux publics.....	96	16 6	
Do	Pour entretenir les canaux du St. Laurent.....	78	18 8	
John Wilcock.....	A compte de son contrat pour réparations au quai de la Reine, à Toronto.....	104	19 10	
R. Kneeshaw.....	Pour huile fournie pour les canaux du S. Laurent.....	76	16 5	
Carter et Cowan.....	Pour fournitures do do do	73	15 7	
L. J. Belliveau.....	Pour do do do do	13	5 3	
Lyman, Kneeshaw et Cie.....	Pour huile do do do	165	8 11	
T. G. Ridout.....	Pour le mettre en état de payer Charles W. Cooper, pour frais de poursuite dans la cour de chancellerie, (glissoires de l'Outaouais).....	108	11 5	
Wilson et Smith.....	Balance d'un mémoire de frais dans la cour de chancellerie, à eux dus dans la cause de Boggs et ses cautions...	34	14 7	
R. Laflamme.....	Do Pour défrayer ses dépenses de voyage au Côteau du Lac, pour conduire une cause entre W. B. Simpson, collecteur des douanes, et G. Beaudet, pour une infraction du département des travaux publics.....	15	0 0	
W. B. Richards.....	Pour annoncer les taux des péages dans le "Brockville Recorder".....	10	13 4	
J. Cauchon.....	Do do dans le "Journal de Québec".....	13	6 0	
D. L'Amitage.....	Do do dans le "Kingston Herald".....	37	13 4	
T. Holmes.....	Do do dans le "St. Catharine's Journal".....	5	5 0	
E. R. Jewett et Cie.....	Do do dans le "Commercial Advertiser".....	36	11 8	
H. Patterson.....	Do do dans le "Cornwall Freeholder," avis des règlements relatifs à la navigat. intérieure, pour 1850.	27	9 11	
John Steele.....	Do do dans le "Port Hope Watchman," avis de la vente de travaux publics.....	4	4 8	
W. H. Higman.....	Pour le metre en état de payer T. N. Best, encanteur, à Hamilton, sa commission pour vendre certains trav., pub.	10	0 0	
				1024 7 2
	<i>Porté en l'autre part.....</i>			£ 40084 4 6
				34562 14 6

NOMS.	SERVICE.	Montant.						Total cou- rant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	<i>Montant rapporté</i>				4608	4	6	34502	14	6
	<i>Remise de Droits.</i>									
	Au canal Welland.....	5	0	0						
	Au canal Beauharnois.....	5	0	0						
	Au canal Lachine.....	35	0	0						
					45	0	0			
	<i>Total des travaux publics</i>							£ 46120	4	6
	<i>A même le revenu de l'Accise.</i>									
	Commission et allocation pour frais de voyage des divers inspecteurs de licences dans la province du Canada, sur le montant de l'accise perçue, applicable au fonds consolidé pour l'année 1850.....				3282	18	6			
	<i>Paiement par Warrant.</i>									
Monk et Buchanan, avocats.	Pour services rendus dans la cause de D. S. Stuart, inspecteur du revenu, division no. 1, district de Montréal, vs. Gaspard DeLaronde, pour une infraction à la loi relative au revenu.....	17	5	0						
Thomas G. Ridout.....	Frais d'un protêt sur un chèque tiré par John Eden, inspecteur du revenu, à Gaspé.....	2	13	11						
					19	18	11			
	<i>Total des Accises</i>							£ 3302	17	4
	<i>A même le revenu Territorial, par le commissaire des Terres de la Couronne.</i>									
	Pour partie du coût des bâtisses de la rue St. Gabriel.....				1000	0	0			
Diverses personnes.....	Pour rachat de scrip de terres.....				15854	19	8			
Do.....	Do de miliciens.....				547	11	6			
	<i>Arpentages,—Canada-Ouest.</i>									
C. Rankin.....	Arpentage du township de Holland.....	165	10	3						
D. Gibson.....	Do lot dans la ville de Durham.....	200	9	6						
C. Rankin.....	Do lots de ville dans Sydenham, côté est de la rue Marsh.....	3	0	9						
T. W. Walsh.....	Do Marsh, front du lot 14, concession B, Walsingham.....	11	5	6						
J. Lyons.....	Do terres endommagées sur la rivière Trent.....	130	16	0						
A. P. Brough.....	Do lot de ville dans Penetangor.....	70	2	6						
C. Rankin.....	Do township de Osprey et Arctuesia.....	150	0	0						
J. W. Bridgehouse.....	Do do Kincardine.....	316	0	0						
A. P. Brough.....	Do do Brant.....	208	7	0						
Robert Bell.....	Do lots de grève dans Bytown, 3 et 4 front, lettre O.....	2	15	0						
D. Harvey.....	Examen de l'arpentage de Aldborough.....	52	2	0						
					£ 1310	8	6			
	Moins,—Ce montant payé au recouvreur-général, pour autant dépensé sur les terres submergées sur les bords de la rivière Trent, par J. Lyons.....				210	10	3			
								1099	18	3
	<i>Inspection des lots de la Couronne,—Canada-Ouest.</i>									
J. Alexander.....	Pour l'inspection des lots 13 et 14, concession d'Oro.....	1	10	0						
A. McPherson.....	Do do 1, 3 et 4, concession de Fredericksburgh.....	1	10	0						
	Do situées entre le lot 42, dans la 5e concession d'Ernestown et la ligne limitrophe de Kingston.....	0	15	0						
								3	15	0
Diverses personnes.....	Pour annonces et impressions.....				106	14	1			
	DÉBOURSÉS GÉNÉRAUX									
	<i>Canada-Ouest</i>									
	<i>Dépenses de Bureau.</i>									
Patrick Gaul et autres.....	Bois et charbon, sciage, etc.....	49	19	0						
Do.....	Ferblanterie.....	10	19	10						
Do.....	Gages des ouvriers, lavage de serviettes, fret sur divers paquets, nettoyage de bureau, etc.....	40	16	5						
Bureau du télégraphe, Toronto.....	Montant à eux payé pour rapports télégraphiques.....	11	10	4						
Drummond et Thompson.....	Pour un pupitre.....	1	2	6						
	<i>Porté en l'autre part</i>	£ 114	8	1	18612	18	6	83994	16	3

Appendice (B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice (B.)

1851.		1851.			
NOMS.	SERVICE.	Montant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté</i>	114	8 1	18612	18 6
	<i>Dépenses de Bureau.—(Continuation.)</i>				
P. Paterson.....	Tapis.....	13	14 11		
Troughton et Sims.....	Mesures d'étalon pour le bureau de l'arpenteur-général.....	20	13 2		
J. B. Timpson.....	Do do do.....	9	5 0		
Aqueduc de Toronto.....	Pour eau.....	3	15 0		
	£161 16 2				
	<i>Papeterie, etc.</i>				
Brewer et McPhall.....	Montant de leur compte pour papeterie, etc.....	57	6 3		
Desbarats et Derbshire.....	Do do do.....	432	5 1		
H. Rowsell.....	Pour 4 copies du "Toronto Directory".....	1	10 0		
A. H. Armour.....	Livres pour le bureau de l'arpenteur-général.....	2	0 9		
A. McPherson.....	Pour annonces concernant le clergé.....	0	12 6		
	£193 14 7				
	<i>Divers.</i>				
T. Allen et Cie.....	Pour transport d'effets, boîtes, etc.....	1	12 6		
	Do mesures d'étalon.....	2	5 0		
A. Manning.....	Divers ouvrages de charpente pour le département.....	14	5 7		
	£18 3 1				
	<i>Frais de Port</i>				
Charles Berczy, maître de poste, Toronto.....	Frais de port du département, depuis le 21 déc. 1849, jusqu'au 5 octobre 1850.....	443	1 9		
	<i>Frais de port pour Agences</i>				
J. Alexander et autres.....	Montant de leurs frais de ports comme agents du département des terres de la couronne.....	12	14 7		
	<i>Salaire,—Branche Ouest.</i>				
James H. Price.....	Douze mois de salaire comme commissaire des terres de la couronne jusqu'au 31 déc. 1850.....	1000	0 0		
A. McNab.....	Do comme caissier et comptable.....	250	0 0		
J. C. Tarbutt.....	Do comme clerc correspondant.....	250	0 0		
C. W. Shay.....	Do comme agissant comptable.....	150	0 0		
C. W. Maçon.....	Do comme do do.....	150	0 0		
D. H. Morphy.....	Trois mois de salaire, comme régistrateur, jusqu'au 31 mars 1850.....	42	10 0		
W. F. Whitcher.....	Salaire comme clerc, du 1er au 31 janvier, à £125 par année, et du 1er février, au 31 décembre 1850, à £150 par année.....	147	18 4		
J. McDonagh.....	Douze mois de son salaire comme clerc, jusqu'au 31 déc. 1850, à 7s. 6d. par jour.....	136	17 0		
D. G. McLellan.....	Salaire comme clerc, du 21 août, au 18 déc. 1850, à 6s. 3d. par jour.....	41	11 3		
W. M. D. Dawson.....	Douze mois de son salaire comme clerc, jusqu'au 31 déc. 1850, à 10s. par jour.....	182	10 0		
G. A. Holmes.....	Do comme do, jusqu'au do, à 6s. 3d. par jour.....	114	1 3		
	<i>Département de l'Arpentage,—Branche Ouest.</i>				
Andrew Russell.....	Douze mois de son salaire comme premier arpenteur et dessinateur, jusqu'au 31 déc. 1850.....	325	0 0		
Wm. Spraggo.....	Do comme premier clerc, jusqu'au do.....	325	0 0		
Thomas Hector.....	Do comme second do do do.....	275	0 0		
H. J. Jones.....	Do comme troisième do do do.....	200	0 0		
Thomas Devine.....	Salaire comme assistant arpenteur et dessinateur, depuis le 1er jusqu'au 31 janvier, à 7s. 6d. par jour; et depuis le 1er février, jusqu'au 31 déc. 1850, à £170 par année.....	167	9 2		
F. T. Roche.....	Douze mois de salaire comme do clerc, jusqu'au 31 déc. 1850.....	150	0 0		
	<i>Porté en l'autre part.</i> £	3907	17 6	1129	10 2
				18612	18 6
				83094	16 3

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.						Total courant.					
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
	<i>Montant rapporté.....</i>	3907	17	6	1129	10	2	18612	18	6	83994	16	3
	<i>Département de l'Arpenteur.—Branche de l'Ouest.—(Continuation.)</i>												
Jeremiah Alley.....	Douze mois de salaire comme 5e clerc, jusqu'au 31 déc. 1850, à 7s. 6d. par jour....	136	17	6									
Fred. A. Hull.....	Salaire comme clerc, depuis le 21 mars, jusqu'au do à do	107	5	0									
William Walker.....	Douze do comme messenger, jusqu'au do ..	66	0	0									
P. Gaul.....	Salaire comme gardien de bureau.....	17	6	8									
	£ 4235 6 8												
	MOINS—Avancé en décembre 1849, pour la translation.....	333	17	6	3901	9	2						
	<i>Commission.</i>												
Divvrs agens.....	Montant à eux accordé sur leurs collections.....				2136	4	4						
					£ 7167	3	8						
	MOINS—6 pour cent de commission sur les deniers du clercg prélevés.....	3224	5	1									
	Do do do terres des écoles.....	194	7	2									
					3418	12	3						
	<i>Items divers.</i>												
J. K. Rocho.....	Pour rapport sur les lots 16 et 17, dans la 8e concession de Douro.....				5	0	0						
J. Elliott.....	Copier le rapport des frontières, chemin du Nouveau-Brunswick et du Canada.....				5	8	0						
K. McKenzie.....	Pour dresser des titres, etc., des terres J. et P. Henry, dans Sheffield.....				10	0	0						
Joseph Bouchetto.....	Dépenses encourues pour le rapport de la ligne frontière, entre le Nouveau-Brunswick et le Canada.....				43	10	0						
C. W. Padden.....	Droits à lui accordés pour bois de construction coupé sur le lot 20, 1 McNab, en 1844-45, maintenant appliqué dans la vente de McNab, 54.....				9	15	4						
W. J. Scott.....	Vente de la cour, du lot de Park 2, 7 Est Johnstown, annulée. Dépenses encourues sur la vente du lot de Park 29, 2 Edwardsburgh, N. E. du chemin de Kemptville.....				10	0	0						
					0	19	0				84	12	5
	<i>Bois et forêts.—Branche de l'Ouest.</i>												
J. Wuddell.....	Pour veiller contre les empiétations dans le district de l'Ouest. Départements des sauvages.....				21	10	0						
— McMullen.....	Pour bois coupé dans Roxborough.....				4	6	8						
A. McPherson.....	Pour veiller contre les empiétations dans Brock et Zora ..				9	15	0						
	Pour parcourir les forêts, etc.....				10	7	0						
											45	18	8
	<i>Salaires et déboursés.—Branche Est.</i>												
T. Bouchillier.....	Salaire comme assistant commissaire des terres de la couronne, pour les 4 mois expirés le 30 avril 1850.....				222	4	5						
Joseph Bouchette.....	Douze mois do do comme le plus ancien arpenteur et dessinateur, jusqu'au 31 décembre 1850.....				375	0	0						
Jean Langovin.....	Do do, comme clerc de la correspondance, jusqu'au do ..				325	0	0						
W. F. Collins.....	Do do, comme assistant comptable, jusqu'au do ..				170	0	0						
E. T. Fletcher.....	Do do, comme 2nd arpenteur et dessinateur, do do..				175	0	0						
Thomas Hammond.....	Do do, comme copiste, jusqu'au do ..				150	0	0						
P. L. Morin.....	Do do, comme 3e arpenteur et dessinateur, jusqu'au do ..				175	0	0						
N. F. Laurent.....	Do do, comme clerc, jusqu'au do ..				125	0	0						
J. C. Gibb.....	Do do, comme do, jusqu'au do ..				125	0	0						
A. E. LaBrosse.....	Do do, comme do, jusqu'au do ..				125	0	0						
J. E. Poitras.....	Quatre do, comme do, jusqu'au 30 avril 1850, à 7s. 6d. par jour.....				45	0	0						
Félix Fortier.....	Douze mois de salaire comme clerc des biens des Jésuites et du domaine de la Reine, jusqu'au 31 décembre 1850.....				150	0	0						
C. J. Bouchette.....	Salaire comme clerc, depuis le 1er février, jusqu'au 31 mars, et depuis le 1er juillet, jusqu'au 31 décembre 1850..				102	7	6						
F. T. Judah.....	Do comme do, depuis le 1er avril, jusqu'au do ..				85	18	9						
George Fisher.....	Douze mois do, comme messenger, jusqu'au do ..				66	0	0						
John Ryan.....	Gages comme journalier dans l'établissement, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 avril 1850.....				13	6	8						
B. Deschamps.....	Do, comme do, depuis le 1er octobre, jusqu'au 31 décembre 1850.....				6	10	0						
	<i>Porté en l'autre part.....</i>				2438	7	4	22492	1	0	83994	16	3

Appendice
(B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.

1851.

NOMS.	SERVICE.	Montant.				Total courant.				
		£	s.	d.		£	s.	d.		
	<i>Montant rapporté.....</i>	2436	7	4	22492	1	0	83994	16	3
	<i>Déboursés généraux.—Papeterie, etc.</i>									
R. Graham et autres.....	Pour papeterie fournie au département, dans l'année expirée le 31 décembre 1850.....	131	9	11						
E. Garth et autres.....	Pour réparations, assurance, bois de chauffage, et divers autres petits déboursés.....	123	4	8						
Thomas Cary.....	Pour annonces dans le "Quebec Mercury" et le "Canadien".....	5	4	10						
T. Bouthillier.....	Frais de voyage à Toronto.....	19	12	0						
Do.....	Pour une carte, transmise à la branche, Canada-Ouest.....	2	10	0						
W. F. Collins.....	Frais de voyage à Huntingdon.....	2	5	0						
	£284 6 5									
	<i>Frais de port du Bureau.</i>									
J. Porteous, maître de poste. Montréal.....	Frais de port à lui payés durant l'année 1850.....	330	19	0						
Divers agents.....	Montant de leur frais de port.....	2	1	0						
	<i>Impressions et Annonces.</i>									
Diverses personnes.....	Montant de leurs comptes.....	74	1	5						
	<i>Commission.</i>									
Divers agents.....	Montant à eux accordé sur leurs collections.....	533	5	9						
William Hall.....	Ce montant à lui accordé comme agent à Broughton, par ordre en conseil, 18 novembre 1850.....	15	0	0						
John Kane.....	Salaires comme agent au Saguenay, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....									
	Moins—Montant compris dans le compte de commission.....£200 0 0									
		93	18	9						
F. Rico.....	Salaires comme agent à Madawaska, pour l'année expirée le 31 décembre 1850.....	100	0	0						
		£ 3869	19	8						
	Moins—Six pour cent sur les collections du clergé.....	126	7	10						
					3743	11	10			
Diverses personnes.....	Montant du scrip pour terre racheté.....				3069	1	8			
Do.....	Montant du scrip de milice racheté.....				1015	0	0			
	<i>Arpentages.—Canada Est.</i>									
J. Newman.....	Montant de son compte pour le tracé des lignes de division du township de Madawaska.....	217	13	0						
D. Sinclair.....	Balance de do pour do de la ligne méridienne dans les profondeurs de Gutineau.....	184	7	3						
O. Wells.....	Pour do de partie de Hereford et de la ligne provinciale.....	264	19	0						
Do.....	Do do des 9e, 10e et 11e rangs de Shefford.....	76	0	0						
J. A. Snow.....	Pour vérification du relevé des 6e et 7e rangs dans Ditchfield.....	108	3	3						
A. Driscoll.....	Pour l'arpentage du resto d'Hardley.....	84	8	4						
C. F. Fournier.....	Do la ligne d'exploration, depuis le hief Réaume, jusqu'à la ligne provinciale.....	40	11	6						
J. J. Rooney.....	Do de la rivière du Moine.....	893	2	3						
					1169	3	7			
	<i>Services spéciaux en vertu de l'Acte 12 Vic., chap. 31.</i>									
E. A. Généreux.....	Salaires pour copier les notes d'arpentage, depuis novembre 1849, jusqu'au 30 novembre 1850.....	147	7	6						
F. T. Judah.....	Do pour do depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 mars 1850.....	28	2	6						
Desbarats et Derbishire.....	Pour papeterie, etc.....	2	18	0						
					178	8	0			
	<i>Porté en l'autre part.....</i>				£ 32567	6	1	83994	16	3

Appendice
(B.)

No. 35.—(Continuation.)

Appendice
(B.)

1851.

1851.

N O M S .	S E R V I C E .	Montant.				Total cou- rant.					
		£	s.	d.	£	s.	d.				
	<i>Montant rapporté.....</i>				325	67	0	1	8399	16	3
	<i>Divers.</i>										
T. Cookman.....	A lui remboursé pour un déficit de terre, dans N. E., front, No. 1, dans Shorrington.....	11	8	0							
J. Thompson.....	Montant payé pour l'enregist. du titre des terres de Caldwell A lui remboursé, comme ayant été déposé pour un lot de village dans Huntingdon.....	1	15	6							
Joseph Bouchetto.....	Frais de voyage à Toronto, pour assister au bureau des arpenteurs.....	1	0	0							
G. Duberger.....	Pour protéger l'oeuvre au Saguenay.....	13	10	2							
J. Crémazie.....	Pour la commission du Saguenay.....	48	7	10							
Représentants de feu J. B. Taché.....	Le paiement de cette somme est autorisé par ordre en conseil, 23 juillet 1850.....	62	15	0							
	Total, branche de l'Est....£10241 11 7	27	10	0	166	6	6				
	<i>Bois et Forêts.</i>										
	* Salaires et déboursés du bureau du collecteur, Bytown...	902	18	8							
	* Do et do du bureau de l'arpenteur, do.....	381	5	9							
McLean Stewart.....	Douze mois de salaire comme sous-collecteur à Québec, jusqu'au 31 décembre 1850.....	350	0	0							
	* Items divers.....	5	7	6	1639	11	11				
	<i>Paiements par Warrant.</i>										
F. W. Prinrose.....	Douze mois de salaire comme greffier des terres du domaine de la Reine, jusqu'au 31 décembre 1850.....				100	0	0				
	Total des déductions, revenu territorial.....								£	34473	4 6
	<i>A même les amendes et confiscations.</i>										
James Hagerty.....	Étant sa part d'une saisie faite à Sandwich, en nov. 1845.....				29	5	10				
James Wright.....	Do sa part d'une pénalité, recouvrée de H. H. Warren, dans une saisie faite au port Colborne, en mai 1846.....				57	15	10				
Charles Rohan.....	Do amende imposée aux assises du printemps de 1850, pour le comté de Carlton.....				10	0	0				
	Total des amendes et confiscations.....								£	97	1 8
	<i>Revenu Casuel.</i>										
Thomas D. Harington.....	Commission de 5 pour cent, comme receveur d'honoraires sur la somme de £871 19s. 3d.....									43	11 11
	Total des déductions, courant.....								£	118608	14 4

* Le bureau des terres de la couronne n'a transmis aucun détail à ce département.

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

PROVINCE DU CANADA.

ÉTAT EXTRAIT DU REVENU ET DES DÉPENSES DU FONDS CONSOLIDÉ POUR L'ANNÉE 1860.

Main financial table with columns for CHAPITRES DE REVENU, OÙ PRÉLEVÉ, GRANDS TOTAUX, CHAPITRES DE DÉPENSES, LISTE CIVILE, ACTES PERMANENTS ET ORDONNANCES, ACTES PERMANENTS DE LA PROVINCE, VOTES DU PARLEMENT, and GRANDS TOTAUX. Includes sub-headers for Canada-Est, Canada-Ouest, Province, and Total.

Summary table titled 'RÉCAPITULATION' with columns for CANADA-EST, CANADA-OUEST, PROVINCE, and TOTAUX. Rows include La Législature composée, Les justices comprises, and Les Secs comprises.

F. HINCKS, Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL, Toronto, avril 1861.

BUDGET

DE

CERTAINES DEPENSES DU GOUVERNEMENT CIVIL

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE 1851, POUR LESQUELLES ON REQUIERT DES SUBSIDES.

EXERCICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Etat Major de la Milice.</i>						
Salaires de deux députés adjudants généraux de Milice.....	1000	0	0			
Do de trois commis dans le bureau.....	490	0	0			
Do d'un messenger do do.....	66	0	0			
Dépenses contingentes d'impressions, papeterie, frais de poste, etc.....	300	0	0			
Salario d'un aide-de-camp provincial.....	200	0	0			
				2056	0	0
<i>Dépenses de la Législature—Conseil Législatif.</i>						
Salario de l'orateur.....	1000	0	0			
Do du greffier.....	500	0	0			
Do du greffier assistant et traducteur français.....	400	0	0			
Do du greffier en loi.....	250	0	0			
Do du chapelain et de du bibliothécaire.....	200	0	0			
Do du gentilhomme huissier de la verge noire.....	100	0	0			
Do du sergent d'armes.....	100	0	0			
Do du premier messenger.....	100	0	0			
Do du portier.....	60	0	0			
Do de trois messagers pour la session, à £45 chacun.....	135	0	0			
Dépenses contingentes.....	4500	0	0			
				7848	0	0
<i>Assemblée Législative.</i>						
Salario de l'orateur.....	1000	0	0			
Do du greffier.....	500	0	0			
Do du greffier assistant.....	400	0	0			
Do du traducteur anglais et greffier en loi.....	350	0	0			
Do du traducteur français.....	250	0	0			
Do du greffier de la couronne en chancellerie.....	150	0	0			
Do du sergent d'armes.....	100	0	0			
Dépenses contingentes, l'indemnité des membres non comprise.....	3000	0	0			
				32750	0	0
<i>Pensions des officiers des ci-devant corps législatifs du Haut et du Bas-Canada.</i>						
Wm. Gingor, comme ci-devant sergent d'armes du Conseil Législatif du Bas-Canada.....	66	13	4			
Louis Noreau, comme messenger du do do do.....	20	0	0			
Pierre Lacroix, comme do do do.....	18	0	0			
L. B. Pingot, comme ci-devant greffier des comités de la chambre d'assemblée du B. C.....	66	13	4			
Samuel Waller, comme ci-devant do do de l'assemblée du Bas-Canada.....	100	0	0			
William Coates, comme commis écrivain do du Haut-Canada.....	133	6	8			
Frs. Rodrigue, comme messenger de la chambre d'assemblée du Bas-Canada.....	18	0	0			
John Bright, comme do du conseil législatif du Haut-Canada.....	20	0	0			
Louis Gagné, comme do de la chambre d'Assemblée du Bas-Canada.....	18	0	0	460	13	4
				£	42611	13 4
<i>Porté en l'autre part.....</i>						

Appendice
(B.)
1851.

Appendice
(B.)
1851.

EXERCICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté</i>				42611	13	4
<i>Autres pensions.</i>						
Jacques Brien, pour blessures reçues au service public.....	20	0	0			
Madame Margaret Powell, comme ci-devant gardienne des bureaux publics à Toronto.....	35	0	0			
Allouée à do au lieu des appartements occupés par elle dans la maison du gouvernement.....	20	0	0			
Madame McDonnell, allocation sa vie durant, pour sa réclamation, pour douaire sur une certaine propriété prise par les ci-devant commissaires du canal Welland.....	50	0	0			
Antoine Hamel et sa femme, alloué pour l'occupation de leur terre sur l'Isle d'Anticosti, par la Maison de la Trinité.....	25	0	0			
				150	0	0
<i>Hôpitaux et autres institutions de bienfaisance.</i>						
<i>Aux commissaires chargés du soin des enfants trouvés et des personnes malades et indigentes</i>						
dans le district de Québec.....	1000	0	0			
do dans le district de Montréal.....	1000	0	0			
do dans le district des Trois-Rivières.....	700	0	0			
Aide à la corporation de l'hôpital-général à Montréal.....	1000	0	0			
Do aux directeurs de l'asile des orphelins protestantes à Québec.....	100	0	0			
Do aux dames de la société bienveillante de Montréal pour les veuves et orphelins.....	100	0	0			
Do à l'asile des orphelins catholiques à Québec.....	100	0	0			
Do à l'asile des do protestants à Montréal.....	100	0	0			
Do à l'asile des do à Québec.....	100	0	0			
Do à l'association charitable des dames de l'asile catholique romain à Montréal.....	100	0	0			
Do à l'hospice de maternité à Montréal.....	50	0	0			
Do à l'hospice de maternité sous les soins des sœurs de la miséricorde.....	50	0	0			
Do pour le soutien de l'asile des aliénés à Toronto.....	5000	0	0			
Do pour do do de l'asile temporaire des aliénés à Beauport, près de Québec.....	5000	0	0			
Do do do do pour la dépense de l'année dernière.....	213	3	11			
Do pour le soutien de l'hôpital d'Hamilton.....	300	0	0			
Do pour le soutien de l'hôpital général à Toronto.....	750	0	0			
Do pour le soutien de la maison d'industrie à Toronto.....	500	0	0			
Do pour le soutien des malades indigents à Kingston.....	500	0	0			
Do pour le soutien de l'hôpital général à Kingston.....	300	0	0			
				16963	3	11
<i>Diverses institutions publiques.</i>						
Aide à la faculté médicale du collège de McGill à Montréal.....	250	0	0			
Do à l'école de médecine à Montréal.....	250	0	0			
Do do do à Québec.....	250	0	0			
Do à la société littéraire et historique de Québec.....	50	0	0			
Do à la société d'histoire naturelle à Montréal.....	50	0	0			
Do à l'institut des artisans à Québec.....	50	0	0			
Do à do do à Montréal.....	50	0	0			
Do à do do à Kingston.....	50	0	0			
Do à do do à Toronto.....	50	0	0			
Do à do do à London, Canada-Ouest.....	50	0	0			
Do à do do à Niagara.....	50	0	0			
Do à l'athénée de Toronto.....	100	0	0			
Do à l'association provinciale d'agriculture du Haut-Canada.....	1000	0	0			
Do do do du Bas-Canada.....	600	0	0			
				2850	0	0
<i>Dépenses contingentes de l'administration de la justice.</i>						
Pour dépenses contingentes de l'administration de la justice dans le Haut et le Bas-Canada, auxquelles il n'est pas pourvu autrement.....	30000	0	0			
Pour le soutien du pénitencier provincial à Kingston.....	5000	0	0			
Salaires de quatre juges dans le Bas-Canada, en sus de ceux pour lesquels il est fait des dispositions dans la liste civile.....	4000	0	0			
Augmentation du salaire du juge provincial du district de St. François.....	194	9	0			
				39194	9	0
<i>Divers.</i>						
Salaire du député régistrateur provincial, et traducteur français du gouvernement.....	116	13	0			
Alloué aux gardiens des dépôts de provisions sur le Saint Laurent, dans le but de soulager les personnes naufragées.....	200	0	0			
Pour l'achat de provisions pour ces dépôts.....	150	0	0			
Alloué à Pierre Brochu, pour résider sur le chemin Kempt pour assister les voyageurs.....	25	0	0			
Do à Jonathan Noble pour le même objet.....	25	0	0			
Pour l'impression des lois et autres impressions pour le service public.....	600	0	0			
Pour la distribution des lois.....	60	0	0			
Pour réparations ordinaires, changements, loyer, assurance et soin des édifices publics.....	250	0	0			
Pour rencontrer les dépenses imprévues dans les diverses branches du service public.....	50	0	0			
Pour dépenses contingentes du greffier de la couronne en chancellerie.....	10	0	0			
Proportion des dépenses de l'entretien des phares sur les lies de St. Paul et Seatarie dans le golfe.....	750	0	0			
Pour défrayer les dépenses des commissaires qui pourront être nommés en vertu de l'acte 9 Viet., chap. 38, pour s'enquérir des matières relatives au service public, et recevoir les témoignages sous serment.....	200	0	0			
Pour l'observatoire de Québec.....	300	0	0			
<i>Porté en l'autre part</i>	11466	13	0	101769	6	2

Appendice
(B.)

1851.

Appendice
(B.)

1851.

EXERCICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>	11466	13	0	101769	6	3
<i>Items Divers.—(Continuation.)</i>						
Pour le salaire de W. R. Wright, comme commis dans le bureau du secrétaire provincial.....	175	0	0			
Pour l'augmentation du salaire de J. Drysdale, commis dans le bureau de l'inspecteur-général.....	25	0	0			
Salaire d'un messager dans le bureau du registrateur de la province.....	60	0	0			
Pour salaire additionnel de cinq messagers; deux dans le bureau du secrétaire provincial; un pour le secrétaire du gouverneur; un pour le receveur-général, et un pour l'inspecteur-général,—à £10 chacun.....	50	0	0			
Salaire du secrétaire du bureau des statistiques.....	75	0	0			
Allocation en faveur de la bibliothèque parlementaire.....	2000	0	0			
Salaire du commis attaché au département de l'inspecteur-général résidant à Québec, pour veiller aux intérêts de la couronne à l'égard des prêts faits aux victimes des grands incendies dans cette cité en 1845.....	200	0	0			
Salaire d'un commis dans la branche des douanes du bureau de l'inspecteur-général, à 10s. par jour.....	182	10	0			
Salaire de deux autres commis extra dans le même bureau à £150 par année.....	300	0	0			
Pour une addition au salaire de C. E. Anderson, commis confidentiel dans le bureau du receveur-général, pour l'année.....	100	0	0			
Salaire du gardien des bâtimens du parlement, à Québec.....	100	0	0			
Pour mettre sa majesté en état de payer John Arthur Roebuck, écuyer, le montant entier de sa rétribution pour services comme agent de la ci-devant chambre d'assemblée du Bas-Canada, £1500 sterling.....	1666	13	4			
Pour rétribuer W. L. McKenzio, écuyer, pour ses services comme directeur de la compagnie du canal de Welland, en 1835, ayant été nommé par la chambre d'assemblée du Haut-Canada, en conformité d'un acte du parlement provincial.....	250	0	0			
Aux exécuteurs testamentaires de feu Robert Randall, pour services par lui rendus à la province du Haut-Canada, l'allocation qui lui a été votée par la chambre d'assemblée de cette province.....	500	0	0			
Pour ouvrir un chemin conduisant aux terres mises à part pour les écoles, laquelle devra être remboursée par les habitants.....	1500	0	0			
Pour mettre le gouvernement en état de payer le prix d'achat d'un lot de terre pour madame Martha Wilson et ses enfants, du township de Wollesloy, veuve de feu John H. Wilson, qui a été assassiné en mettant à exécution l'ordre d'un magistrat.....	136	2	6			
Pour arranges de l'allocation pour tournées dus aux représentants de feu George Pyke, ci-devant juge du banc de la Reine, à Montréal.....	310	3	8			
Pour mettre le gouvernement en état d'indemniser certains officiers publics, clercs, etc., dont les salaires n'excèdent pas £400, pour pertes par eux souffertes lors de la translation des départemens publics du gouvernement, de Montréal à Toronto, en novembre 1849, ayant été obligés de payer double loyer, etc.....	729	11	2			
Pour défrayer les dépenses de l'exposition industrielle, à Londres.....	1500	0	0			
Pour régler les réclamations de Jos. Turton, entrepreneur, pour la construction des édifices du parlement à Toronto, lesquelles réclamations ont été reconnues dans trois occasions par l'assemblée du Haut-Canada.....	290	15	0			
Pour mettre sa majesté en état de payer les salaires de W. B. Jarvis et J. McLean, shérifs des ci-devant districts de Home et Middlesex, pour quatre années, à £100 sterling, chaque, par an. £300 sterling.....	888	17	0			
Pour les bateaux à remorque sur le fleuve St. Laurent.....	1750	0	0			
Pour bâtir une résidence pour les gouverneurs, à Toronto, et pour réparation aux édifices du parlement.....	10000	0	0			
Pour le loyer d'édifices publics.....	1350	0	0			
Pour réparations et changemens à Spencer Wood, Québec.....	3000	0	0			
Pour l'achat de cette propriété, pour la province.....	8000	0	0			
Balanco des frais de translation à Toronto.....	1250	0	0			
Pour translation à Québec.....	5000	0	0			
Pour disposer le bureau général des postes.....	169	6	0			
Pour frais d'entretien de la police rurale dans le district des Trois-Rivières.....	750	0	0			
Pour l'enquête sur l'état de la banque d'épargne et de prévoyance de Montréal.....	600	0	0			
				54381	12	5
<i>Éducation, Haut-Canada.</i>						
Allocation d'usage en faveur du collège du Haut-Canada.....	1111	2	2			
Do do collège Victoria.....	500	0	0			
Do do Queen's college.....	500	0	0			
Do do collège de Régopolis, Kingston.....	500	0	0			
Allocation en faveur de l'académie de Toronto, dont moitié à être payée en 1851, et l'autre en 1852.....	1000	0	0			
				3611	2	2
<i>Bas-Canada.</i>						
Salaire du secrétaire de l'institution royale pour l'avancement des sciences.....	100	0	0			
Alloué au même pour un messager et dépenses contingentes.....	67	15	7			
Allocation ci-devant accordée au maître de l'école de grammaire, à Montréal, et maintenant allouée aux directeurs du Lycée dans cette cité, en considération de ce qu'ils donnent l'instruction gratuite à 20 élèves.....	282	4	6			
Même allocation pour Québec.....	£282	4	6			
Moins.—Montant de la pension payée au révérend R. R. Burrage, ci-devant maître de cette école.....	111	2	2			
	171	2	4			
Allocation en faveur de l'école nationale à Québec.....	111	2	3			
Do do à Montréal.....	111	2	3			
Do société d'éducation à Québec.....	280	0	0			
<i>Porté en l'autre part.....</i>	£ 1123	6	11	159782	0	10

Appendice
(B.)
1851.

EXERCICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant rapporté.....	1123	6	11	159762	0	10
<i>Education,—Bas-Canada.—(Continuation.)</i>						
Allocation en faveur de l'école britannique et canadienne à Québec.....	200	0	0			
Do société d'éducation aux Trois-Rivières.....	125	0	0			
Do école britannique et canadienne à Montréal.....	200	0	0			
Do école de St. Andrew, à Québec.....	100	0	0			
Do école de St. Jacques, à Montréal.....	250	0	0			
Do école libre presbytérienne et américaine, à Montréal.....	100	0	0			
Do collège de Ste. Anne de la Pocatière.....	300	0	0			
Do collège de St. Hyacinthe.....	300	0	0			
Do collège de l'Assomption.....	300	0	0			
Do collège de Chambly.....	300	0	0			
Do académie de Berthier.....	100	0	0			
Do académie de Charlestown.....	100	0	0			
Do académie de Shefford.....	100	0	0			
Do séminaire de Stanstead.....	100	0	0			
Do académie de Sherbrooke.....	111	2	2			
Do académie de Granby.....	50	0	0			
Do école de Bedford.....	50	0	0			
Do académie des Trois-Rivières.....	45	0	0			
Do société d'école de l'Amérique Britannique du Nord, à Sherbrooke.....	50	0	0			
Do Lycée du village Durham, Missisquoi.....	100	0	0			
Do école des enfants à Québec.....	55	11	1			
Do école de filles à Lorette des sauvages, près de Québec.....	50	0	0			
Do école des sauvages à Caughnawaga.....	50	0	0			
Do même école à St. Régis.....	50	0	0			
Do même école à St. François.....	50	0	0			
Do collège de Ste. Thérèse.....	300	0	0			
Do collège de Nicolet.....	200	0	0			
Do Bishop's College à Lennoxville.....	250	0	0			
Do collège Joliette.....	100	0	0			
Do académie de Clarenceville.....	50	0	0			
Do collège Masson, Terrebonne.....	250	0	0			
Do collège de Rigaud, Vaudreuil.....	150	0	0			
Do collège de St. Hyacinthe, pour aider à construire le nouveau collège.....	1000	0	0			
Do collège de Ste. Thérèse, do do do.....	500	0	0			
Total, pour le Bas-Canada.....	7160	0	2			
Dont on se propose de porter contre le fonds des biens des jésuites.....	4000	0	0			
				3160	0	2
Total courant.....				£162922	1	0

Appendice
(B.)
1851.

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, juin 1851.

ESTIMATION des SOMMES pour lesquelles il est requis une appropriation pour DIVERS TRAVAUX PUBLICS, pour l'année 1851.

TRAVAUX.	Montant courant.		
	£	s.	d.
Dépenses sur le canal Welland.....	19499	4	0
Do do Lachine.....	28789	0	0
Do do Beauharnois.....	13780	0	0
Do do Cornwall.....	8513	0	0
Do do Williamsburgh.....	12459	0	0
Do canal de Jonction.....	35000	0	0
Do rivière Richelieu.....	4500	0	0
Do travaux de l'Outaouais.....	1812	0	0
Do exploration des rapides du St. Laurent et du chemin de Témiscouata.....	1800	0	0
Do phares depuis le lac St. Louis, jusqu'au lac St. Clair.....	3250	0	0
Do pont Melbourne.....	78	11	2
<i>Pour phares, jetées, etc., savoir:—</i>			
Pour jetées et phare à la Pointe au Père.....	7500	0	0
Do do à la Rivière du Loup.....	6000	0	0
Do do à la Pointe aux Orignaux.....	4000	0	0
Do do à l'Islet.....	5500	0	0
Do do à Berthier.....	4000	0	0
Do bouée de Bell, résidence du gardien à Manacougan.....	600	0	0
Do phare au Cap Rosier.....	6000	0	0
Do jetée et phare aux Petits Eboulements.....	5000	0	0
Do do à Mal Bale.....	9500	0	0
Do sentences et frais d'arbitrages.....	15000	0	0
Total, pour lequel on requiert une appropriation, courant.....	£ 186580.	16	2

F. HINCKS,
*Inspecteur-Général.*BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, juin, 1851.

TORONTO :—IMPRIMERIE DE LOUIS PERRAULT.

PREMIER RAPPORT ANNUEL

DIRECTEURS DE L'ASILE

LUNATIQUES DE LA PROVINCE,

TORONTO, CANADA-OUEST.

A son excellence le très honorable JAMES, comte d'ELGIN et KINCARDINE, Baron ELGIN, K. T., gouverneur-général de l'Amérique-Britannique du Nord, et capitaine-général et gouverneur en chef des provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, et de l'Île du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc., etc., etc.

Qu'il plaise à votre excellence :

Conformément à la loi passée dans la 2^{me} Vict., chap XI, et sections 3 et 11, les directeurs de l'asile des lunatiques de la province soumettent à votre excellence un rapport sur l'état de cette institution et des patients qui y sont traités; et sur la date de leur admission ou de leur renvoi.

L'institution a été ouverte le vingt-sixième jour de janvier dans la présente année, en vertu de la commission de votre excellence nommant ce bureau. L'asile temporaire des lunatiques y envoya immédiatement 211 personnes qui avaient été reçues dans cet établissement, avec tout l'ameublement et les autres effets en général. L'on engagea aussi temporairement les officiers et serviteurs de cette institution, et l'on en adopta les règlements. Et en même temps le bureau prit possession des bâties et dépendances magnifiques et vraiment commodes, que le gouvernement provincial offrait comme l'asile des lunatiques de la province. Les plans d'après lesquels cet édifice avait été élevé ne purent pas être complètement terminés et semblèrent exiger une augmentation considérable dans les dépenses déjà encourues. Ces plans semblent aussi n'avoir eu en vue que le traitement des patients indigents, et n'offrir qu'un logement bien insuffisant à ceux dont les amis et les habitudes exigent des égards et des soins particuliers. Même pour les malheureux qui sont entièrement aux frais de l'institution, on ne saurait faire de classification parfaite avant de faire des additions à l'édifice actuel; et comme preuve de ce défaut, il est nécessaire de mentionner que les lunatiques qui ont été convaincus des actes les plus criminels, se trouvent à la même table et dans le même logement que les patients ordinaires.

Dans le moment actuel, il y a dans le département des hommes autant de patients que l'on peut en loger convenablement, et presque autant dans le département des femmes. Sous ces circonstances, l'on a

crû nécessaire d'exclure tous les cas d'idiotisme et de paralysie, dont un seul cas pourrait occuper l'appartement qui pourrait suffire à trois ou quatre patients, lesquels pourraient y être successivement reçus et guéris. Mais il y a dans cette institution un nombre considérable d'idiots, — assez qu'il deviendra bientôt nécessaire d'en exclure les cas désespérés; et ce bureau pense que c'est un sujet qui mérite grandement l'attention du gouvernement, si des maisons de charité ou des maisons d'industrie, pour la réception de cette classe d'infortunés inoffensifs et incurables, ne pourraient pas être avec avantage établies dans les diverses parties de la province.

En entrant dans l'exécution de leurs devoirs, les directeurs se sont trouvés obligés de nommer un surintendant médical pour l'institution, et après avis dûment donné dans les papiers des diverses cités, ils ont élu à cette charge John Scott, écuyer, M. D., de l'université d'Edimbourg, et membre du collège royal des chirurgiens de Londres; c'est un monsieur qui a résidé en cette ville pendant près de dix années, et qui a acquis une expérience considérable dans les institutions semblables dans la mère-patrie. Ils ont aussi nommé comme commis M. James McKirdy, en lui imposant le devoir de tenir les comptes de l'institution, de faire les achats, garder tous les magasins, et conduire en outre toute la correspondance nécessaire.

Le bureau a trouvé nécessaire d'ériger un groupe de bâties propres à recevoir les végétaux récoltés sur les terrains spacieux appartenant à l'établissement, avec divers bureaux, une glacière, laitière, etc. Il a aussi fallu faire une loge et des sentiers sur le terrain. Tous ces travaux ont exigé près de £3000. Il faudra encore dépenser une somme considérable pour améliorer le terrain de manière à procurer de la récréation et du travail aux patients, et pour accomplir les désirs de votre excellence en donnant à l'institution toute l'utilité et la respectabilité dont elle est susceptible. On obtient un travail bien précieux en donnant aux patients des occupations que le surintendant médical considère très favorables au confort, à la santé et au rétablissement de ces infortunés.

Depuis l'ouverture de l'institution, le 26 janvier 1850, jusqu'au 5 novembre 1850, les admissions ont été de 97. Le nombre total des patients restant à cette dernière date étant de 233; savoir; 124 hommes et 109 femmes.

Appendice
(C.)
22 mai.

Les personnes qui désirent visiter l'institution reçoivent pour cela, de la part des officiers, toutes les facilités compatibles avec les devoirs des serviteurs et le confort et la tranquillité des patients. Chaque jour de la semaine, les dimanches et samedis exceptés, les visiteurs, en obtenant un ordre de l'un des directeurs ou du surintendant, sont reçus depuis midi jusqu'à trois heures. Le nombre des personnes qui ont enregistré leurs noms après avoir visité l'institution durant le temps que comprend ce rapport, est de 1400, et il est satisfaisant pour le bureau de savoir que ces personnes se sont prononcées fortement en faveur de l'institution. Les directeurs aussi qui visitent l'établissement pendant chacun une semaine, expriment avec la plus parfaite uniformité le plaisir qu'ils éprouvent

à la vue de l'ordre, de la propreté et du bien-être général qui y règnent.

Ci-joint se trouve un état des dépenses du bureau durant la période que comprend ce rapport, et une liste classifiée des patients, lesquels documents, suivant la loi, doivent être soumis à votre excellence, avec ensemble les rapports du surintendant médical que votre excellence peut désirer.

Le tout très respectueusement soumis:

C. WIDMER,
Président.

Asile des lunatiques de la province,
Toronto, 5 novembre 1850.

Appendice
(C.)
22 mai.

L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, pour le trimestre expiré le 2 avril 1850.

Doit.

Avoir.

	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
<i>Améliorations permanentes :</i>										
Amoublement.....				281	1	8	Montant des warrants du gouvernement ...	1521	6	0
<i>Dépenses courantes :</i>							Montant reçu des patients payants.....	120	14	9
Pain.....	118	10	4							
Bœuf.....	125	11	8							
Épicerie.....	156	5	8							
Savon et chandelle.....	39	18	4							
Lait.....	25	10	7							
Huile.....	4	5	0							
Bois de chauffage.....	97	7	3							
Bière.....	27	8	9							
Pommes.....	4	4	0							
Marchandises sèches.....	107	8	6							
Souliers.....	20	2	1							
Paille.....	5	5	0							
Poterio.....	7	3	4							
Ferblanterie.....	15	14	0							
Quincaillerie.....	44	1	2							
Médecine.....	8	18	2							
Brosses, etc.....	13	7	3							
Vitres.....	9	16	8							
Réparations, etc.....	18	16	4							
Papeterie.....	10	12	1							
Fleur.....	2	5	0							
Entrepreneur.....	2	4	6							
Dépenses incidentes.....	100	6	10							
Officiers et serviteurs, suivant la liste des paiements.....	395	11	0							
				1360	19	1				
				£ 1642	0	0		£ 1642	0	0
N.B.—Montant des dettes de la commission de l'asile temporaire.....								319	16	1
Montant des do du bureau de l'asile des lunatiques de la province.....								1201	9	11
Montant du warrant du gouvernement, comme susdit.....								£ 1521	6	0

L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, pour le trimestre expiré le 2 juillet 1850.

Doit.

Avoir.

Améliorations permanentes :								
£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Ameublement			273	15	10	Montant des warrants du gouvernement... 1816 6 0		
<i>Dépenses courantes :</i>						Montant reçu des patients payants..... 72 10 11		
Marchandises sèches.....	124	10	0	Montant reçu pour articles vendus..... 4 0 6				
Souliers.....	32	10	0					
Forme.....	37	12	7					
Poterie.....	6	15	9					
Bois de chauffage.....	102	1	3					
Poisson.....	9	0	0					
Pain.....	108	19	8					
Thé.....	87	5	8					
Bœuf.....	206	7	11					
Bière.....	28	7	0					
Médecine.....	15	0	9					
Chandelle et savon.....	40	3	9					
Lait.....	24	8	8					
Huile.....	9	0	9					
Sucre.....	36	5	10					
Beurre.....	84	0	6					
Fromage.....	50	8	6					
Assurance.....	47	10	0					
Quincaillerie.....	20	17	0					
Dépenses incidentes.....	112	18	6					
Officiers et serviteurs, suivant la liste des paiements.....	377	17	2					
Argent en main.....	14	17	7	1509	7	2		
Banque du Haut-Canada.....	95	1	10					
			109	19	5			
			£ 1893	2	5	£ 1893	2	5
Argent en main, porté ci-contre.....						14	17	7
Banque du Haut-Canada.....						95	1	10
						£ 109	19	5

L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, pour le trimestre expiré le 1er octobre 1850.

Doit.

Avoir.

Améliorations permanentes :								
£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Ameublement						Montant des warrants du gouvernement... 1861 7 11		
Plans des bâtisses.....						Montant dans la banque du Haut-Canada, depuis le trimestre de juillet..... 95 1 10		
Pierres.....			87	11	3	Argent en main, 2 juillet..... 14 17 7		
<i>Dépenses courantes :</i>						Montant reçu des patients payants..... 102 13 2		
Marchandises sèches.....	69	18	1	Montant reçu pour articles vendus..... 3 16 3				
Souliers.....	14	8	0					
Forme.....	37	19	1					
Poterie.....	0	17	6					
Bois de chauffage.....	795	6	11					
Thé.....	58	15	11					
Quincaillerie.....	18	11	9					
Sucre.....	37	1	2					
Beurre.....	43	0	4					
Fromage.....	52	5	4					
Poisson.....	8	6	9					
Huile.....	0	6	3					
Bœuf.....	112	4	4					
Pain.....	140	5	8					
Lait.....	23	1	3					
Bière.....	8	0	0					
Savon et chandelle.....	33	11	4					
Médecine.....	7	1	7					
Ferblanterie.....	19	2	6					
Dépenses incidentes.....	90	11	4					
Officiers et serviteurs, suivant la liste des paiements.....	387	2	0					
Argent en main.....			1958	7	6			
			31	19	5			
			£ 2077	17	2	£ 2077	17	2
Argent en main, porté ci-contre.....						31	18	5

Appendice
(C.)
22 mai.

Appendice
(C.)
22 mai.

LISTE des PAIEMENTS TRIMESTRIELS des OFFICIERS et SERVIDEURS de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, 2 avril 1850.

No.	NOMS.	DEVOIRS.	COMPENSATION.	PÉRIODE DE SERVICE.	REMARQUES.	MONTANT.		
						£	s.	d.
1	François Primrose	Surintendant.....	£300 par année.....	Depuis le 1er au 26 janvier, et depuis le 26 janvier, au 26 février		46	18	4
2	John Scott, M. P.	Do	£300 par année.....	27 février, au 2 avril		28	17	6
3 et 4	William et Eliza Ramsey	Intendant et matrone.....	do	1er janvier, au do		38	6	8
5	John Whitehead	Ingénieur.....	do	7 mars, au do		6	13	0
6	John Clements	Chaudfeur.....	do	1er janvier, au do		3	7	4
7	Edward Byrne	Portier.....	do	do, au 25 janvier.....		7	16	4
8	Do	Do	do	26 do, au 2 avril.....		10	14	8
9	John Jackson	Assistant.....	42 do	1er do, au do		10	14	8
10	Adam Sutherland	Do	42 do	1er do, au do		3	7	4
11	Henry Parr	Do	42 do	1er do, au 25 do		7	16	4
12	Do	Do	42 do	26 do, au 25 janvier.....		3	7	4
13	James Ramsey	Do	42 do	26 do, au 2 avril.....		7	16	4
14	James Smyth	Do	42 do	26 do, au 25 janvier.....		10	14	8
15	Do	Do	42 do	1er do, au 2 do		7	16	4
16	Thomas McDual	Do	60 do	26 do, au 2 avril.....		3	7	4
17	William Graham	Do	42 do	1er do, au 25 janvier.....		10	14	8
18	John Coppus	Do	60 do	1er do, au 25 janvier.....		7	16	4
19	Do	Do	42 do	26 do, au 2 avril.....		3	7	4
20	Samuel Harding	Do	42 do	1er do, au do		7	16	4
21	Samuel Orpin	Do	60 do	26 do, au 25 janvier.....		3	7	4
22	Do	Do	42 do	1er do, au 2 avril.....		7	16	4
23	William Shackleton	Journalier.....	30 do	26 do, au 25 janvier.....		14	16	3
24	Francis Peterson	Do	3s. 9d. par jour.....	11 mars, au do		3	5	2
25	Arthur Muldoon	Cuisinier.....	2s. 10d. do	1er janvier, au 31 mars.....		21	9	0
26	Charles B. Sheppard	Commis des travaux.....	£95 par année.....	do, au 2 avril.....		4	12	0
27	Ann Smith	Assistant.....	18 do	do, au do		4	12	0
28	Sarah Craig	Do	18 do	do, au do		4	12	0
29	Ellen Clifford	Do	18 do	do, au do		1	5	0
30	Jane Hamilton	Do	18 do	do, au 25 janvier.....		4	12	0
31	Mary Doyle	Do	18 do	do, au 2 avril.....		1	9	2
32	Jane Wiggins	Do	18 do	do, au do		1	5	0
33	Betsy Turbit	Blanchisseuse.....	21 do	do, au 25 janvier.....		3	18	2
34	bridget Sweeney	Do	18 do	do, au do		4	12	0
35	Do	Do	21 do	26 do, au 2 avril.....		4	12	0
36	Ellen Conley	Do	18 do	1er do, au do		4	12	0
37	Ann Noon	Do	18 do	do, au do		4	12	0
38	Ann Murphey	Do	18 do	do, au do		4	12	0
<i>Portés en l'autre part.....</i>						360	19	0

Appendice
(C.)
22 mai.

Appendice
(C.)
22 mai.

LISTE des PAIEMENTS TRIMESTRIELS des OFFICIERS et SERVITEURS de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, TORONTO, 2 avril 1850. — (Continuation.)

No.	NOMS.	DEVOIRS.	COMPENSATION.	PÉRIODE DE SERVICE.	REMARQUES.	MONTANT.			
						£	s.	d.	
25	Margaret Larey.....	Cuisinière.....	£15 par année.....	Depuis le 1er janvier, jusqu'au 2 avril.....		360	19	0	
26	Jessy McLeod.....	Do.....	12 et £15 par année.....	do jusqu'au do.....		3	16	8	
27	Ann Freeman.....	Do.....	13 par année.....	do do.....		3	12	6	
38	Catharine Grogan.....	Do.....	15 do.....	do jusqu'au 25 janvier.....		1	0	10	
39	Eliza Smith.....	Do.....	18 do.....	do do.....		3	16	8	
	Do.....	Do.....	18 do.....	do jusqu'au 2 avril.....		1	5	0	
40	Mary Ann Donnelly.....	Do.....	15 do.....	Do 26 janvier, jusqu'au 2 avril.....		3	7	0	
41	Norah Halloran.....	Do.....	15 do.....	Do 1er do jusqu'au do.....		3	16	8	
				Do do jusqu'au do.....		3	16	8	
						£	395	11	0

LISTE des PAIEMENTS TRIMESTRIELS des OFFICIERS et SERVITEURS de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, TORONTO, 2 juillet 1850.

No.	NOMS.	DEVOIRS.	COMPENSATION.	PÉRIODE DE SERVICE.	REMARQUES.	MONTANT.			
						£	s.	d.	
1	John Scott, M. D.....	Surintendant.....	£300 par année.....	Trois mois.....		75	0	0	
2 et 3	William et Eliza Ramsay.....	Intendant et matrone.....	150 do.....	Do.....		37	10	0	
4	James McKirdy.....	Commis et garde-magasin.....	100 do.....	Soixante-dix jours.....		19	3	6	
5	John Whitehead.....	Ingénieur.....	90 do.....	Trois mois.....	Depuis le 23 avril.....	22	10	0	
6	John Clements.....	Chauffeur.....	90 do.....	Do.....		23	10	0	
7	Edward Byrne.....	Portier.....	3 10s. par mois.....	* Do.....		10	10	0	
8	John Jackson.....	Assistant.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
9	Adam Sutherland.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
10	Henry Parr.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
11	James Smyth.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
12	James Smith.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
13	John Coppins.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
14	Samuel Orphin.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
15	John Reynolds.....	Do.....	3 10s. do.....	Do.....		10	10	0	
16	Matthew Brinnon.....	Do.....	3 10s. do.....	Soixante-neuf jours.....	Depuis le 24 avril.....	7	19	4	
17	Henry Gilpin.....	Do.....	3 10s. do.....	Trois mois.....	Do.....	10	10	0	
				Soixante-huit jours.....	Depuis le 25 avril.....	7	16	11	
					Porté ci-contre.....	£	286	19	9

2

Appendice
(C.)
22 mai.

LISTE des PAIEMENTS TRIMESTRIELS des OFFICIERS et SERVIDEURS de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, TORONTO, 2 juillet 1850.—(Continuation.)

No.	NOMS.	DEVOIRS.	COMPENSATION.	PÉRIODE DE SERVICE.	REMARQUES.	MONTANT.		
						£	s.	d.
18	Edino Vesey	Assisant.	£3 10s. par mois	Trois mois		286	19	9
19	Curtis McFarland	Do	do	Cinq jours	Depuis le 28 juin.	10	10	0
20	Thomas McDonell	Fermier.	3 10s. do	Quarante-quatre jours	Do 20 mai	0	11	8
21	William Shackleton	Gardien de la cour.	2 10s. do	Trois mois.		7	10	0
22	Ann Smith	Assisant.	1 10s. do	Do do		4	10	0
23	Ellen Clifford	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
24	Mary Doyle	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
25	Jane Wiggins	Do	1 10s. do	Do do		3	8	0
26	Helena Lambath	Do	1 10s. do	Soixante-et-huit jours	Depuis le 25 avril.	0	15	0
27	Ann Cumins	Do	1 15s. do	Quinze do	Do 18 juin	5	5	0
28	Bridget Sweeney	Blanchisseuse	1 10s. do	Trois mois		4	10	0
29	Ellen Corley	Do	1 10s. do	Do		4	10	0
30	Ann Noon	Do	1 10s. do	Do		4	10	0
31	Elizabeth Smith	Do	1 10s. do	Do		4	10	0
32	Ann Murphy	Fille de chambre.	1 5s. do	Do		3	15	0
33	Nora Hollaran	Do	1 5s. do	Quarante-sept jours	Depuis le 17 mai.	1	19	3
34	Lacy Sharp	Do	1 5s. do	Trente-deux do	Do 1er juin.	1	6	8
35	Betsy McEwan	Do	1 5s. do	Trois mois.		3	15	0
36	Margaret Larey	Cuisinière.	1 5s. do	Do		3	15	0
37	Catharine Grogan	Do	1 5s. do	Do		3	15	0
38	Jessie McLeod	Do	1 5s. do	Quatre-vingt-trois jours.	Depuis le 11 avril.	3	9	2
39	Mary Macher	Do	1 5s. do			£ 377	17	2

LISTE des PAIEMENTS TRIMESTRIELS des OFFICIERS et SERVIDEURS de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, TORONTO, 1er octobre 1850.

No.	NOMS.	DEVOIRS.	COMPENSATION.	PÉRIODE DE SERVICE.	REMARQUES.	MONTANT.		
						£	s.	d.
1	John Scott, M. D.	Surintendant.	£300 par année.	Trois mois		75	0	0
2 et 3	William et Eliza Ramsey	Intendant et matrone	100 do	Do		25	0	0
4	James McKirby	Commis et garde-magasin	100 do	Do		25	0	0
				Parti en l'autre part.		£ 125	0	0

Appendice
(C.)
22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

LISTE des PAIEMENTS TRIMESTRIELS des OFFICIERS et SERVIDEURS de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, TORONTO, 1er Octobre 1850.—(Continuation)

No.	NOMS.	DEVOIRS.	COMPENSATION.	PÉRIODE DE SERVICE.	REMARQUES.	MONTANT.		
						£	s.	d.
5	John Whitehead	Ingenieur	£90 par année	Trois mois		125	0	0
6	John Clements	Chaudfeur	Do do	Do do		22	10	0
7	Edward Byrne	Portier	3 10s. par mois	Do do		22	10	0
8	John Jackson	Assistant	3 10s. do	Do do		10	10	0
9	Adam Sutherland	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
10	Henry Parr	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
11	James Smyth	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
12	James Smith	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
13	John Coppins	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
14	Samuel Orpin	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
15	John Reynolds	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
16	Matthew Brynnon	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
17	Henry Gilpin	Do	3 10s. do	Do do		10	10	0
18	William Sampson	Do	3 10s. do	Do do		8	15	0
19	Thomas McDonnell	Fermier	3 10s. do	Deux mois et demi	Depuis le 16 juillet	10	10	0
20	William Shackleton	Gardien de la cour	3 10s. do	Trois mois		7	10	0
21	Ann Smith	Assistant	1 10s. do	Do do		4	10	0
22	Ellen Clifford	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
23	Mary Doyle	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
24	Jane Wiggins	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
25	Hellena Lambath	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
26	Mary Burke	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
27	Mary McWaters	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
28	Bridget Sweeney	Blanchisseuse	1 15s. do	Trois mois et douze jours	Depuis le 19 juillet	3	0	0
29	Ellen Corley	Do	1 10s. do	Do do	Do 3 août	5	5	0
30	Ann Noon	Do	1 10s. do	Trois mois		4	10	0
31	Elizabeth Smith	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
32	Ann Murphy	Do	1 10s. do	Do do		4	10	0
33	Lucy Sharp	Fille de chambre	1 5s. do	Do do		3	15	0
34	Betsy McEwan	Do	1 5s. do	Do do		3	15	0
35	Margaret Larey	Cuisinière	1 5s. do	Do do		3	15	0
36	Catharine Grogan	Do	1 5s. do	Do do		3	15	0
37	Jessie McLeod	Do	1 5s. do	Do do		3	15	0
38	Mary Macher	Do	1 5s. do	Do do		3	15	0
						387	3	0

Rapporté de l'autre part.

£

RAPPORT DU SURINTENDANT MEDICAL.

A l'honorable président et bureau des directeurs de l'asile des lunatiques de la province, à Toronto.—

MESSEIERS,

Je prends respectueusement la liberté de soumettre le rapport suivant sur l'état et le progrès de l'asile des lunatiques de la province, ainsi qu'il est exigé du surintendant, depuis le 20^{me} jour de janvier 1850, jusqu'au 5 novembre 1850.

Il y avait d'abord dans l'asile temporaire 211 lunatiques qui ont tous été nécessairement transportés dans la nouvelle bâtisse, vu qu'aucune disposition ne permettait d'en disposer autrement. Sur ces 211 personnes, un grand nombre était dans l'asile temporaire depuis des années, et ne donnaient aucune espérance de guérison.

Le nombre des personnes admises depuis est de 97, et dans chaque cas, les conditions imposées par l'acte 2 Vic., chap 11, ont été accomplies, ce qui fait un total de 308 personnes qui ont été traitées dans l'hôpital durant la période comprise dans ce rapport.

Sur ce nombre, 40 se sont rétablies, 13 ont éprouvé du soulagement, ou du mieux, 2 se sont échappés, 20 sont morts, et 233 restaient le 5 novembre 1850.

En consultant les tableaux ci-joints, on verra qu'une grande partie des patients qui se sont rétablis étaient des cas dont l'attaque n'avait pas eu de durée bien considérable; et il n'y a point de doute qu'un grand nombre de ceux dont le rétablissement est douteux, et d'autres dont la guérison ne souffre point de doute, n'auraient peut-être pas été frappés de ce malheur s'ils eussent été éloignés plus à bonne heure de leur maison, et placés sous l'influence d'un système convenable de traitement moral et médical, dans quelque institution consacrée au soulagement de cette classe infortunée, où l'on trouve les seuls soins nécessaires, ce qui est un pas nécessaire, si non essentiel à leur rétablissement, ainsi que l'expérience l'a démontré. Cependant, il y a des cas les plus désespérés on apparence et qui cèdent au traitement après un long espace de temps, comme on l'a vu plus d'une fois dans l'institution dans le cours de cette année. On peut en citer un cas en particulier, celui d'une femme qui avait été affectée pendant près de quatre années d'une manie violente; elle fut durant une grande partie de ce temps soumise à la réclusion et à la chemise de force. Elle avait les habitudes les plus dépravées; elle se rétablit cependant parfaitement, et sortit de l'asile en exprimant la plus vive reconnaissance, tout en se rappelant parfaitement bien tout ce qui s'était passé durant sa longue maladie. Ces exceptions arrivent de temps à autre, mais n'affaiblissent en rien le principe que le rétablissement est d'autant plus probable qu'un traitement convenable sera plus promptement adopté. Outre les cas de rétablissement complet, un grand nombre se sont assez améliorés pour pouvoir en toute sûreté rentrer dans la société et reprendre des occupations utiles; tel que les travaux domestiques, l'agriculture, etc. C'était surtout des cas de démence, sujets à des paroxismes violents, mais qui se sont calmés et apaisés par un régime et une discipline judicieuse.

Parmi les personnes qui ont ainsi éprouvé du soulagement, l'on a rangé quelques cas dont le rétablissement était probable, et qui ont été congédiés durant

le traitement. Les patients, à force de sollicitations pressantes, parviennent souvent à engager leurs amis à les faire sortir de l'institution; c'est une tendresse bien mal entendue, vu que tout le bien produit sera infailliblement détruit, et dans les cas de convalescence commencée un renvoi trop prompt peut très bien être suivi de rechûte qui deviendra un cas pire et plus intraitable que l'attaque première.

Vu le mauvais état des clôtures, un grand nombre de patients ont effectué, de temps à autre, leur évâsion, bien qu'aucun d'eux n'eût la permission de sortir de l'établissement sans être sous la garde d'un assistant. Dans presque tous les cas, ils ont été repris et ramenés, mais un seul a réussi à échapper à toutes les recherches et n'a pu être repris. Dans ces cas, les amis des patients ou les personnes qui les avaient envoyés ont immédiatement été informés des circonstances et priées d'informer le surintendant s'ils étaient rentrés dans leurs demeures.

C'est cependant un sujet de surprise que le nombre d'évasion n'ait pas été plus considérable, eu égard au grand nombre de ceux qui ont été employés sur les terrains à faire les divers chemins et places. Durant toute la saison, lorsque le temps le permettait, 40 à 50 hommes étaient généralement employés à creuser, niveler, assécher et cultiver une quantité considérable de végétaux de diverses espèces. C'est ainsi que durant l'été l'on s'est procuré une nourriture saine et bien peu dispendieuse, et un approvisionnement considérable de carottes, panais, oignons, betes rouges, patates, fèves, choux, etc., pour l'hiver et le printemps. Pendant que ce nombre d'hommes ont été employés d'une manière si avantageuse et si profitable, il s'en est trouvé d'autres pour lesquels le petit jardinage et la culture des fleurs a été un emploi agréable et salutaire. L'absence de promenades et de terrain agréable et varié avec des ombrages et des arbrisseaux s'est fait vivement sentir. La nature difficile et inculte du terrain était telle qu'il a fallu tout le travail d'une saison pour le mettre dans un état à pouvoir être tracé, planté, etc. Il est agréable de penser que l'été prochain l'apparence du terrain sera bien changée, et qu'un grand nombre de ceux qui, durant la dernière saison, se sont vus privés de ces jouissances salutaires et agréables aussi bien qu'intellectuelles pourront maintenant les éprouver.

Le travail du dehors est de tous les travaux le plus propre au rétablissement des lunatiques, et l'on considère aujourd'hui qu'une ferme est le complément d'un asile moderne: avec les restrictions convenables, le travail actif de la pelle, de la pioche et de la brouette contribue indubitablement le plus au confort et au rétablissement des personnes qui s'y livrent. Jamais le travail n'est obligatoire ou pénible, le patient qui, en commençant, a de l'aversion pour le travail, se laisse bientôt persuader par son assistant ou exciter par l'exemple des autres, à commencer et en bien peu de temps il goûtera les avantages et le plaisir qui en résultent. Il faut bien comprendre que l'on ne calcule pas sur le travail des patients, comme sur une source de gain ou de profits, mais simplement comme un moyen profitable qui contribuera au bien-être du corps et de l'esprit. A ceux qui travaillent régulièrement et de bon cœur, on donne, dans l'après-midi, vers trois heures, du bon café et du bon pain: ils le goûtent beaucoup, et c'est un motif puissant pour engager l'homme indolent et rêveur à prendre part aux travaux des champs. Outre ceux qui travaillent, tous ceux aux-

Appendice
(C.)

22 mai.

quels on peut se fier, hommes et femmes sortent tous les jours pour la promenade, en compagnie de leurs assistants ; mais vu le manque de chemins et de lieux de promenade ainsi que d'ombrage, les terrains ne sont pas aussi accessibles qu'on pourrait le désirer. Quand on fait la visite des départements le soir, on peut désigner sans trop se tromper ceux qui ont travaillé durant le jour, par la tranquillité et le repos qui règnent. Un sommeil profond suit presque toujours le travail actif du dehors, et dans un grand nombre de cas, on ne saurait obtenir le sommeil avec les plus fortes doses d'opium.

Sur le nombre de décès qui sont enregistrés, quatre ont eu lieu peu de temps après l'admission ; deux d'entre eux furent amenés à l'hôpital dans un tel état de faiblesse, par suite d'infirmités corporelles incurables, qu'ils ne pouvaient se tenir debout. Un de ces cas et un autre patient furent admis dans un état fort avancé de phthisie et tous deux n'ont vécu que bien peu de temps ; un autre était un cas de *delirium tremens*, nullement admissible dans un hôpital de cette nature.

Il est vivement à regretter qu'un cas de suicide ait eu lieu dans le courant de l'année ; de tous les cas de folie, celui de suicide est le plus inquiétant et le plus embarrassant, vu que du moment que l'existence en est reconnue, l'inquiétude et la responsabilité des gardiens de l'insensé augmentent considérablement : quelque vigilant que soit le gardien, quelques précautions que soient les précautions que l'on prend, le suicide déterminé réussira toujours tôt ou tard à accomplir l'objet qui occupe incessamment son esprit. Le malheureux suicide en question avait déjà, à plusieurs reprises, avant son admission, cherché à commettre cet acte ; nous le savions, et le patient lui-même ne cherchait pas à cacher son terrible dessein ; toutes les précautions avaient été prises : pendant le jour un assistant la suivait constamment, et pendant la nuit une jeune fille attentive et intelligente couchait dans sa chambre ; la présence de cette fille ne la détourna cependant pas de son dessein, elle se pendit dans sa chambre à coucher avec le drap de son lit qu'elle déchira et attacha au barreau supérieur de sa fenêtre. Tout cela se fit si tranquillement et si paisiblement que sa compagne de chambre n'en fut pas même éveillée, et qu'elle ignora ce qui s'était passé jusqu'à ce que le matin en s'éveillant elle aperçut la pauvre femme pendue à deux pas de son propre lit. La garde-malade n'eut pas même connaissance de ce qui s'était passé durant la nuit, bien qu'elle eût occasion de passer constamment dans les divers départements, — et cependant l'infortunée, pour pouvoir attacher le drap au barreau, avait dû briser un carreau. Il s'est présenté dans l'établissement plusieurs cas de folie avec tendance au suicide, et ce n'est qu'avec les soins les plus assidus qu'ils ont été arrachés à la mort. Une jeune femme s'était presque étranglée avec son mouchoir qu'elle s'était attaché au tour du cou — pendant qu'elle était dans le corridor avec plusieurs autres patients — heureusement qu'un assistant était près d'elle et la sauva. Si la patiente eût choisi la chambre des bains ou les lieux d'aisance, elle aurait indubitablement péri. Il est un autre cas bien curieux qui mérite d'être enregistré dans l'intérêt de la médecine légale ; il eut lieu justement à l'heure où je faisais mes visites de nuit. En entrant dans une chambre d'où un assistant venait de sortir et à la porte de laquelle il était occupé à plier les habits du patient, j'aperçus un jeune homme appuyé tranquillement sur son lit et perdant considérablement du sang par une blessure qu'il s'était faite au cou ; en examinant la blessure qui, située justement au-dessus et s'étendant en descendant jusqu'aux grands vaisseaux du côté gauche, était d'environ deux pouces de long, je lui trouvai l'apparence d'une blessure faite avec un instrument parfaitement tranchant ; les bords en étaient tellement

polis et unis que d'abord il me vint à l'esprit que l'assistant s'était rendu coupable d'une grande négligence en laissant au patient un couteau ou tout autre instrument tranchant ; mais après avoir fait des recherches, on ne trouva rien de semblable : immédiatement le patient retira de dessous sa chemise uno de ses guêtres qu'il avait cachée en se déshabillant, et avec la dent de la boucle il avait cherché et presque réussi à se détruire. En examinant la guêtre et en interrogeant le patient, l'on constata que c'était de cette manière que la blessure avait été faite. Maintenant, dans cette affaire, si j'eusse été appelé à donner mon opinion sur la manière dont la blessure avait été faite, j'aurais dit que c'était avec un couteau ou un rasoir ou quelque instrument semblable, et non avec la dent d'une boucle qui, quelque tranchante qu'elle fût, ne pouvait, suivant moi, produire qu'une surface inégale. La blessure fut fermée, commença à se cicatrifier, et bientôt après le jeune homme fut rendu à la société.

Le nombre de patients qui restaient dans l'asile le 5e jour de novembre était de 233 ; sur ce nombre une grande partie était en état de démence et inoffensifs pour la plupart : il n'y a point à espérer de les voir se rétablir. Il faut sans doute veiller à leur santé et à leur confort, il est aussi à propos de les tenir employés autant que possible ; mais aujourd'hui que le logement manque dans l'asile, il devient nécessaire de considérer si ces patients ne pourraient pas être gardés ailleurs à beaucoup moins de frais pour le public, et si les appartements qu'ils occupent d'une manière permanente ne pourraient pas être appropriés à la réception des cas susceptibles de soulagement et de rétablissement. L'entassement de cette classe incurable dans l'asile temporaire a été tel que les avantages du nouvel édifice ont été considérablement diminués, vu qu'un grand nombre d'entr'eux sont plutôt propres à une maison de refuge qu'à un asile de lunatiques. On peut voir d'un seul coup d'œil combien il est à désirer que cette classe de malheureux soit éloignée, et combien cela soulagerait les départements, quand l'on sait que les arrangements ne permettent que trois classifications pour chaque sexe, et que dans un département l'on est obligé de mêler ensemble, les hommes furieux, idiots, épileptiques, malpropres, méchants, avec les patients tranquilles et inoffensifs qui se trouvent ainsi tourmentés par l'excitation de leurs compagnons ; un mélange aussi confus et dangereux ne devrait pas exister, cependant, sous les circonstances actuelles il n'y a pas à y remédier.

Un autre mauvais résultat que je puis mentionner, c'est l'inconvénient pour les patients d'une classe plus élevée de se trouver constamment en contact avec les patients pauvres ou communs, vu que les corridors ne permettent pas de pratiquer de séparation. Il y a des cas où cette séparation et la faveur de confort et de douceur extra ne seraient pas appréciées ; mais il est également vrai que pour un grand nombre de patients, ces rapports avec des personnes dont les habitudes et les sentiments sont si différents seraient non seulement pénibles, mais encore préjudiciables, et devraient être évités par tous les moyens. Ceux auxquels est confié le soin d'ouvrir des asiles pour les infortunés auxquels la providence a enlevé la raison doivent, par tous les moyens possibles, chercher à mitiger cette terrible calamité.

La santé des patients durant l'année dernière, a été généralement bonne ; de bonne heure dans le printemps, l'érysipèle a fait son apparition dans le pire des départements, et a fait le tour de l'institution ; entre 60 et 70 personnes en ont été atteintes, mais il est agréable de voir qu'aucun cas n'a été fatal ; il s'est aussi présenté quelques cas inquiétants de dissenterie, mais ils ont tous cédé au traitement.

Les moyens employés pour chauffer l'établissement sont passablement bons. La chaleur est très agréable et tempérée, et se maintient facilement à la tempéra-

Appendice
(C.)

22 mai.

Appendice
(C.)

22 mai.

ture voulue. Le mode adopté est l'eau chaude transportée dans chaque appartement par de petits tuyaux en métal qui passent auprès du plancher, faisant mille détours allant et revenant à la fournaise où les tuyaux font plusieurs fois le tour du feu. La chaleur créée ainsi est très agréable, comme on l'a déjà remarqué, et si l'on pouvait modifier les fournaux de manière à éviter la nécessité d'employer le charbon anthracite, qu'il est très difficile d'obtenir dans notre position, ce serait peut-être le meilleur mode que l'on puisse trouver. La ventilation a été quelque peu améliorée par un changement que l'on a fait dans les fournaux, mais ce n'est pas encore suffisant pour tenir les départements aussi agréables qu'ils pourraient l'être.

L'on peut toujours disposer d'une quantité considérable d'eau, ce qui est une des choses les plus indispensables dans une institution de cette nature. La citerne se trouve dans le dôme et contient près de 12,000 gallons, et elle est remplie tous les jours au moyen d'une machine à vapeur placée sur les bords du lac. L'on possède aussi des moyens bien commodes d'avoir constamment une quantité considérable d'eau chaude, pour l'usage des blanchisseuses, des cuisines, des bains, etc. L'absence des moyens propres à éclairer un établissement aussi considérable d'une manière sûre, propre et suffisante, se fait vivement sentir. Il est à espérer que cette lacune sera bientôt remplie.

La diète approuvée par le bureau paraît produire de bons résultats; elle est suffisante et offre une variété agréable et avantageuse aux patients. On peut la continuer comme l'ordinaire régulier. Par suite de la chaleur constante de la maison, les linges de lit ne sont pas nombreux; ils ne consistent qu'en un drap, une couverture et un couvre-pieds; ils suffisent dans la plupart des cas, mais lorsqu'il en faut plus on les fournit aisément. Le vêtement de chaque patient est tout-à-fait convenable à leurs circonstances.

Dans le traitement général des patients, les assistants ont ordre de n'exercer aucun acte de cruauté ou de ne proférer aucune menace. Le seul moyen de gagner la confiance des insensés est de leur témoigner une bonté constante, et l'on peut ainsi compter sur le succès et le confort dans l'administration d'un asile de lunatiques. Quant à la contrainte, il faut y recourir quelquefois, mais aussi rarement que possible, et seulement lorsqu'on le juge indispensable. L'isolement ou la réclusion dans une chambre noire pendant bien peu de temps, suffit dans la plupart des cas pour arrêter le méchant et apaiser le furieux, et a pour nous presque absolument remplacé la chemise de force. Il y a des cas où les patients sont tellement portés à se blesser ou se détruire qu'on ne saurait se passer de la chemise de force ou de tout autre moyen semblable. Jamais il n'est permis à un assistant d'imposer aucune contrainte à un patient sans que le surintendant le sache et y consente. De cette manière, les assistants apprennent à pratiquer la patience envers ces infor-

tués comme le moyen le plus facile pour faire régner l'harmonie et la paix dans leur département. Lorsque dans le cours du traitement il devient nécessaire de faire passer un patient d'un département à un autre, le patient témoigne quelquefois beaucoup de répugnance à se séparer de ses assistants,—témoignage agréable de la patience et de la bonté avec laquelle il a été traité.

Comme règle générale, tous ceux qui peuvent travailler, travaillent—plusieurs au dehors sur la ferme ou le terrain—d'autres à couper et préparer le bois de chauffage, quelques uns à la cuisine et au blanchissage, d'autres aident à nettoyer la maison; la plupart des deux meilleures classes, nettoient et font leur propre chambre et leur lit, et aident à tenir les corridors propres et en bon ordre; et parmi les femmes plusieurs sont excellentes couturières et sont assez industrieuses pour faire tout l'ouvrage nécessaire dans l'institution. Les habits et le raccommodage des habits d'hommes se fait aussi par quelques uns des patients.

Le dimanche est observé comme un jour de repos, et un nombre considérable de patients en observe le service. Le service de l'église d'Angleterre se fait régulièrement par le révérend M. Grassett, recteur de Toronto, et son curé le révérend M. Baldwin; environ 100 personnes des deux sexes y assistent ordinairement. Leur manière de se conduire est convenable et décente, et plusieurs font assez souvent des réflexions judicieuses sur ce qu'ils ont entendu. On considère que le service religieux exerce une influence bien salutaire; on n'a jamais remarqué qu'elle leur ait été nuisible. Des pamphlets religieux, que donne la société des pamphlets, sont distribués ce jour-là aux patients qui veulent en avoir; et les assistants entretiennent souvent leurs patients à lire des livres convenables. Il y a encore deux autres chapelles, mais le service divin ne s'est pas encore fait dans l'une ni l'autre.

L'on a formé le noyau d'une bibliothèque à laquelle on fait de temps en temps des additions importantes; elle formera plus tard le complément bien utile et bien nécessaire de l'hôpital.

Les patients sont bien reconnaissants envers les propriétaires de quelques uns des papiers-nouvelles de la province, pour les moyens que ceux-ci leur fournissent d'entretenir leur connaissance sur ce qui se passe dans le monde, et d'avoir des lectures amusantes et intéressantes. Le *Montreal Witness*, le *Toronto Daily Patriot*, le *Globe* et le *Mirror*, sont régulièrement reçus et bien vus par un grand nombre.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN SCOTT, M. D.,
Surintendant et Médecin.

Appendice
(C.)

22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

ETAT sous forme de TABLEAU de la condition de l'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, depuis le 26 janvier, jusqu'au 5 novembre 1850, comprenant ceux qui ont été transférés de l'asile temporaire des lunatiques, le 25 janvier 1850.

No. du registre.	Date de l'admission.	Age d'admission.	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Revoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, suicide, périodique.
121	janvier 1841	30	Mâle	Non marié	Tombé d'une maison	Deux ans et demi	Province	Neuf ans	Restant	Stationnaire	
340	do	20	do	do	Troubles politiques	Trois ans	do	do	do	do	
40	do	20	do	do	Idiotisme	Vingt ans	do	do	do	do	
17	do	40	Femelle	Inconnue	Troubles domestiques	Inconnue	do	do	do	do	
140	do	20	do	Non marié	Inconnue	do	do	do	do	do	
62	1842	25	Mâle	Marié	do	do	do	Finit ans	do	do	
67	29	35	do	Inconnu	do	do	do	do	do	do	
70	19	40	Femelle	Non mariée	do	do	do	do	do	do	
89	8	30	Mâle	Marié	do	do	do	do	do	do	
102	8	30	Femelle	Non mariée	Amour trompé	do	do	do	do	do	
105	23	50	do	Mariée	Chagrins	do	Amis	do	do	do	
108	27	32	do	do	Inconnue	do	Province	do	do	do	
121	4	40	do	Veuve	Amour trompé	do	do	do	do	do	
132	13	30	Mâle	Non marié	Inconnue	do	do	do	do	do	
139	16	35	do	Inconnu	do	do	do	do	do	do	
134	25	30	Femelle	Inconnue	Idiotisme	do	do	do	do	do	
155	1	50	Mâle	Marié	Jalousie	do	do	do	do	do	
171	27	51	do	Inconnu	Idiotisme	do	do	Sept ans	do	do	Homicide.
180	35	50	do	Marié	Intemperance	do	do	do	do	do	
181	26	45	Femelle	Mariée	Changement de vie	do	do	do	do	do	
197	25	20	do	Non mariée	Inconnue	do	do	do	do	do	
217	1	42	Mâle	Marié	Troubles domestiques	do	do	Six ans	do	do	
231	20	35	do	Non marié	Inconnue	do	do	do	do	do	
236	25	28	Femelle	Non mariée	Epileptique	do	do	do	do	do	
127	38	35	do	do	Inconnue	do	do	do	do	do	
230	17	45	Mâle	Inconnu	do	do	do	do	do	do	
331	24	40	do	do	do	do	do	do	do	do	
247	18	26	Femelle	Non mariée	do	do	do	do	do	do	
250	3	35	Mâle	Non marié	Epileptique	do	do	do	do	do	
254	17	23	do	do	do	do	do	do	do	do	
276	22	45	do	Inconnu	Intemperance	do	do	do	do	do	
284	18	24	do	Non marié	Heréditaire	do	do	Cinq ans	do	do	
289	7	30	Femelle	Mariée	Inconnue	do	do	do	do	do	Seur dans la maison.
300	14	26	Mâle	Non marié	do	do	do	do	do	do	
313	13	50	Femelle	Mariée	do	do	do	do	do	do	
324	10	40	Mâle	Inconnu	do	do	do	do	do	do	
342	27	30	do	do	do	do	do	do	do	do	
347	19	23	do	do	do	do	do	do	do	do	
350	30	20	Femelle	Non mariée	do	do	do	do	do	do	
334	5	30	do	Mariée	do	do	do	do	do	do	
358	27	35	Mâle	Inconnu	Maladie corporelle	do	do	Quatre ans	do	do	

Appendice
(C.)
22 mai.

Appendice
(C.)
22 mai.

ÉTAT sous forme de TABLEAU de la condition de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, depuis le 26 janvier jusqu'au 5 novembre 1850.—(Continuation.)

No. du régime	Date de l'admission.	Age d'admission	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée.	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Renvoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, Suicide, Périodique.
380	23 juin 1846	24	Mâle	Non marié.	Masturbation.	Trois semaines.	Province.	Quatre ans.	Restant.	Stationnaire.	Exaltation périodique.
381	25 do	27	Femelle	do	Amour trompé.	Inconnue.	do	do	do	do	do
382	30 do	36	Mâle	Inconnu.	Inconnue.	do	do	do	Mort.	Décédé.	do
385	3 juillet	38	Femelle	Mariée.	Jalousie.	do	do	do	Restant.	Stationnaire.	do
388	8 do	50	do	do	Inconnue.	Cinq années.	do	do	do	do	do
394	23 do	40	do	do	do	Onze mois.	do	do	do	do	do
398	13 août	30	do	do	Idiotisme.	Trente ans.	do	do	do	do	Épilepsie.
399	10 do	36	do	Mariée.	Inconnue.	Quatre do	do	do	do	do	do
363	13 mars	26	Mâle	Non marié.	Amour trompé.	Une année.	do	do	do	do	do
374	8 mai	23	do	do	Inconnue.	do	do	do	do	do	do
391	11 juillet	30	Femelle	do	Idiotisme.	Depuis son enfance.	do	do	do	do	do
392	15 do	39	Mâle	Marié.	Inconnue.	Huit mois.	do	do	do	do	Homicide.
401	2 septembre	25	Femelle	Non mariée.	do	Six do	do	do	do	do	do
413	11 do	34	Mâle	Marié.	Mort de sa femme.	Trois ans.	do	do	do	do	do
408	2 do	75	Femelle	Non mariée.	Idiotisme.	Sept do	do	do	do	do	Homicide.
424	23 octobre	33	do	Mariée.	Effets du froid.	Trois mois.	do	do	do	do	do
426	do	46	Mâle	do	Dessapointement dans la vie.	Trois semaines.	do	do	do	do	do
438	9 novembre	26	Femelle	Non mariée.	Chute de cheval.	Une année.	do	do	do	do	do
445	4 décembre	68	do	do	Changement de vie.	Six semaines.	do	do	do	do	do
446	8 do	30	Mâle	do	Inconnue.	Six mois.	do	do	do	do	do
451	13 do	21	Femelle	do	Perturbation Uterine.	do	do	do	do	do	do
450	do	28	do	do	Inconnue.	Dix-huit mois.	do	do	do	do	do
448	do	44	Mâle	do	do	Dix ans.	do	do	do	do	do
452	do	21	do	do	do	do	do	do	do	do	do
464	19 janvier 1847	29	do	do	Épilepsie.	do	do	Trois ans	do	do	Exaltation périodique.
470	13 février	27	Femelle	do	Inconnue.	Cinq do	do	do	do	do	do
471	13 mars	32	do	Mariée.	do	Inconnue	do	do	do	do	do
517	29 juin	36	Mâle	Non marié.	do	do	do	do	do	do	do
522	7 juillet	48	Femelle	Mariée.	Intemperance	Huit ans	do	do	do	do	do
494	5 mai	51	Mâle	do	do	Inconnue	do	do	do	do	do
536	2 août	37	do	Non marié.	do	Vingt-sept ans	do	do	do	do	do
463	19 janvier	27	Femelle	do	Idiotisme.	Inconnue	Amis.	do	do	do	do
472	23 do	50	Mâle	do	Maladie corporelle.	Trois ans.	Province	do	do	do	do
479	13 mars	33	do	Marié.	Trop grande application à l'étude.	Huit do	do	do	do	do	do
486	29 do	35	Femelle	Non marié.	Intemperance	Deux semaines.	do	do	do	do	do
510	18 juin	34	Mâle	Inconnue.	Maladie corporelle.	Six mois.	do	do	do	do	Épilepsie.
511	21 do	68	Femelle	Non marié.	Intemperance	Inconnue	do	do	do	do	do
514	26 do	40	do	Mariée.	Frayeur.	Neuf ans	do	do	do	Guérie.	do
525	21 juillet	21	do	Non mariée.	Inconnue.	Inconnue	do	do	Restant.	Stationnaire.	do
529	30 do	55	Mâle	Inconnu.	Mauvais traitement par son mari.	do	do	do	do	do	do
					Mauvaise santé.	Un mois.	do	do	Mort.	Décédé.	do

Appendice (C.)
22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

ÉTAT sous forme de TABLEAU de la condition de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, depuis le 26 janvier, jusqu'au 5 novembre 1850.—(Continuation.)

No. de regis.	Date de l'admission.	Age d'admission.	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Renvoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, suicide, périodique.
551	21 septembre	1847	Femelle	Marquée	Jalousie	Quatre mois.	Province	Trois ans.	Restant	Stationnaire.	
544	11 do	do	Mâle	Non marié	Inconnue	Inconnue	do	do	Mort.	Mort.	
553	14 octobre	do	do	do	Désappointement	Trois mois	do	do	Restant	Stationnaire.	
559	19 do	do	Femelle	Marquée	Religion	Inconnue	do	do	do	Amélioré.	
563	23 do	do	Mâle	Inconnue	Inconnue	do	do	do	do	Stationnaire.	
576	14 novembre	do	do	do	do	do	do	do	do	do	
577	16 do	do	Femelle	Marquée	Intemperance	Six mois	do	do	do	do	
584	25 do	do	do	Marquée	do	Inconnue	do	do	Renvoyé	Guéri.	
586	26 do	do	do	do	Religion	Dix-sept mois	do	do	Mort.	Mort.	
589	1 décembre	do	do	do	Jalousie	Quatre mois	do	do	Restant	Stationnaire.	
599	24 do	do	Mâle	Non marié	Épilepsie	Inconnue	do	do	do	do	
606	30 do	do	Femelle	Non mariée	Desir de se marier	Cinq semaines	do	do	do	do	
606	31 do	do	Mâle	Inconnue	Inconnue	Inconnue	do	do	do	do	
619	20 mars	1848	Femelle	Non mariée	Épilepsie	Six ans	do	do	do	do	Exaltation périodique.
621	28 do	do	Mâle	Inconnue	Inconnue	Inconnue	do	do	Mort.	Mort.	
630	22 do	do	do	Marqué	do	do	do	do	Restant	Stationnaire.	
632	22 do	do	do	Non marié	do	do	do	do	do	do	
634	22 do	do	Femelle	do	do	do	do	do	do	do	
629	30 mars	do	do	do	Amour trompé.	Trois mois	do	do	do	do	
636	27 avril	do	Mâle	Marqué	Travaux trop forts.	Un an	do	do	do	do	
637	2 mai	do	do	do	Inconnue	Inconnue	do	do	do	do	
646	4 juin	do	Femelle	Marquée	Exaltation religieuse.	do	Amis	do	do	do	Dangereux.
652	12 do	do	Mâle	Non marié	Idiotisme	do	Province.	do	do	do	
656	19 do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	
660	26 do	do	Femelle	Non mariée	Inconnue	do	do	do	do	do	
655	17 do	do	do	Marquée	Peur	do	Amis	do	do	do	
659	13 juillet	do	Mâle	Marqué	Millérisme.	do	Province	do	do	do	
676	21 do	do	do	Non marié	Inconnue	do	do	do	do	do	
691	14 août	do	do	do	do	do	do	do	do	do	
689	10 do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	
695	25 do	do	do	Marqué	Intemperance.	do	do	do	do	do	
697	5 septembre	do	do	do	Religion	do	do	do	Renvoyé	Guéri.	
703	21 do	do	do	do	Ambition déçue.	do	do	do	Restant	Stationnaire.	
705	30 do	do	Femelle	Non mariée	Intemperance	do	do	do	do	do	
708	13 octobre	do	do	do	do	do	do	do	do	do	
709	17 do	do	Mâle	Marqué	Amour trompé.	do	do	do	do	do	
710	17 do	do	Femelle	Marquée	do	do	do	do	do	do	
715	29 do	do	Mâle	Non marié	Chagrins domestiques.	do	do	do	do	do	Mari et femme.
711	25 do	do	do	do	Coup de soleil.	do	Amis	do	Transféré.	Amélioré.	
718	3 novembre	do	Femelle	Non mariée	Idiotisme	do	Province.	do	Restant	Stationnaire.	Épilepsie.—homicide.
717	2 do	do	Mâle	Non marié	Amour trompé.	do	do	do	Restant	Amélioré	
					Inconnue.	do	do	do	do	Stationnaire.	

Appendice (C.)
22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

ÉTAT sous forme de TABLEAU de la condition de L'ASILE des LUNATIQUES, à TORONTO, depuis le 26 janvier, jusqu'au 5 novembre 1850.—(Continuation.)

No. du registre	Date de l'admission.	Age d'admission.	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Renvoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, suicide, périodique.
724-28	novembre 1848.	24	Mâle	Non marié	Mauvaise santé	Inconnue	Province	Deux ans	Mort.	Mort.	
728-19	décembre do	28	do	do	Inconnue	do	do	do	Restant.	Stationnaire.	
731-23	do do	48	do	do	do	do	do	do	do	do	
733-29	do do	27	do	do	Épilepsie	do	do	do	do	do	
739-13	janvier 1849.	72	do	do	Intemperance	do	do	Un an.	do	do	Homicide.
741-13	do do	45	Femelle	do	Idiotisme	do	do	do	do	do	A un frère et une sœur dans la maison.
742-30	do do	27	Mâle	Marié	Ambition déçue.	do	do	do	do	do	
750-10	do do	35	do	Non marié	Pertes de propriétés.	do	do	do	do	do	
752-17	do do	60	Femelle	Marité	Changeement de circonstances.	do	do	do	do	do	
761-27	do do	29	Mâle	Non marié	Inconnue	do	do	do	do	do	
763-29	mars do	40	Femelle	Veuve	Chagrins	do	do	do	do	Amélioré.	
768-17	avril do	60	do	Marité	Inquiétude	do	do	do	do	Stationnaire.	
771-19	do do	33	Mâle	Non marié	Inconnue	do	do	do	do	do	
773-34	do do	38	do	do	do	do	Amis	do	do	do	
776-6	mai do	20	Femelle	Non mariée.	do	do	Province	do	do	do	
777-8	do do	28	do	do	Amour trompé	do	do	do	do	do	
781-15	do do	25	do	Veuve	Inconnue	do	do	do	Transféré.	Amélioré.	
784-30	do do	30	Mâle	Non marié	do	do	do	do	Restant.	Stationnaire.	
786-1	juin do	20	Femelle	Non mariée.	Amour trompé.	do	do	do	do	do	
788-4	do do	27	do	Non marié.	Inconnue	do	do	do	do	do	
792-11	do do	50	Femelle	Veuve	Pertes de propriétés	do	do	do	Transféré.	Amélioré.	
793-10	do do	35	Mâle	Non marié.	Inconnue	do	do	do	Restant.	Stationnaire.	
794-14	do do	59	do	Marié.	do	do	do	do	do	do	
795-10	do do	50	Femelle	Inconnue	Inquiétude	do	do	do	Renvoyé.	Guéri.	
799-20	do do	43	do	Marité	Chagrins	do	Amis	do	Restant.	Stationnaire.	
805-2	juillet do	47	do	do	Religion	do	Province	do	do	do	
807-6	do do	28	Mâle	Non marié.	Inconnue	do	do	do	do	do	
808-7	do do	23	do	do	Idiotisme	do	do	do	do	do	
810-8	do do	25	Femelle	Non mariée.	Amour trompé.	do	do	do	do	do	
814-13	do do	34	do	Marité	do	do	do	do	Mort.	Mort.	
816-31	do do	36	do	Veuve	do	do	do	do	Renvoyé	Guéri.	
820-25	do do	54	do	Marité	do	do	do	do	Restant.	Stationnaire	Désespéré.
821-10	do do	17	Mâle	Non marié.	Idiotisme	do	do	do	do	do	Désespéré.
822-10	do do	32	do	do	Inconnue	do	do	do	do	do	Seconde admission,—désespéré.
824-8	août do	46	Femelle	Non mariée	do	do	Amis	do	Renvoyé	Guéri.	
825-24	do do	40	Mâle	Marité.	Intemperance	do	do	do	do	do	Manie,—désespéré.
827-31	do do	22	Femelle	Non mariée.	Maladie corporelle	do	Province	do	Restant.	Stationnaire	
828-5	septembre do	55	do	Marité.	Troubles domestiques.	do	do	do	Renvoyé	Guéri.	
829-10	do do	50	do	do	Religion	do	Amis	do	Restant.	Stationnaire	
831-7	do do	60	do	Marité	Intemperance	Deux ans	Province	do	do	do	Manie.
832-10	do do	33	Femelle	Non marié.	Amour trompé.	Inconnue	Amis	do	Renvoyé	do	Démence,—désespéré.
835-9	do do	45	do	Veuve	Inquiétude à propos de propriétés.	Dir-huit mois.	Province	do	Restant	Rétabli.	Mélancoïlie,—suicide.
834-11	do do	34	Mâle	Non marié.	Peur.	Inconnue.	do	do	do	Stationnaire.	Démence,—désespéré.

Appendice
(C.)
23 mai.

Appendice
(C.)
23 mai.

ÉTAT sous forme de TABLEAU de la condition de L'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, depuis le 26 janvier, jusqu'au 5 novembre 1850.—(Continuation.)

No. des regist.	Date de l'admission.	Age d'admission.	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée.	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Renvoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, Suicide, périodique.
836/30	septembre 1849	30	Femme	Mariée	Mauvaise santé	Inconnue	Province	Une année	Restant	Stationnaire	Démence,—désespéré.
837/30	do	25	do	Non mariée	Dissipation	do	do	do	do	Amélioré	do
838/30	do	21	do	do	do	do	do	do	do	do	do
842/30	do	20	Mâle	do	Inconnue	Inconnue	do	do	Renvoyé	Guéri	do
843/3	octobre	18	Femme	do	Héréditaire	Une année	do	do	Restant	Stationnaire	Manie,—a un frère dans la
844/3	do	32	Mâle	do	Peur	Six mois	do	do	Renvoyé	Guéri	maison.
847/11	do	20	do	do	Idiotisme	Inconnue	do	do	Restant	Stationnaire	Congénial
848/30	do	15	do	do	Séparation d'amis	do	do	do	do	do	do
851/12	do	27	do	do	Epilepsie	Inconnue	do	do	Renvoyé	do	Manie épileptique.
852/16	do	21	do	do	Inconnue	do	Amis	do	Restant	Amélioré	Démence.
853/17	do	17	Femme	do	Peur	do	Province	do	Restant	Stationnaire	do
854/18	do	32	Mâle	Marié	Intempérance	do	do	do	Restant	Amélioré	do
855/26	do	29	do	Non marié	Idiotisme	do	Amis	do	Déserté	Amélioré	do
859/27	do	60	do	do	Religion	do	Province	do	Décédé	Stationnaire	Manie épileptique.
860/1	novembre	33	do	do	Intempérance	Huit mois	do	do	Décédé	Mort	Epileptique.
861/4	do	26	do	Non marié	Ambition déçue	Une année	do	do	Restant	Amélioré	do
862/8	do	44	do	do	Intempérance	Trois mois	do	do	Renvoyé	Guéri	do
863/40	do	44	do	do	Inconnue	Inconnue	do	do	Restant	Stationnaire	Démence.
864/40	do	40	do	Marié	do	do	do	do	do	do	do
865/12	do	30	do	Non marié	do	do	do	do	do	do	Démence.
866/13	do	34	Femme	Mariée	Epilepsie	Six mois	do	do	do	Amélioré	Epileptique.
867/26	do	40	Mâle	do	Intempérance	Deux ans	do	do	do	do	Démence.
868/2	decembre	50	Femme	do	Chagrins domestiques	do	do	do	do	do	Manie.
869/3	do	46	do	do	Religion	Six mois	do	do	Décédé	Mort	Mélancolie.
870/5	do	35	do	do	Intempérance	do	do	do	Renvoyé	Rétabli	Deuxième admission.
871/40	do	26	do	do	Inconnue	do	do	do	Restant	Stationnaire	Démence.
872/40	do	70	do	do	Vieillesse	Deux ans	do	do	do	Amélioré	Imbécille par vieillesse.
873/8	do	31	Mâle	Non marié	Masturbation	Inconnue	do	do	do	Stationnaire	Démence.
874/40	do	38	Femme	Mariée	do	Trois ans	do	do	do	do	Démence,—désespéré.
876/21	do	38	Mâle	Non marié	Chagrins domestiques	Deux ans	do	do	do	Stationnaire	Manie,—désespéré.
877/37	do	20	Femme	do	Intempérance	Six mois	do	do	Renvoyé	Guéri	Quatrième admission.
878/31	do	19	do	do	Maltraité par des parents	do	Amis	do	do	do	Troisième admission.
879/4	janvier 1850	40	do	do	Amour trompé	Quinze mois	Province	do	Restant	Stationnaire	Démence.
880/12	do	29	Mâle	do	Inconnue	do	do	do	do	do	Désespéré.
881/40	do	46	Femme	Mariée	Maladie corporelle	Deux ans	Amis	Dix mois	do	do	Deuxième admission,—dé-
882/14	do	39	Mâle	Non marié	Inconnue	Inconnue	Province	do	do	do	Manie.—désespéré.
883/17	do	20	Femme	do	Amour trompé	Trois ans	do	do	do	do	Homicide.
884/18	do	44	Mâle	do	do	Quatre mois	do	do	Renvoyé	Guéri	do
885/19	do	53	do	do	Intempérance	do	do	do	do	do	do
888/40	do	29	do	Marié	Millérisme	Une année	do	do	Restant	Stationnaire	do
889/23	do	24	do	Non marié	Intempérance	Trois mois	do	do	Renvoyé	Guéri	do
890/40	do	24	do	do	Amour trompé	Une année	do	do	do	Soulagé	do
891/25	do	28	Femme	Mariée	do	Un mois	do	do	Restant	Amélioré	do
	do				Inconnue	Six mois	do	do	Renvoyé	do	do

ADMIS dans l'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, en conformité de l'acte du parlement, 2 Vic. chap. 11, depuis le 26 janvier 1850.—
(Continuation.)

No. du registre	Date de l'admission.	Age d'admission	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée.	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Reenvoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, suicide, périodique.
932	2 juin	40	Femelle	Mariée	Intempérance.	Quatre mois.	Amis	Un mois.	Reenvoyé.	Amélioré.	
933	4 do	36	Male	Marié	Héréditaire	Deux ans.	do	Quatre jours.	Transféré.	Stationnaire.	Héréditaire.
934	do	24	Femelle	Non mariée.	Fausse accusation.	Quatre mois.	Province	Cinq mois.	Restant.	Amélioré.	
935	6 do	37	do	Mariée	Changement de vie.	Une semaine.	do	Deux do	Transféré.	do	
936	12 do	25	do	Non mariée.	Perte de parents.	Un an.	do	Cinq do	Restant.	Stationnaire.	
937	do	39	do	Mariée	Jaousie.	Trois ans.	do	do	do	do	
938	do	40	do	do	Inconnue.	Treize ans.	do	do	do	do	
939	do	45	Male	Non marié.	Epilepsie.	Inconnue.	do	do	do	Mort.	Criminel.
940	do	38	Femelle	Mariée.	Chagrins domestiques.	Un mois.	do	Un do	Mort.	Mort.	Admis dans un état avancé de phthisis.
941	17 do	27	do	Non mariée.	Inconnue.	Inconnue.	do	Cinq mois.	Restant.	Amélioré.	
942	do	30	do	do	Amour trompé.	Six semaines.	do	do	do	do	
943	do	23	Male	Non marié.	Héréditaire.	Six ans.	do	do	do	Stationnaire.	Frère du No. 912.
944	18 do	42	do	Marié.	Inquiétude à propos de propriétés.	Une semaine.	Amis	Quatre do	do	Amélioré.	
945	19 do	17	do	Non marié.	Coup de soleil.	Deux semaines.	Province.	Cinq do	Reenvoyé.	Guer.	
946	do	30	do	do	Fausse accusation.	Deux mois.	do	Cinq do	Restant.	Amélioré.	
947	10 mars	35	do	Marié.	Exaltation politique.	Un mois.	Amis	Trois do	Restant.	Mort.	
948	22 do	30	do	do	Exaltation religieuse.	Trois mois.	Province.	Cinq do	do	Amélioré.	
949	3 juillet	28	Femelle	Mariée	Chagrins	Six mois.	do	Quatre do	do	Stationnaire.	Enceinte.
950	5 do	40	Male	Marié.	Epilepsie.	Inconnue.	do	Un do	Mort.	Mort.	Epilepsie.
951	6 do	32	Femelle	Mariée	Chagrins domestiques.	Dix jours.	do	Quatre do	Restant.	Amélioré.	Seconde admission.
952	8 do	23	do	Non mariée.	Inconnue.	Inconnue.	do	Quatre do	do	do	
953	do	52	Male	Marié.	Intempérance.	Six mois.	do	Trois do	do	do	
954	10 do	31	Femelle	Non mariée.	Inconnue.	Inconnue.	do	Quatre do	Evadé.	do	Seconde admission.
955	do	30	Male	Marié.	Jalousie.	Quatre mois.	do	do	do	Amélioré.	Mélancolie.
956	12 do	28	do	Non marié.	Coup à la tête.	Inconnue.	do	do	do	do	
957	18 do	29	do	do	Mauvaise santé.	Deux ans.	Amis	do	do	Amélioré.	Mélancolie.
958	19 do	26	Femelle	Mariée	Troubles de ménage.	do	Province.	do	do	do	
959	do	21	Male	Non marié.	Fièvre cérébrale.	do	do	do	do	do	
960	25 do	34	do	Marié.	Héréditaire.	Deux ans.	Amis	Deux do	Evadé.	do	Héréditaire.
961	do	45	Femelle	Mariée	Changement de vie.	Inconnue.	Province.	Quatre do	Restant.	Stationnaire.	
962	27 do	46	do	do	Mauvaise santé.	Cinq semaines.	Amis	Trois do	Transféré.	Soulagé.	Héréditaire.
963	do	26	Male	Non marié.	Erysipèle à la tête.	Neuf mois.	Province.	Quatre do	Restant.	Amélioré.	
964	28 do	45	do	Marié.	Intempérance.	Trois mois.	do	Un do	Mort.	Mort.	Epileptique.
965	3 août	34	Femelle	Mariée.	Peur.	Deux ans.	do	Trois do	Restant.	Stationnaire.	
966	7 do	32	do	do	Anxiété.	Douze mois.	do	do	do	do	
967	10 do	50	do	Non mariée.	Chagrins.	Trente ans.	Amis.	do	do	do	
968	do	40	Male	Marié.	Intempérance.	Six mois.	do	do	do	Amélioré.	
969	12 do	18	do	Non marié.	Idiotisme.	Inconnue.	Province.	do	do	Idiot.	
970	15 do	40	Femelle	Mariée.	Intempérance.	Huit mois.	do	do	do	Stationnaire.	

Appendice (C.)
22 mai.

Appendice (C.)
22 mai.

Appendice
(C.)
22 mai.

Appendice
(C.)
22 mai.

ADMIS dans l'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, à TORONTO, en conformité de l'acte du parlement 2 Vic. chap. 11, depuis le 26 janvier 1850.---(Continuation.)

No. du registre	Date de l'admission.	Age d'admission	Sexe.	Condition civile.	Cause supposée.	Durée avant l'admission.	Par qui supporté.	Temps passé dans l'asile.	Renvoyé ou restant.	Dans quel état.	Remarques.—Homicide, Suicide, périodique.
97120	août 1850	26	Male	Marié	Intempérance	Une semaine	Amis	Huit jours	Renvoyé	Guéri	Suicide.
97222	do	40	Femelle	Marité	Religion	Deux mois	Province	Trois mois	Restant	Amélioré	
97327	do	47	do	Non marié	Peur en mer	Cinq semaines	do	Un do	Renvoyé	Guéri	
97431	do	35	Male	do	Inconnue	Sept mois	do	Trois do	Restant	Stationnaire	Troisième admission.
975	3 septembre	22	do	do	Trop d'études	Deux do	Amis	Deux do	do	Amélioré	
976	5 do	35	do	Marié	Intempérance	Deux semaines	Province	do do	do	Stationnaire	Mélancolie.
977	10 do	33	Femelle	Non marié	Amour trompé	Cinq do	Amis	do do	Transféré	Soulagé	Suicide.
978	13 do	46	Male	Non marié	Intempérance	Six mois	Province	do do	Restant	Stationnaire	Troisième admission et par-tiellement para lyrique.
979	do	22	do	do	Religion	Douze ans	do	do do	do	Amélioré	Mélancolie.
980	13 do	15	do	do	Epilepsie	Six mois	do	do do	do	Stationnaire	
981	17 do	32	Femelle	Marité	Chagrins domestiques	Deux ans	do	do do	do	do	
982	25 do	19	Male	Non marié	Chagrins	Dix jours	Amis	do do	do	Amélioré	
983	26 do	29	Femelle	Non marié	Inconnue	Inconnue	Province	do do	do	do	
984	9 octobre	48	Male	Marié	Changement de circonstances	Un an	do	Un do	do	Stationnaire	
985	15 do	21	Femelle	Non marié	Inconnue	Inconnue	do	do do	do	do	
986	23 do	33	do	Marité	Changement de vie	do	do	do do	do	do	Mélancolie.
987	26 do	36	Male	Marié	Intempérance	Cinq ans	do	do do	do	do	Epilepsie, 4e admission.
988	31 do	35	do	Non marié	Inconnue	Inconnue	do	do do	do	do	Canadien-Français.
989	3 novembre	46	do	Marié	Intempérance	Un an	do	Trois jours	do	do	

Appendice (C.)

22 mai.

No. 1.—Tableau indiquant le lieu natal des patients admis dans l'asile des lunatiques de la province, à Toronto, depuis le 26 janvier 1850.

	Mâles.	Femelles.	Total.
Irlande.....	23	18	41
Angleterre.....	10	10	20
Ecosse.....	9	8	17
Canada.....	9	5	14
Etats-Unis.....	2	.....	2
Allomagne.....	1	.....	1
Indes Orientales.....	1	.....	1
Bas-Canada.....	1	.....	1
			97

No. 2.—Tableau indiquant les comtés d'où sont venus les patients qui ont été admis dans l'asile des lunatiques de la province, depuis le 26 janvier 1850.

York.....	42
Wentworth et Halton.....	12
Frontenac, Lennox et Addington.....	7
Northumberland et Durham.....	6
Middlesex.....	5
Stormont, Dundas et Glengry.....	4
Lincoln, Haldimand et Welland.....	4
Huron, Perth et Bruce.....	4
Lanark et Renfrow.....	2
Hastings.....	2
Simcoe.....	2
Essex, Kent et Lambton.....	2
Oxford.....	2
Charlott.....	1
Peterborough.....	1
Leeds et Gronville.....	1
Waterloo.....	1
	97

No. 3.—Tableau indiquant la condition civile des patients transférés de l'asile temporaire, 26 janvier 1850.

	Mâles.	Femelles.	Total.
Marié.....	28	37	65
Non marié.....	91	44	135
Veuf.....	1	10	11
			211

No. 4.—Tableau indiquant la condition civile des patients admis dans l'asile des lunatiques de la province, depuis le 26 janvier 1850, jusqu'au 5 novembre 1850.

	Mâles.	Femelles.	Total.
Marié.....	27	26	53
Non marié.....	29	15	44
Veuf.....	.....	.....	.....
			97

Appendice (C.)

22 mai.

No. 5.—Croyance religieuse des patients transférés de l'asile temporaire des lunatiques, 26 janvier 1850.

	Mâles.	Femelles.	Total.
Catholiques Romains.....	51	36	87
Eglise d'Angleterre.....	37	29	66
Presbytériens.....	20	18	38
Méthodistes.....	8	6	14
Luthériens.....	2	.....	2
Ménonist.....	1	.....	1
Quaker.....	1	.....	1
Congrégationaliste.....	.....	1	1
Baptiste.....	.....	1	1
			211

No. 6.—Croyance religieuse des patients admis dans l'asile des lunatiques de la province, depuis le 26 janvier 1850, jusqu'au 5 novembre 1850.

	Mâles.	Femelles.	Total.
Eglise d'Angleterre.....	28	12	40
Catholiques Romains.....	12	13	25
Presbytériens.....	8	11	19
Méthodistes.....	5	3	8
Congrégationalistes.....	1	1	2
Baptistes.....	1	1	2
Juif.....	1	.....	1
			97

No. 7.—Occupation des patients transférés de l'asile temporaire des lunatiques, 26 janvier 1850.

Cultivateurs.....	23
Journalliers.....	47
Cordonniers.....	5
Tailleurs.....	4
Instituteurs.....	2
Tonnellier.....	1
Briquetier.....	1
Greffier.....	1
Pêcheur.....	1
Plâtrier.....	1
Marchand de bois.....	1
Tisserand.....	1
Constructeur de vaisseaux.....	1
Charpentier.....	1
Ministre de l'Évangile.....	1
Éditeur de Papier-Nouvelle.....	1
Tanneur et corroyeur.....	1
Plâtrier.....	1
Méublier.....	1
Jardinier.....	1
Aucun emploi.....	32
Serviteurs.....	71
Modistes.....	6
Dames.....	5
Gouvernante.....	1
	211

Appendice
(C.)
29 mai.

No. 8.—Occupation des patients admis dans l'asile des lunatiques de la province, depuis le 26 janvier, jusqu'au 5 novembre 1850.

Cultivateurs.....	19
Journaliers.....	14
Commis.....	6
Machinistes.....	2
Tisserand.....	1
Editeur de Papier-Nouvelle.....	1
Avocat.....	1
Aubergiste.....	1
Charpentier.....	1
Forgeron.....	1
Cordonnier.....	1
Marchand.....	1
Meunier.....	1
Constructeur de chaloupe.....	1
Imprimour.....	1
Boulangier.....	1
Aucun emploi.....	3

FEMMES..... 56

Servantes.....	26
Engagées.....	10
Modistes.....	2
Bonne d'enfant.....	1
Dame.....	1
Aucun emploi.....	1

41

97

No. 9.—Cause supposée de folie chez les patients transférés de l'asile temporaire des lunatiques, 26 janvier 1850.

HOMMES.—(Moral.)

Troubles politiques.....	1
Amour trompé.....	4
Ambition déçue.....	5
Jalousie.....	2
Trouble domestique.....	2
Anxiété.....	1
Emprisonnement.....	1
Trop grande étude.....	1
Perte de propriété.....	4
Peur.....	2
Millerisme.....	2
Religion.....	1

(Physique.)..... 26

Coup à la tête.....	2
Idiotisme.....	14
Maladie corporelle.....	7
Intempérance.....	10
Travail excessif.....	2
Coup de soleil.....	1
Epilepsie.....	4

Cause non constatée..... 40

FEMMES.—(Moral.)

Mariage.....	1
Peur.....	2
Amour trompé.....	13
Chagrin.....	3
Anxiété.....	3
Religion.....	4
Chagrins de famille.....	3
Perte de propriété.....	3
Embarras pécuniaire.....	1
Jalousie.....	3
Revers de fortune.....	1

Porté en l'autre part..... 37

Appendice
(C.)
29 mai.

No. 9.—(Continuation.)

Rapporté de l'autre part..... 37

(Physique.)

Coup à la tête.....	1
Idiotisme.....	1
Maladie corporelle.....	3
Intempérance.....	2
Dissipation.....	2
Epilepsie.....	2
Effets du froid.....	1
Perturbation utérine.....	2
Violosée.....	1

15

Héréditaire..... 1

Cause non constatée..... 38

91

No. 10.—Cause supposée de folie chez les patients admis dans l'asile des lunatiques de la province, depuis le 26 janvier, jusqu'au 5 novembre 1850.

HOMMES.—(Moral.)

Fausse accusation.....	1
Pour.....	1
Chagrin.....	2
Exaltation politique.....	1
Jalousie.....	2
Changement de circonstances.....	2
Religion.....	4
Trop grande étude.....	1
Amour trompé.....	1
Maltraité par son père.....	1
Trouble de famille.....	1
Anxiété.....	1

(Physique.)..... 18

Intempérance.....	15
Epilepsie.....	3
Idiotisme.....	2
Coup à la tête.....	2
Erysipèle à la tête.....	1
Fèvre continue.....	1
Coup de soleil.....	1
Fèvre cérébrale.....	1
Dissipation.....	1
Mauvaise santé.....	1

28

Héréditaire..... 5

Cause non constatée..... 5

FEMMES.—(Moral.)

Troubles domestiques.....	6
Religion.....	3
Peur.....	3
Chagrin.....	2
Amour trompé.....	2
Jalousie.....	2
Anxiété.....	2
Abandonnée par son mari.....	1
Fausse accusation.....	1
Perte d'un parent.....	1
Troubles de ménage.....	1

(Physique.)..... 24

Changement de vie.....	2
Perturbation utérine.....	1
Intempérance.....	2
Mauvaise santé.....	1
Fèvre puerpérale.....	1

7

Héréditaire..... 1

Cause non constatée..... 9

41

No. 11.—DÉTAILS sur les PATIENTS qui sont MORTS dans l'ASILE des LUNATIQUES de la PROVINCE, entre le 26e jour de janvier, et le 5e jour de novembre 1850.

No.	Sexe.	Age.	Condition civile.	Admis.		Mort.		Cause du décès.
1	Mâle	36	Non marié	3	février 1850.	13	février 1850.	Apoplexie.
2	Femelle	47	Mariée	3	décembre 1849.	1	mars do	Epuisement graduel.
3	Mâle	35	do	21	février 1850.	do	do	Maladie cérébrale.
4	do	38	Non marié	20	mars do	26	do do	Delirium tremens.
5	do	34	Marié	27	octobre 1849.	6	avril do	Maladie cérébrale.
6	do	23	Non marié	11	septembre do	15	do do	Consumption pulmonaire.
7	Femelle	25	Mariée	11	mars 1850.	16	do do	do do
8	Mâle	40	Non marié	30	juin 1846.	8	mai do	Maladie du cœur et hydropisie.
9	do	40	Marié	15	mars 1850.	11	juin do	Maladie de l'estomac et des intestins.
10	do	38	do	10	do do	21	do do	Epuisement.
11	Femelle	48	do	15	mai do	11	juillet do	Suicide.
12	do	38	do	12	juin do	15	do do	Consumption pulmonaire.
13	Mâle	40	do	5	juillet do	25	août do	Epilepsie, avec maladie cérébrale.
14	do	53	do	30	do 1847.	28	do do	Maladie chronique de l'estomac et des intestins.
15	do	43	Non marié	21	septembre 1848.	29	do do	Pourpre.
16	do	45	Marié	28	juillet 1850.	30	do do	Maladie du gros intestin.
17	Femelle	41	do	26	novembre 1847.	18	septembre do	do do
18	Mâle	26	Non marié	28	do 1848.	2	octobre do	Consumption pulmonaire.
19	Femelle	26	do	8	juillet 1849.	10	do do	do do
20	Mâle	26	do	28	mars 1848.	2	novembre do	do do

Appendice (D.)
23 mai.

Appendice (D.)
23 mai.

PROVINCE DU CANADA.

ÉTAT DÉTAILLÉ des CAUTIONS et CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés entre le 11 mai 1850, et le 20 mai 1851 ; préparé conformément à la 15e section, 4 et 5 Vic., chap. 91.

NOM DU PRINCIPAL.	CHARGE ou NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.	DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	CAUTION N ^o
Acton, Henry	Collecteur dans les douanes de sa majesté.	Bettridge, William, rév. B. D. Miller, Daniel Gilbert.	£ 500 s. 0 d. 0	16 mai 1850..28	mai 1850..	1361
Atkins, Fordyce William	Bailli des cours de division, du comté de Middlesex.	Edison, Thomas Garnsey, Samuel.	100 0 0 50 0 0 100 0 0	13 juillet	do ..30 juillet	do .. 1375
Armstrong, James	Pour empêcher la contrebande dans les douanes de sa majesté.	Bell, David Armstrong, John.	50 0 0 100 0 0	11 janvier 1851..23	janvier 1851..	1396
Adams, William	Préposé au débarquement des effets et visiteur dans les douanes de sa majesté.	Garrett, James Stannus.	50 0 0	19 mars	do ..29 mars	do .. 1406
Allen, Edward	Préposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté.	Leggo, William	50 0 0	8	do ..19 avril	do .. 1422
Bouthillier, Tancrède	Collecteur des douanes, port de Montréal.	Dean, James Brook, Jeffrey	300 0 0 150 0 0 150 0 0	4 mai 1850..20	mai 1850..	1358
Bell, William	Greffier de circuit, circuit de Sherbrooke, district de St. François.	Leprohon, Edouard Martial. McGill, James des Rivières.	1250 0 0 1250 0 0	23	do ..28	do .. 1360
Baby, William Duperré	Shérif des comtés réunis d'Essex et Lambton.	Ritchie, William Bowen, George Frederick.	250 0 0 1000 0 0	16 janvier 1851..23	janvier 1851..	1394
Bannett, Philo	Inspecteur et préposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté.	Woodbridge, Thomas Caron, François LaLiberté, Jean Boismier, Edward	250 0 0 250 0 0 250 0 0 200 0 0	11 décembre 1850..23	do ..	do .. 1395
Bullock, Richard	Collecteur dans les douanes de sa majesté.	Marrills, Dudley Hale, William	100 0 0 500 0 0	14 mars 1851..15	mars	do .. 1403
Barrett, John	Collecteur de péages, écluse de Ste. Anne.	Desbisière, Stuart McDonald, Donald McNaughton, E. P. Fitzpatrick, John.	250 0 0 500 0 0 250 0 0 250 0 0	1	do ..29	do .. 1405

Appendice (D.)

23 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ DES CAUTIONS ET CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés. etc.—(Continuation.)

NOM DU PRINCIPAL.	CHARGE OU NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.		DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	No. du CAUTIONNEMENT.
			£	s. d.			
Clark, Edward	Collecteur dans les douanes de sa majesté	Robson, John J.	100	0	2 mai 1850	22 mai 1850	1359
Campbell, William	Greffier de la cour de la seconde division du comté de Middlesex	Foster, Horace	50	0			
Chalon, Philippe	Greffier, cour de circuit, circuit de Kamouraska	Carpbell, Isaac	50	0	1 juillet	15 juillet	1372
Cutler, James	Préposé au débarquement des effets et visiteurs dans les douanes de sa majesté	Fraser, Charles	50	0			
Carrall, James	Sherif du comté d'Oxford	Miller, Louis	250	0	do	7 août	1379
Chesley, Solomon Yeomans	Comptable dans le département des sauvages	Gagné, Alexis	100	0			
Carberry, Patrick	Collecteur dans les douanes de sa majesté	Fowler, Henry	50	0	20 novembre	4 décembre	1391
Curtis, David, jeune	Inspecteur et clerc dans les douanes de sa majesté	Snarr, Thomas	50	0			
Durnford, Philip	Inspecteur du revenu, seconde division, district de Montréal	Finkle, Henry	1000	0			
DeHertel, Daniel	Régistrateur pour le comté des Deux-Montagnes	Finkle, John	250	0	21	do	1393
Dunscombe, John W.	Collecteur des douanes de sa majesté, port de Québec	Murray, Hugh	250	0			
Eden, John	Agent pour la vente des terres de la couronne dans certains townships dans le Bas-Canada	Murray, William	250	0			
Friel, Henry James	Greffier, cour de comté, comté de Carlston	McLean, Archibald, l'honorable	1000	0	6 février 1851	18 février 1851	1399
		Vankoughnet, Philip M.	500	0			
		Fraser, John	500	0	21 avril	1 mai	1428
		Mowat, John	250	0			
		Curtis, David, senr.	200	0			
		Maybee, Walter B.	100	0	5 mai	do	1434
		Durnford, John	1000	0			
		McAulay, John, hon.	500	0	11	do	1357
		Simpson, Robert	500	0			
		Meredith, William Collis	3000	0	2 janvier 1851	23 janvier 1851	1393
		Sewell, Edward W. rév.	1500	0	12 février	do	1411
		Short, Robert	500	0			
		Hyman, William	250	0	25	do	1417
		O'Connor, Daniel	100	0			
		Workman, Alexander	50	0	8 juin 1850	13 juin 1850	1363

Appendice (D.)

23 mai.

Appendice
(D.)
23 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ DES CAUTIONS ET CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés, etc.—(Continuation.)

NOM DU PRINCIPAL	CHARGE ou NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.			DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	N ^o du CAUTIONNEMENT.
			£	s.	d.			
Fraser, John.....	Collecteur de douanes, port de New-Carlisle.....	Basteed, Robert.....	200	0	0	18 septembre 1850	4 décembre 1850	1389
Fitzgerald, Lionel.....	Préposé au débarquement des effets et visiteurs dans les douanes de sa majesté.....	Fergusson, William.....	100	0	0	28 mars 1851	29 mars 1851	1408
Fairfield, William Jos.....	Collecteur des douanes de sa majesté.....	Fitzgerald, William.....	300	0	0	do	do	1414
Forbes, Henry John Gordon.....	Inspecteur et clerc dans les douanes de sa majesté.....	Nolan, John.....	150	0	0	6 avril	14 avril	1432
Griffith, Robert Vicars.....	Greffier de la cour du comté d'Haldimand.....	Prun, Abraham V V.....	500	0	0	do	do	1401
Globensky, Léon.....	Préposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté.....	Downes, John P.....	250	0	0	4 do	8 mai	1424
Gray, John.....	Préposé au débarquement des effets dans les douanes de Sa Majesté.....	Powell, Israel W.....	200	0	0	25 février	5 mars	1429
Harris, William.....	Agent pour la vente des terres publiques dans et pour le comté de Renfrew.....	Lees, Andrew.....	100	0	0	8 avril	19 avril	1398
Henderson, George.....	Troisième officier préposé au débarquement des effets.....	Corry, Alexander.....	400	0	0	do	do	1423
Hobson, Robert.....	Inspecteur et clerc, et préposé au débarquement dans les douanes de sa majesté.....	Young, Henry.....	200	0	0	do	do	1435
Heath, Thomas B.....	Pour empêcher la contrebande dans les douanes de sa majesté.....	Leslie, Edward Stuart.....	300	0	0	24 do	1 mai	1436
Jordan, John.....	Préposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté.....	Payne, Edward.....	150	0	0	13 janvier	8 février	1418
Jackson, George.....	Agent des terres de la couronne pour certains townships dans le Haut-Canada.....	Murray, Donald.....	100	0	0	26 février	19 avril	1431
		McLellan, John.....	100	0	0	do	do	
		Conroy, Robert.....	2000	0	0	do	do	
		McDougall, J. Lorn.....	1000	0	0	do	do	
		Mackenzie, James.....	200	0	0	do	do	
		Gunn, William.....	100	0	0	do	do	
		McFarlane, Duncan.....	200	0	0	13 mai	19 mai	
		Elliot, Robert.....	100	0	0	do	do	
		Farnham, Stephen.....	50	0	0	2 do	19 do	
		Heath, James.....	50	0	0	7 avril	19 avril	
		Starnes, Henry.....	300	0	0	do	do	
		Bruneau, Jean.....	150	0	0	do	do	
		Beatty, James.....	2000	0	0	do	do	
		Beatty, Robert.....	1000	0	0	26 do	8 mai	
			1000	0	0			

Appendice
(D.)
23 mai.

Appendice (D.)
23 mai.

Appendice (D.)
23 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ des CAUTIONS et CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés, etc.—(Continuation.)

NOM DU PRINCIPAL.	CHARGE ou NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.			DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	No. du N° de CAUTION.
			£	s.	d.			
Kitson, William Henry.....	Collecteur dans les douanes de sa majesté.....	Meredith, Henry Howard.....	500	0	0	13 novembre 1850..	4 décembre 1850..	1388
Langlois, Joseph.....	Inspecteur licencie de douves.....	Campbell, Donald.....	250	0	0			
Lynch, James.....	Do de bois équarr.	Aubert, Joseph.....	100	0	0	31 mai	do ..17 juin	1364
Lambert, James.....	Do do ..	Clanier, Louis.....	100	0	0	4 juin	do ..do	1365
Lacroix, Pierre Paul.....	Do do ..	McGuire, John.....	100	0	0	6 do	do ..19 do	1368
Lamb, James.....	Greffier de la cour de comté, comté de Kent.....	Hartigan, Edward.....	400	0	0	1 février	do ..5 mars	1402
Miller, John.....	Commis et proposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté.....	McInally, Patrick.....	200	0	0	8 avril	do ..14 avril	1416
McDonald, A. Donald.....	Inspecteur licencie de bois équarr.	Crow, John.....	200	0	0	4 juin	1850..18 juin	1367
McIntyre, Daniel Eugène.....	Préfet ou surintendant principal du pénitencier provincial.....	Robertson, Alexander R.....	200	0	0	17 do	do ..25 do	1369
Macdonald, Angus Stuart.....	Shérif des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Haynes, Daniel P.....	1000	0	0	6 do	do ..15 juillet	1371
McDonald, James.....	Greffier de la cour de comté, pour les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Adams, Elias S.....	500	0	0	2 août	do ..6 août	1378
Do ..	Shérif du comté de Prince-Edouard.....	Wallace, John.....	300	0	0	14 novembre	do ..27 novembre	1386
Do ..	Shérif do do ..	Dodrige, Charles.....	1000	0	0	do	do ..do	1387
McKay, John.....	Greffier de la cour de comté, pour les comtés unis de Lanark et Renfrew.....	Yates, Horatio.....	500	0	0	1 février	1851 ..8 février	1397

Appendice
(D.)
23 mai.

Appendice
(D.)
23 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ des CAUTIONS et CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés, etc.—(Continuation.)

NOM DU PRINCIPAL.	CHARGE ou NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.		DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	N ^o DE L'ENREGISTREMENT.
			£	s.			
Massue, Louis.....	Inspecteur dans les douanes de sa majesté.....	Caron, René Edouard.....	500	0	10 mars 1851..	18 mars 1851..	1404
Milbourn, Joseph.....	Commis et préposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté.....	LeMoine, Alexandre.....	250	0	31 do	do	1407
McIntyre, Daniel Eugène.....	Sherif des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Elgie, John.....	50	0	6 juin 1850..	9 avril do	1410
Mallon, Isidore.....	Inspecteur dans les douanes de sa majesté.....	Thompson, Charles.....	1000	0	7 avril 1851..	14 do	1415
Métivier, François-Xavier.....	Garde-magasin, visiteur et assistant priseur at port de Québec.....	McDonald, Donald Alexander.....	500	0	26 février do	19 do	1421
McNider, William.....	Garde-magasin, visiteur et assistant priseur, douanes.....	McLauchlan, Kenneth.....	500	0	31 avril do	1 mai do	1427
McCorroll, James.....	Collecteur dans les douanes de sa majesté.....	Jackson, Peter.....	250	0	6 mai do	8 do	1433
Napier, D. C., écuyer.....	Visiteur du département des sauvages.....	Rolland, Charles Levot.....	200	0	18 mars do	29 mars do	1409
O'Reiley, Miles.....	Sherif des comtés unis de Wentworth et Halton.....	Christien, Frédéric.....	100	0	2 avril do	14 avril 1851..	1413
Parker, Frédéric John.....	Pour prévenir la contrebande, douanes.....	Mathieu, André.....	100	0	28 mai 1850..	13 juin 1850..	1362
Prévost, Louis.....	Commis chargé de la régie du prêt aux incendies de Québec.....	Louis, Jaspas J.....	500	0	1 juin do	11 septembre do	1381
Proulx, Jean Pierre.....	Régistrateur pour le second district du comté de Mégantic.....	Eyre, Thomas.....	250	0	20 septembre do	30 do	1384
Routier, J. B.....	Écluseur dans les douanes de sa majesté.....	Weller, William.....	100	0	9 avril 1851..	19 avril 1851..	1419
		Brehat, William H.....	500	0			
		Freer, Noah.....	1000	0			
		Young, John.....	500	0			
		MacNab, Daniel.....	100	0			
		Baxter, John Weston.....	50	0			
		DeTonnancour, Charles A. G.....	50	0			
		Paradis, François-Xavier.....	1000	0			
		Macpherson, Loughlan T.....	500	0			
		Taschereau, Jean Thomas.....	500	0			
		Carrier, Louis.....	2000	0			
		Fabre, Edouard R.....	200	0			
		Seymour, Hiram.....	100	0			

Appendice
(D.)

23 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ DES CAUTIONS ET CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés, etc.—(Continuation.)

NON DU PRINCIPAL.	CHARGE ou NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.		DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	N ^o DE L'ENREGISTREMENT.
			£	s. d.			
Scott, James.....	Inspecteur licencié de bois équarris, etc.....	Munn, John..... Mesbitt, John James.....	100	0 0	4 juin 1850..	18 juin 1850..	1366
Smith, Henry.....	Agent des terres de la couronne pour les comtés de Lincoln, Haldimand et Welland.....	Bartlett, Benjamin..... Page, James..... Tanner, William.....	2000 665 665 670	0 0 0 0 0 0 0 0	20 juillet	do 3 août	1377
Sheppard, Charles Campbell.....	Pour la vente des terres publiques dans les divers townships du Bas-Canada.....	Sheppard, Harriette..... Watts, Robert Nugent.....	500 250 250	0 0 0 0 0 0	30 octobre	do 27 novembre	1385
Simpson, William B.....	Collecteur de douanes.....	Morris, Honble. James..... Edmondstone, Robert, M. D.....	1200 600 200	0 0 0 0 0 0	15 novembre	do 4 décembre	1390
Sealy, James.....	Ecluseur en chef dans les douanes de sa majesté.....	Burnett, David..... Fraser, John Malcolm.....	100 100	0 0 0 0	26 février	1851..19 avril	1425
Stephens, William Alexander.....	Collecteur dans les douanes de sa majesté.....	Stephens, A. M..... LePan, Frederick.....	500 250 250	0 0 0 0 0 0	18 avril	do 1 mai	1426
Snider, George.....	Agent des terres de la couronne pour la vente des terres dans certains townships du Haut-Canada.....	Snider, William..... Snider, Elias.....	2000 1000 1000	0 0 0 0 0 0	8 do	1851..3 do	1430
Taylor, William.....	Greffier de la cour de la cinquième division des comtés unis de Lanark et Renfrew.....	Mulkins, Hannibal..... Coleman, Smith.....	60 30 30	0 0 0 0 0 0	23 mai	1850..16 juillet	1373
Taschereau, Antoine Charles.....	Premier officier préposé au débarquement des effets au port de Québec.....	Angers, François Réal..... Lindsay, Errol Boyd.....	150 75 75	0 0 0 0 0 0	17 juin	do 11 septembre	1380
Thomas, Edward Cartwright.....	Sherif des comtés unis de Wentworth et Halton.....	Young, John..... MacNab, Daniel.....	1000 500 500	0 0 0 0 0 0	2 avril	1851..14 avril	1413
Thompson, Francis.....	Quatrième officier préposé au débarquement des effets.....	Campbell, Archibald..... Russell, William George.....	200 100 100	0 0 0 0 0 0	1 mars	do 19 do	1420
Verner, John.....	Collecteur de douanes.....	Routh, Hayland R..... Howard, Robert.....	500 250 250	0 0 0 0 0 0	1 août	1850..11 septembre	1382
Vincent, Robert.....	Collecteur dans les douanes de sa majesté.....	Ritchie, William..... Brookes, William.....	500 250 250	0 0 0 0 0 0	17 juin	do 26 do	1383

Appendice
(D.)

23 mai.

Appendice
(D.)
23 mai.

Appendice
(D.)
23 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ DES CAUTIONS ET CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés, etc.—(Continuation.)

NOM DU PRINCIPAL.	CHARGE ou NOMINATION.	NOMS DES CAUTIONS.	PÉNALITÉ.		DATE DU CAUTIONNEMENT.	DATE DE L'ENREGISTREMENT.	No. d'INSTRUMENT NOTARIAL.
			£	s. d.			
Wriget, James.....	Proposé au débarquement des effets dans les douanes de sa majesté et collecteur de péages au Canal Welland.....	Boyle, Thomas..... Minor, St. John.....	100 50 50	0 0 0	20 juin 1850...27	juin 1850..	1370
Workman, Aaron.....	Pour prévenir la contrebande, douanes de Sa Majesté.....	Beacher, Joseph..... Andrews, William.....	200 100	0 0	10 juillet	do ..22 juillet	1374
Williamson, Thomas.....	Do do	Gardyn, Andrew J..... Williamson, James.....	100 50	0 0	19 do	do .. 3 août	1376
Williams, John B.....	Pour la vente des terres publiques, dans les comtés unis de Kent et Lambton.....	Burns, James..... Drake, François.....	2000 1000	0 0	17 février 1851..	5 mars 1850..	1400
Walker, William.....	Pour prévenir la contrebande, douanes de sa majesté.....	Henry, James J..... Oill, William Henry.....	100 50	0 0	31 mars	do .. 9 avril	1412

Le nombre des cautions et cautionnements enregistrés compris dans les états antérieurs, est de.....
L'état actuel comprend.....

Le nombre total, donc, pour toute la période pendant laquelle le statut a été en opération est de.....

1346
81
1437

BUREAU DU RÉGISTRATEUR PROVINCIAL,
Toronto, 23 mai 1851.

THOS. AMIOT,
Député Régistrateur.

COMPTES
DE LA
MAISON DE LA TRINITÉ
DE QUÉBEC,

Pour l'année expirée le 31 Décembre, 1850.

Appendice (E.)
27 Mai.

Appendice (E.)
27 Mai.

LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC EN COMPTE AVEC ALEXANDRE LEMOINE, Trésorier.

Crédit.

1850.
 Payé à G. Brown, annonces dans le Globe—soumissions pour l'usage d'un bateau à vapeur.....
 " D. Kinnear et Cie., annonces dans le Montreal Herald pour dito.....
 " J. M. Ferris, annonce dans le Montreal Gazette pour dito.....
 " T. A. Oliver, pour l'usage du bateau à vapeur Lobinière, pour poser les bouées et touer le phare flottant à sa station au printemps.....
 " Banque de Montréal, pour une lettre de change sur une banque de Londres pour £191 16s. 11d. sterling, à 10½ par cent de prime, pour être remis à M. Markland pour coût de lampes, verres, cylindres, etc., pour le phare de la Pointe des Monts, de l'Île Verte, et de l'Île Rouge.....
 " Le fonds des Filotes Infirmes de Québec—Montant de la contribution reçue par le collecteur de Tadoussac et comprise dans la somme de £46 18s. 1d. portée au crédit de la Maison de la Trinité du 29 du même mois.....
 " Balance de compte du Cul-de-Sac.....
 " Balance des dépôts de provisions.....
 " Déboursés pour mettre à exécution les règlements de la Quarantaine, suivant compte.....

Payé le montant des extraits suivants, savoir:—

No.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.																																												
1.	Dépenses contingentes	747	12	9	391	15	11	218	2	5	4	113	15	3	63	3	3	26	16	125	14	10	57	5	4	335	4	6	2	2	28	18	7	1	47	13	1	1	12	9	32	7	8	381	17	10	21	3	9	170	5	7	3877	4	3	1849	1	0	1961	2	2	1216	9	8	650	0	0

Balance.....

£	12821	15	3
s.	3508	12	1
d.	6	0	0
£	16930		

1850.
 Balance entre les mains du trésorier le 31 décembre, 1849, suivant compte de cette date.....
 Reçu pour sauravage d'ancre et chaînes trouvées par diverses personnes dans le havre.....
 " profits du Anchor Hoy et produits nets des chaînes et autres trouvées par ce vaisseau et vendues cette année.....
 " du Dr. Parent, médecin-visiteur, montant des déboursés pour mettre à exécution les règlements de Quarantaine en 1849.....
 " du greffier de la Maison de la Trinité pour honoraires dans des actions intentées devant le bureau..... £10 0 0
 " Produit de la vente des livres contenant les règlements de la Maison de la Trinité..... 0 6 3
 Reçu du Capitaine Coyle ce montant payé pour lui par M. Graves à Liverpool.....
 " de Dame S. Duchesnay, épouse de J. H. Dunn, montant emprunté d'elle suivant certificat No. 9, daté 12 août, 1850.....
 " de Mdlle. L. Gurroul, montant emprunté d'elle suivant certificat No. 12, daté 24 août, 1850..... £2000 0 0
 " de la banque d'épargnes et de prévoyance de Québec, pour autant emprunté, suivant certificat No. 13, daté 3 septembre, 1850..... 1000 0 0
 " do. do. suivant certificat No. 14, même date..... £9711 1 7
 Montant des droits de phare reçus par le trésorier à Québec.....
 " " " à Montréal..... 142 10 8
 " " " à Tadoussac..... 294 2 11
 " " " à la Pointe-aux-Pères..... 249 14 7
 " " " des vaisseaux côtiers à Québec..... 45 3 4

£	s.	d.
2913	10	9
12	6	3
9½	4	9
4	3	10
10	8	6
1	18	10
150	0	0
300	0	0
3000	0	0
10442	13	1
£16930		

Avoir.

Assermenté comme correct, à Québec, ce 8 février, 1851, devant moi, H. LEMESURIER, J. P.
 Examiné—la balance entre les mains du trésorier étant de £3508 12s. 1d.
 Erreurs exceptées—Québec, 31 Décembre, 1850. A. LEMOINE, Trésorier.
 H. LEMESURIER, Maître.

EXTRAIT No. 1.

COMPTÉ DES DÉBOURSÉS CONTINGENTS de la Maison de la Trinité de Québec, durant l'année 1850, savoir :

1850.			£	s.	d.
Janvier	4...	Payé à John Breerton, ses déboursés pour avoir netoyé les bureaux, etc.....	1	18	9
Février	2...	" A. Miller, pour avoir enlevé la neige de la maison de la Trinité durant le présent hiver.....	6	0	0
Mars	1...	" John Breerton, ses déboursés pour sciage de bois, etc.....	2	19	4
"	13...	" A. Miller, allocation extraordinaire pour avoir enlevé la neige de la maison de la Trinité durant le présent hiver.....	2	0	0
"	30...	" Hon. F. W. Primrose, son compte pour services professionnels.....	50	0	0
Avril	1...	" J. Breerton, son compte de déboursés pour port de lettres jusqu'à cette date, etc., la corporation de la cité, taxe des cheminées pour 1850.....	2	2	6
"	"	" E. F. Saurin, pour 3 $\frac{1}{2}$ cordes de bois de chauffage à 12s. 6d.....	1	7	0
"	24...	" E. F. Saurin, pour 3 $\frac{1}{2}$ cordes de bois de chauffage à 12s. 6d.....	2	8	5
Mai	2...	" J. Breerton, son compte pour sciage de bois.....	0	16	3
"	3...	" G. Brown, 1 année d'abonnement au <i>Globe</i> jusqu'au 5 novembre, 1850.....	1	0	0
"	7...	" Joseph Cauchon, avocat, la moitié de la somme de £100 accordée à lui et à M. Primrose pour dresser, etc., de nouveaux règlements dans les deux langues.....	50	0	0
"	18...	" F. Verrault, compte pour 28 $\frac{1}{2}$ cordes de bois, y compris le charroyage et le pilage.....	19	1	1
"	25...	" D. Kinnear, 1 année d'abonnement au <i>Montreal Herald</i> jusqu'au 27 février, 1850.....	1	10	0
"	31...	" J. Breerton, son compte pour divers déboursés faits pour la maison de la Trinité.....	3	10	6
Juin	12...	" B. Cinton, son compte pour réparer un télescope.....	0	7	6
"	14...	" J. Breerton, son compte de déboursés pour avoir netoyé et lavé les bureaux de la maison de la Trinité et les alentours.....	4	10	11
Juillet	1...	" E. Parly, son compte pour avoir changé les clochettes dans les bureaux.....	0	10	0
Août	27 ..	" R. W. McKay, son compte pour copies des almanacs de Québec et de Montréal.....	1	10	0
"	31...	" E. R. Fréchette, son compte pour l'impression et la reliure des règlements.....	45	13	9
Septembre	20...	" A. Côté et Cie., pour publier les règlements dans le <i>Journal de Québec</i> ,.....	70	17	5
Octobre	4...	" J. Breerton, son compte de déboursés divers pour la maison de la Trinité.....	8	8	11
"	28...	" cotisation de la corporation sur la M. de la Trinité et l'établissement pour 1850.....	3	5	0
"	31...	" D. Kinnear, 1 année d'abonnement au <i>Montreal Herald</i> jusqu'au 27 fév., 1850.....	1	10	0
Décembre	3...	" F. Lafleur, son compte pour un buffet pour le bureau du greffier.....	0	10	0
"	7...	" E. Boxer, ses frais de voyage pour le relevé des battures de St. Roch.....	0	11	0
"	11 ..	" C. W. Wilson, compte pour une carte et un livre de direction du St. Laurent.....	1	2	6
"	"	" J. Delorbaez, son compte de menuiserie.....	6	18	9
"	16...	" Neilson et Middleton, leur compte pour publier les règlements dans la <i>Gazette de Québec</i> , etc., et 1 année d'abonnement jusqu'au 30 avril, 1850.....	88	10	0
"	"	" McDonald et Logan, leur compte pour papeterie.....	16	13	10
"	"	" J. Musson, son compte pour vernis.....	0	6	3
"	17...	" A. Côté et Cie., leur compte pour annonces dans le <i>Journal de Québec</i> , relativement aux pilotes, et 1 année d'abonnement jusqu'au 30 ultimo.....	4	8	5
"	"	" E. R. Fréchette, pour annonces dans le <i>Canadien</i> , et 1 année d'abonnement jusqu'au 6 ultimo.....	13	16	0
"	"	" V. Chabot, forgeron, son compte pour divers.....	5	10	11
"	21...	" Méthot, Chinic et Cie., marchands ferronniers, leur compte pour divers.....	1	18	8
"	24...	" Hon. F. W. Primrose, balance de son compte pour services professionnels.....	28	8	4
"	28...	" L. Campeau, ferblantier, son compte pour divers.....	1	4	0
"	30...	" J. Harau, charretier, son compte.....	1	8	7
"	31...	" T. Cary, son compte pour impressions, papeterie, etc.....	27	10	3
"	"	" E. B. Lindsay, pour faire copier dans l'année, et continuer l'index aux journaux.....	55	0	0
"	"	" J. Breerton, son compte de déboursés pour port de lettre pour la maison de la Trinité jusqu'à cette date, pour sciage de bois, netoyage de bureaux, etc.....	12	15	9
"	"	" P. Lespérance, son compte pour 25 cartes du fleuve St. Laurent.....	2	12	2
"	"	" J. Breerton, 12 mois de salaire comme messenger.....	42	0	0
"	"	" J. McKenzie, 12 mois de loyer de la maison de la Trinité et dépendances.....	155	0	0
			£747	12	9

E. E.

A. LEMOINE,

Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,

Maître.

QUÉBEC, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 2.

COMPTÉ DES DÉPENSES du bureau du havre, durant l'année 1850, savoir :

			£	s.	d.
Février	18...	Payé à B. S. Lafleur, son allocation pour surveiller les grèves durant le présent hiver,....	20	0	0
Avril	19...	J. B. Barron, l'usage de sa chaloupe et de ses hommes pour aborder les vaisseaux,	1	4	0
Mai	3...	J. McNamus et autres, chaloupiers du maître du havre, gages jusqu'au 30 ultimo,	10	6	0
Juin	1...	do do do do do pour mai,.....	42	0	0
"	24...	James Doyle, ses gages comme l'un des chaloupiers du maître du havre,.....	4	0	0
Juillet	1...	J. McNamus et autres, leurs gages comme chaloupiers du maître du havre pour juin,	38	0	0
Août	1...	do do do do do pour juillet,	42	0	0
"	15...	A. Atkinson, ses gages comme l'un des chaloupiers du maître du havre,.....	2	10	0
Septembre	2...	J. McNamus et autres, leurs gages comme chaloupiers du maître du havre pour août,	39	16	8
"	18...	J. McNamus, son compte pour avoir couvert deux oreillers pour les chaloupes,...	3	15	0
Octobre	1...	do et autres, leurs gages pour septembre,.....	42	0	0
Novembre	2...	do do do pour octobre,.....	42	13	4
Décembre	2...	do do do pour novembre,.....	42	0	0
"	10...	do do do pour travail additionnel,.....	1	15	0
"	17...	V. Chabot, forgeron, son compte,.....	1	1	11
"	18...	Fulton et Alexander, constructeurs de chaloupes, son compte,.....	1	16	3
"	21...	Wm. Hunt, voilier, son compte,.....	0	15	0
"	21...	Méthot, Chibic et Cie, marchands feronniers, leur compte,.....	0	8	0
"	24...	C. Brocklesby et Cie, marchands de marine, leur compte,.....	1	6	4
"	27...	S. et W. Brown et Cie, marchands de marine leur compte,.....	1	9	3
"	30...	W. S. Jackson, son compte pour papeterie,.....	1	5	1
"	30...	W. Hamming, menuisier, son compte,.....	0	12	6
"	31...	T. Cary, son compte pour papeterie,.....	4	1	7
"	31...	W. Campbell, 1 an de salaire comme clerc du maître du havre, jusqu'au 1er oct. dern.,	50	0	0
			391	15	11

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 3.

COMPTÉ DES DÉPENSES encourues pour les bouées durant l'année 1850, savoir :

			£	s.	d.
Janvier	8...	Payé à S. R. Graves, son compte pour une chaîne,.....	27	19	10
Avril	10...	D. McGies, son compte pour quaiage, charroyage, etc., d'une chaîne,.....	1	18	4
"	19...	J. McNamus et autres, leur compte pour sortir les bouées,.....	2	15	0
Juin	19...	J. Reilly, son compte pour peindre 31 bouées,.....	14	0	0
Juillet	26...	F. Grenier, pour des bouées neuves,.....	30	0	0
Novembre	16...	J. Reilly, pour peindre 2 bouées,.....	1	0	0
Décembre	13...	W. McNamus et autres, pour ouvrage fait aux bouées,.....	0	12	0
"	16...	F. Grenier, balance de son compte pour des bouées neuves,.....	113	15	0
"	18...	J. Wm. Henry, forgeron, son compte,.....	24	8	3
"	24...	C. Brocklesby, son compte pour divers,.....	0	11	5
"	30...	J. Haram, charretier, son compte,.....	1	2	7
			218	2	5

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

EXTRAIT No. 4.

Appendice
(E.)

27 Mai.

27 Mai.

DÉPENSES encourues pour les phares flottants durant l'année 1850, savoir :

			£	s.	d.
Janvier	8...	Payé à Thos. Andrews, ferblantier, son compte pour divers,.....	8	19	1
"	14...	" Michel Barras, son compte pour louer le phare flottant de la Pointe-Lévi au quai de la Reine en 1849.....	1	5	0
"	16...	" Wm. Russell, son compte pour réparer les dommages causés au phare flottant par la barque Heba durant la saison dernière,.....	44	10	6
Avril	11...	" J. Richardson, pour avoir approvisionné les charpentiers à bord du phare flottant,.....	3	7	4
Juin	3...	" la compagnie des bateaux-à-vapeur, pour quaiage de ce vaisseau,.....	1	0	0
"	15...	" J. Musson, son compte pour diverses drogues,.....	1	12	8
Août	2...	" Rév. Wm. Richardson, montant dû à feu le capitaine Richardson, pour ouvrage fait au vaisseau,.....	6	16	0
Décembre	16...	" F. Grenier, son compte pour 3 seaux,.....	0	9	0
"	20...	" J. Bankier, son compte pour déboursés pour ce vaisseau,.....	0	15	9
"	21...	" W. Hunt, son compte pour toiles goudronnées,.....	0	8	0
"	21...	" Méthot, Chénic et Cie., marchands feronniers, pour divers,.....	7	11	2
"	24...	" C. Brocklesby, marchand de marine, pour divers,.....	11	3	5
"	28...	" E. Davie, constructeur de vaisseaux, son compte,.....	57	8	1
"	28...	" L. Campeau, son compte pour avoir réparé les lampes,.....	0	7	6
"	30...	" J. Haram, son compte pour charroyage,.....	0	2	8
"	31...	" Geo. Bissett, son compte de fondeur,.....	0	10	2
		" feu capitaine Richardson et capitaine Bankier, pour conduire le phare flottant durant la présente année, suivant contrat,.....	325	0	0
			471	6	4

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

LE MESURIER,
Maitre.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 5.

COMPTE des DÉBOURSÉS faits pour le Anchor Hoy durant l'année 1850, savoir :

			£	s.	d.
Janvier	4...	Payé à R. Fulton, 1 trimestre de salaire comme maitre de ce vaisseau,.....	5	0	0
"	4...	" R. Fulton et autres, pour ouvrage fait à ce do	1	8	0
Avril	9...	" R. Fulton, 1 trimestre de salaire comme maitre de ce do	5	0	0
Mai	18...	" Fulton et Alexander, pour réparations faites à ce do et 1 chaloupe neuve,.....	20	14	6
"	21...	" B. Harrell, pour ouvrage fait à ce do	0	16	0
Juillet	1...	" C. Sullivan, 1 trimestre de salaire comme maitre de ce do	5	0	0
"	15...	" Geo. McDonald, pour ouvrage fait à ce do	1	0	0
"	20...	" J. O'Brien et autres, pour ouvrage fait à ce do	1	7	0
Août	14...	" H. McKormick, pour do do	1	8	0
Octobre	2...	" C. Sullivan, 1 trimestre de salaire comme maitre de ce do	5	0	0
"	31...	" P. Cornell et autres, pour ouvrage fait à ce do	0	18	0
Décembre	18...	" Fulton et Alexander, constructeur de chaloupe, leur compte,.....	1	5	6
"	20...	" J. et W. Dinning, leur compte d'approvisionnement,.....	15	10	9
"	21...	" W. Hunt, voilier, son compte,	20	10	6
"	21...	" S. S. Shaw, son compte pour 2 pelles,.....	0	7	6
"	21...	" R. Creig, poulieur, son compte,.....	1	9	3
"	21...	" J. W. Henry, forgeron, son compte,.....	6	6	1
"	24...	" C. Brocklesby et Cie., marchands de marine, leur compte,.....	19	11	8
"	27...	" C. Sullivan et autres, pour ouvrage fait à ce vaisseau,.....	0	14	0
"	28...	" P. Ryan, son compte pour avoir fait 2 tuyaux,.....	0	7	6
"	30...	" J. Haram, son compte pour charroyage,.....	0	1	0
			113	15	3

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LE MESURIER,
Maitre.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

27 Mai.

EXTRAIT No. 6.

Appendice
(E.)

27 Mai.

COMPTE des DÉBOURSÉS faits pour le phare des pilliers durant l'année 1850, savoir :

		£	s.	d.
Juin 24	Payé à F. Lemieux, son compte pour avoir réparé une chaloupe,.....	3	10	0
Juillet 1	" Ignace Dorval, son compte pour un baril de chaux,.....	0	2	2
" 26	" C. Julyan, do pour déboursés pour réparations faites à la maison, etc.,.....	6	12	0
Août 21	" J. H. Clint, do pour 100 planches,.....	1	15	0
Sept. 28	" C. Julyan, do pour réparer et prolonger le chemin depuis la tour jusqu'à l'eau, et faire un plate-forme neuve,.....	38	0	0
Octob. 28	" C. Julyan, son compte pour bois de chauffage pour lanterne et autres déboursés,.....	6	8	10
Décem. 16	" F. Grenier, do pour 10 futailles à eau,.....	2	0	0
" 21	" Méthot, Chinic et Cie., marchands feronniers, leur compte pour divers,.....	2	11	5
" 24	" C. Brocklesby, marchand de marine, son compte do	1	5	3
" 28	" J. Kane, ferblantier, son compte,.....	0	11	0
" 30	" J. Haram, charretier, son compte,.....	0	7	7
		£	63	3
				3

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 7.

COMPTE des DÉBOURSÉS faits pour le phare sur l'île Rouge, durant l'année 1850, savoir :

		£	s.	d.
Janvier 14	Payé à A. Dufour, son compte pour 7 gallons d'huile à 2s. 6d	0	17	6
Juin 12	" J. Smith, ses frais de voyage pour aller et revenir de ce phare, par ordre du bureau,.....	3	0	11
Juillet 1	" J. Dorval, son compte pour un baril de chaux,.....	0	2	2
Novem. 28	" A. Verret, do pour une brouette,.....	1	5	0
" 29	" H. Fraser, do pour déboursés faits pour ouvrages à la maison,.....	9	0	5
Décem. 16	" J. Musson, do pour médecines,.....	0	7	2
" 17	" V. Chabot, do pour tuyaux de poêle, etc.,.....	4	7	6
" 21	" Métrot, Chinic et Cie., marchands feronniers, pour divers,.....	5	1	6
" 24	" C. Brocklesby et Cie., marchands de marine, do	1	16	0
" 28	" J. Kane, ferblantier, son compte,.....	0	11	2
" 31	" R. N. Lindsay, son compte pour frêt de cylindres de lampes,.....	0	2	6
" 31	" J. Haram, charretier, pour charroyage,.....	0	4	4
		£	26	16
				2

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

27 Mai.

EXTRAIT No. 8

COMTE de DÉBOURSÉS faits pour le phare de l'Île Verte durant l'année 1850, savoir :

Appendice
(E.)

27 Mai.

		£	s.	d.
Mars 16	Payé à R. N. Lindsay, frais de voyage à Québec et retour, pour faire réparer les lampes,.....	5	19	0
Mai 17	" R. N. Lindsay, son compte pour divers articles achetés pour ce phare,.....	6	11	10
Juin 15	" R. Ryan, son compte pour réparer 15 lampes,.....	3	10	0
" 19	" J. H. Clint, son compte pour 800 planches,.....	16	0	0
Juillet 1	" Jean Dorval, son compte pour 3 barils de chaux,.....	0	6	6
" 10	" J. B. Aubé, son compte pour mèches cirées,.....	0	6	0
Oct. 19	" R. N. Lindsay, son compte pour avoir miné les rochers pour faire un débarcadère,.....	28	2	11½
" "	" Do do pour réparer la lanterne de la galerie,.....	4	11	6
" "	" Do do pour avoir lambrissé la tour,.....	35	19	4½
" 21	" O. Maclure, pour 56½ gallons d'huile de marsouin à 4s,.....	11	7	0
" 22	" J. Fraser, 3 années de cotisation sur le phare et les dépendances, pour les fins d'écoles, jusqu'au 1er juillet, 1851,.....	7	10	0
Déc. 17	" V. Chabot, son compte pour 2 paires de pincettes à cylindres,.....	0	3	0
" 21	" Méthot, Chinic et Cie., marchands ferronniers, leur compte pour divers,.....	2	18	11
" 24	" C. Brocklesby et Cie., marchands de marine, leur compte pour divers,.....	0	11	3
" 28	" J. Kane, son compte pour 18 plats à égoutter,.....	0	18	0
" 30	" J. Haram, do pour charroyage,.....	0	3	2
" "	" F. Bois, do pour une corde,.....	0	16	4
		£ 125	14	10

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 9.

COMTE des DÉBOURSÉS faits pour le phare de l'Île Biquet, durant l'année 1850, savoir :

		£	s.	d.
Janvier 8	Payé à J. E. Hammond, son compte de déboursés pour réparations faites à ce phare,.....	10	12	9
Avril 14	" P. Gauvreau, do pour 1 baril de chaux,.....	0	3	7
Oct. 21	" O. Maclure, do pour 161 gallons d'huile de marsouin, à 4s,.....	30	4	0
Déc. 11	" J. Delorbaez, do pour une porte et cadre pour le magasin à poudre,.....	2	5	4
" 14	" A. Lefrançois, do pour le bandage en fer de la grille d'une chaloupe,.....	1	0	0
" 16	" J. B. Fréchette, do pour 30 verges de flanelle verte,.....	1	16	3
" 17	" V. Chabot, do pour tuyaux de poêle,.....	0	15	0
" 21	" Méthot, Chinic et Cie., marchands ferronniers, leur compte pour divers,.....	9	3	7
" 24	" C. Brocklesby, marchands de marine, do do	0	18	0
" 30	" J. Haram, pour charroyage,.....	0	6	10
		£ 67	5	4

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

27 Mai.

EXTRAIT No. 10.

COMPTE des DÉBOURSÉS faits pour le phare de la Pointe des Monts, durant l'année 1850, savoir :

Appendice
(E.)

27 Mai.

		£	s.	D.	
Juillet	1	Payé à J. Dorval, son compte pour un baril de chaux,.....	0	2	2
"	"	" Wm. Smith, pour réparations faites à ce phare.....	3	15	0
"	5	" Joel Bedard, son compte de déboursés pour réparations à cette chaloupe,.....	4	18	6
Août	14	" P. Gauvreau, son compte pour 1 baril de chaux,.....	0	3	7
"	27	" A. Lefrançois, do pour un assortiment de manches de gouvernail en fer,.....	0	11	3
Sept.	6	" Wm. Smith, pour réparations à la tour,.....	50	0	0
"	12	" Joel Bedard, allocation pour du foin,.....	6	5	0
"	"	" Wm. Baker, son compte pour un grappin,.....	0	9	4
Octobre	5	" Wm. Roy, do pour de l'avoine,.....	4	4	4
"	18	" Droit provincial des douanes de sa majesté sur des lampes importées pour ce phare,.....	10	10	2
"	31	" John Broerton, son compte pour l'usage d'un cheval et harnais pour le gardien,.....	10	0	0
"	"	" Wm. Smith, pour réparations à la tour,.....	80	0	0
Nov.	16	" Wm. Smith, balance de son compte pour réparations à la tour,.....	39	2	1
"	"	" Wm. Smith, pour avoir fait un débarcadère,.....	40	6	4
Déc.	2	" B. Vohl, pour une longue-vue,	1	10	0
"	17	" V. Chabot, forgeron, son compte pour tuyaux,	0	15	0
"	18	" F. DeFoy, son compte pour un poêle,.....	1	12	6
"	21	" Méthot, Chinic et Cie., marchands ferronniers, pour divers,	7	7	5
"	24	" C. Brocklesby et Ci., marchands de marine, do	2	0	10
"	30	" John Haram, pour charroyage,.....	0	6	0
			£ 335	4	6

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 11.

MONTANT des DÉBOURSÉS faits pour le phare sur la pointe S. O. d'Anticosti, durant l'année 1850, savoir :

		£	s.	D.	
Octobre	5	Payé à W. H. Roy, son compte pour 30 minots d'avoine,.....	2	10	9
Déc.	16	" J. Musson, do pour drogues,	1	7	8
"	17	" V. Chabot, do pour un tuyau de poêle,	1	5	0
"	21	" W. Hunt, voilier, do	13	3	4
"	"	" Méthot, Chinic et Cie., marchands ferronniers, leur compte pour divers,.....	14	0	5
"	24	" C. Brocklesby, marchand de marine, son compte pour divers,.....	0	15	0
			£ 33	2	2

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

EXTRAIT No. 12.

Appendice
(E.)

27 Mai.

COMPTE de DÉBOURSÉS pour le phare de l'extrémité est d'Anticosti, durant l'année 1850, savoir :

27 Mai.

			£	s.	D.
Avril	20	Payé à J. Houghton, son compte de fer à cheval,.....	0	4	6
Juillet	4	" A. Noël, son compte pour une chaloupe,.....	10	5	0
Sept.	2	" J. Houghton, son compte pour 6 douzaines de clous à cheval,.....	0	1	3
Oct.	5	" W. H. Roy, son compte pour 30 minots d'avoine,.....	2	10	9
Nov.	28	" A. Verret, son compte pour une charrette,.....	9	0	0
Déc.	16	" J. Musson, son compte pour graine de trèfle et de mil,.....	0	5	4
"	21	" W. Hunt, son compte pour une voile de chaloupe,.....	2	10	0
"	"	" Méthot, Chinic et Cie, marchands feronniers, leur compte pour divers,.....	2	19	6
"	24	" C. Brocklesby, marchand de marine, do do	0	15	0
"	28	" J. Kane, son compte pour un plat à égouter,.....	0	3	6
"	30	" J. Harain, son compte pour charroyage,.....	0	3	9
			£	28	18
					7

E. E.

Examiné,

A. LEMOINE,
Trésorier.H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 13.

COMPTE de DÉBOURSÉS pour les phares de Portneuf, durant l'année 1850, savoir :

			£	s.	D.
Janvier	8	Payé à F. X. Germain, loyer du terrain du phare d'en haut, pour 1849,.....	1	7	6
"	"	" F. Rodrigue, pour charroyage d'huile,.....	0	3	4
"	"	" J. Polliguiet, son compte pour la charpente d'une maison,.....	0	10	0
Février	23	" R. White, son compte pour faire une clôture autour du terrain du phare d'en bas,.....	12	10	0
Avril	2	" Jos. Pagé, son compte pour fret d'un quart d'huile,.....	0	6	0
Juin	17	" T. Gagné, son compte pour la construction d'une grange et d'une étable,.....	25	0	0
"	18	" F. Rodrigue, son compte pour déboursés pour travaux faits au phare,.....	1	16	3
Déc.	16	" F. DeFoy, son compte pour un pot,.....	0	6	0
"	"	" C. et W. Wurtele, son compte pour un poêle,.....	1	2	6
"	17	" V. Chabot, son compte comme forgeron,.....	0	0	10
"	21	" Méthot, Chinic et Cie, leur compte pour divers,.....	1	5	7
"	24	" C. Brocklesby et Cie, do do	0	12	9
"	28	" O. Campeau, son compte pour un vase en fer blanc,.....	0	3	0
"	30	" J. Harain, son compte pour charroyage,.....	0	2	0
"	31	" F. Rodrigue, son compte pour bois de chauffage,.....	0	15	10
"	"	" T. Cary, son compte pour une boîte de plumes d'acier,.....	0	4	0
"	"	" F. X. Germain, loyer des terres du phare d'en haut, pour 1850,.....	1	7	6
			£	47	13
					1

E. E.

Examiné,

A. LEMOINE,
Trésorier.H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 14.

COMPTE de DÉBOURSÉS pour le phare de Ste. Croix, durant l'année 1850, savoir :

			£	s.	D.
Oct.	8	Payé à J. B. Martel, son compte pour charroyage de futailles d'huile,.....	0	4	7
Nov.	5	" G. Lemay, son compte pour peindre le phare,.....	1	5	0
Déc.	17	" J. Humber, son compte pour fret d'huile,.....	0	2	6
"	30	" J. Harain, son compte pour charroyage,.....	0	0	8
			£	1	12
					9

E. E.

Examiné,

A. LEMOINE,
Trésorier.H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

27 Mai.

EXTRAIT No. 15.

COMPTE de DÉBOURSÉS pour les lumières, durant l'année 1850, savoir :

Appendice
(E.)

27 Mai.

		£	s.	d.
Juin	3	6	10	0
Juillet	31	20	0	0
Déc.	18	0	7	1
"	21	2	4	10
"	31	3	5	9
		32	7	8

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850

EXTRAIT No. 16.

COMPTE de DÉBOURSÉS pour le département de l'huile, durant l'année 1850, savoir :

		£	s.	d.
Payé à	H. J. Noad et Cie., pour 511 gallons d'huile de loup-marin, à 2s. 8d.,.....	68	2	8
"	do 1660½ do d'huile de baleine, à 3s. 4d.,.....	276	15	0
"	F. Fraser, pour 47 do d'huile de marsouin, à 4s.,.....	9	8	0
"	D. Kiuncar, annonces dans le "Montreal Herald," demandant des soumissions,.....	0	9	11
"	L. Duvernay, annonces dans la "Minerve," do do	0	6	3
"	J. Bowles, son compte pour avoir éprouvé l'huile,	2	10	0
"	J. Haram, son compte pour charroyage,.....	1	17	0
"	F. Grenier, tonnelier, son compte,.....	22	9	0
		381	17	10

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 17.

COMPTE des MAGASINS pour l'année 1850.

		£	s.	d.
Mai	20	15	3	9
Octobre	31	0	18	0
Décembre	16	5	2	0
		21	3	9

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

EXTRAIT No. 18.

Appendice
(E.)

27 Mai.

COMPTE des DENIERS payés pour intérêt, durant l'année 1850, sur des sommes d'argent empruntées par la
Maison de la Trinité de Québec.

27 Mai.

	£	s.	d.
La succession de R. Burke, 1 année d'intérêt sur £200 jusqu'au 15 Décembre 1849,	12	0	0
La chambre de commerce de Québec, 1 année d'intérêt sur £500 jusqu'au 31 mars, 1850,	30	0	0
La succession de S. Scott, 1 année d'intérêt sur £500 jusqu'au 30 septembre, 1850,	30	0	0
A George Taylor, 1 année d'intérêt sur £638 jusqu'au 1er octobre, 1850,	38	5	7
A Josephite Gueront, 1 année d'intérêt sur £500 jusqu'au 1er octobre, 1850,	£30	0	0
A Josephite Gueront, 1 année d'intérêt sur £500 jusqu'au 15 décembre, 1850,	30	0	0
	60	0	0
	170	5	7

E. E.

A. LEMOINE,

Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,

Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 19.

ÉTAT des DENIERS payés à compte du prix d'achat du steamer Doris, et autres déboursés y relatifs, savoir :

1850.		£	s.	d.
Mai 31	A la banque de Montréal, pour un billet de change pour remettre à M. Greaves pour le prix du Doris, £2000 sterling, à 11 pour cent de prime,	£2466	13	4
	L'intérêt sur les billets du trésorier donnés à la banque en paiement de la dite lettre et rachetés ensuite,	£39	2	8
		2505	16	0
Juin 28	A Jean Ruel, pilote, pour pilotage du Doris du Bic à Québec,	9	16	7
" 28	Au fonds des pilotes infirmes de Québec, contribution sur le Doris du Bic à Québec,	0	10	5
" 28	Au capitaine Coyle, qui a commandé le Doris de Liverpool à Québec, et autres, leurs gages et allocations jusqu'au temps où ils ont été déchargés à Québec,	154	1	3
Juillet 10	A la banque de Montréal, pour une lettre de change pour remettre à M. Greaves pour déboursés faits par lui pour le Doris, £500 sterling, à 11 pour cent de prime,	616	13	4
AOÛT 10	A la banque de Montréal, pour une lettre de change pour remettre à M. Greaves pour déboursés faits par lui pour le Doris, £460 sterling à 11 pour cent de prime,	567	6	8
Octobre 18	A la banque de Montréal, pour une lettre de change pour remettre à M. Greaves pour déboursés faits par lui pour le Doris, £18 11s. 4d. sterling, à 11 pour cent de prime,	23	0	0
		£3877	4	3

E. E.

A. LEMOINE,

Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,

Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

REMARQUES.

Coût du Steamer Doris.

£4600 sterling à 11 pour cent de prime d'échange,	£5673	6	8
Réparations, ameublement et autres dépenses durant le voyage à Québec,	£2182	19	2
Moins—payé par M. Tilstone pour prix de passage,	247	15	6
	1886	4	3
	7558	10	11
Payé suivant l'extrait,	£3877	4	3
" par obligations de la maison de la Trinité,	3681	6	8
	£7558	10	11

A. LEMOINE,

Trésorier.

Appendice
(E.)

EXTRAIT No. 20.

Appendice
(E.)

27 Mai.

COMPTE de DÉBOURSÉS pour le steamer Doris, durant l'année 1850, viz.:

27 Mai.

		£.	s.	d.	
Juillet	1	Payé à Wm. O'Neil et autres, pour ouvrage fait à bord de ce vaisseau,.....	4	7	0
"	2	Wm. Brown, ingénieur, ses dépenses à Montréal en recherche d'un chauffeur,.....	1	8	0
"	3	Mary Lee, son compte pour lavage de linge, etc.,.....	1	7	8
"	4	E. Sweetman, son compte pour 65 chaudières de charbons à 25s.,.....	81	5	0
"	8	J. Tessier, son compte pour lard et autres provisions,.....	21	11	10
"	9	J. B. Beaulieu, pour touage du Doris au quai de la reine,.....	1	5	0
"	26	T. Tweddle, son compte pour réparer la machine,.....	29	8	1
"	26	J. Wyatt & Cie., son compte pour 5 sacs de biscuit,.....	5	0	0
"	26	Douanes à Québec, pour l'enregistrement du Doris,.....	3	10	0
"	27	R. Shaw, épiciier, son compte pour divers,.....	1	18	11
Août	23	la banque de Montréal, pour une lettre de change pour remettre à M. Greaves pour prime sur £4500 sterling, montant de l'assurance effectuée sur le Doris,—£387 à 11 per cent de prime,.....	477	6	0
"	31	John Breerton, son compte pour 31 livres de beurre acheté pour ce vaisseau,.....	0	19	4
Septembre	6	A. Turcotte, son compte pour façon des draps, serviettes, etc. pour ce vaisseau,.....	2	16	3
"	7	J. Ferguson, son compte pour une chaloupe,.....	9	0	0
"	7	M. Tierny, pour charroyage d'arcot,.....	0	6	8
"	12	la banque de Montréal, une lettre de change pour remettre à MM. Watson et Richard, son pour 300 chaudières de charbon—£144 16s. 4d. st., à 11 per cent de prime,.....	178	12	1
"	18	J. Tessier, son compte pour 4 quarts de lard et charroyage,.....	14	0	6
"	19	T. Birch, son compte pour un quadran,.....	2	5	0
"	23	J. Breerton, son compte de déboursés pour ce vaisseau,.....	2	4	0
Octobre	5	William Henry Roy, son compte pour son,.....	0	10	6
"	7	W. Crawford, son compte pour charroyage de charbon,.....	4	11	0
"	15	R. Shaw, épiciier, son compte pour divers,.....	23	3	4
"	22	W. Crawford, son compte pour piler le charbon,.....	7	10	0
"	22	Galt et Crawford, leur compte pour 60 chaudières de charbon à 28s. 9d.,.....	86	5	0
"	23	Capitaine Wood, pour fret de 300 chaudières de charbon importé par le Heba,.....	188	13	10
Novembre	12	M. Lamontagne, son compte pour une horloge,.....	2	0	0
"	29	R. Black, son compte pour ¼ qtx. de biscuit,.....	0	6	0
Décembre	6	au bureau de l'Equitable Fire la prime sur £1000 montant d'une assurance effectué sur ce vaisseau pour l'hiver,.....	10	0	0
"	6	bureau de l'assurance de Québec do. sur £2000 pour do.,.....	20		
"	"	do de l'Étna de Québec do. sur £2000 pour do. et 5s. pour police,.....	20	5	0
"	10	T. Park, compte de boulanger,.....	5	1	0
"	10	T. May, compte pour végétaux,.....	3	9	10
"	14	A. Lefrançois, forgeron, son compte,.....	1	9	7
"	16	F. Grenier, son compte pour 6 seaux,.....	0	18	0
"	16	R. Shaw, épiciier, son compte pour divers,.....	1	10	7
"	16	J. Wyatt et Cie., son compte pour 5 sacs de biscuits,.....	5	0	0
"	16	aux douanes de sa majesté les droits provinciaux sur ce vaisseau,.....	1	12	7
"	16	J. Musson, son compte pour médecine,.....	0	4	11
"	16	L. et C. Tétu, leur compte pour toiles, drap, etc.,.....	9	18	7
"	17	V. Chabot, son compte pour un coude,.....	0	1	3
"	18	R. Greig, poulieur, son compte,.....	7	1	2
"	18	J. Wm. Henry, forgeron, son compte,.....	37	17	11
"	20	McDonald et Logan, leur compte pour guenilles,.....	0	10	6
"	20	J. et W. Dinning, leur compte de provisions,.....	69	9	0
"	21	W. Hunt, voilier, son compte,.....	20	3	8
"	21	Méthot, Chénic et Cie., leur compte,.....	4	11	4
"	24	C. Brocklesby et Cie., leur compte,.....	47	19	2
"	24	M. Dubé, 1 journée de starie pendant qu'il était occupé à transporter l'arcot,.....	0	15	0
"	24	J. W. Tweddle, forgeron, son compte,.....	4	17	0
"	26	T. H. Oliver, son compte pour charpentiers employés à bord du Doris,.....	0	10	0
"	27	W. Wilson, son compte pour réparer le fourneau,.....	1	2	10
"	28	P. Ryan, son compte de forgeron,.....	1	0	4
"	28	J. Kane, son compte pour un poêle, etc.,.....	6	10	4
"	30	J. Haram, son compte pour charroyage,.....	2	12	7
"	31	T. Cary, son compte pour impression de blanc,.....	1	5	0
"	31	J. Smith, son compte de déboursés pour divers achetés pour ce vaisseau,.....	11	12	3
"	31	J. Breerton, son compte de déboursés pour do. do.	11	9	5
"	31	Gages, etc., de l'équipage du vaisseau suivant compte,.....	388	10	5
			£1849	1	0

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice
(E.)

EXTRAIT No. 21.

Appendice
(E.)

COMPTÉ DES SALAIRES payés aux officiers de la maison de la Trinité de Québec, durant l'année, 1850, savoir :

	£	s.	d.
A Henry LeMesurier, 12 mois de salaire comme maître, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	250	0	0
A Edward Boxer, 12 mois de salaire comme maître du havre, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	600	0	0
A Robert Julyan, 12 mois de salaire comme assistant-maître du havre, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	111	2	2
A F. Gourdeau, 12 mois de salaire comme doyen des surintendants des pilotes, jusqu'au 30 sept., 1850,.....	175	0	0
A John Smith, 12 mois de salaire, second surintendant des pilotes, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	175	0	0
A A. LeMoine, 12 mois de salaire comme trésorier, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	350	0	0
A E. B. Lindsay, 12 mois de salaire comme greffier, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	300	0	0
A B. S. Lafleur, 12 mois de salaire comme huissier de grève, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	100	0	0
	1961	2	2

E. E.

A. LEMOINE,

Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,

Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 22.

COMPTÉ DES SALAIRES et allocations payés aux gardiens du phare, durant l'année 1850, savoir :

	£	s.	d.
A Chs. Julyan, gardien du phare des Piliers, 12 mois de salaire, jusqu'au 30 sept., 1850,.....	£100	0	0
Balance de son allocation annuelle pour bois de chauffage et eau, jusqu'au 30 sept., 1850,.....	13	6	8
Les deux-tiers de son allocation annuelle, en avance de l'an prochain,.....	140	0	0
A A. Dufour, ci-devant gardien du phare de l'île Rouge, arrérages de salaire et allocation jusqu'au 3 juin, 1850,.....	200	10	11
A H. Fraser, gardien du phare de l'île Rouge, son salaire et allocation depuis le 4 juin jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	45	9	4
A R. N. Lindsay, gardien du phare de l'île Verte, 12 mois de salaire et allocation jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	140	0	0
A J. E. Hammond, gardien du phare de l'île Biquet, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	165	0	0
A Z. Bédard, gardien du phare de la pointe des Monts, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	120	0	0
A E. Pope, gardien de la pointe S. O. d'Anticosti, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	200	0	0
A T. Roche, gardien sur la pointe E. E. d'Anticosti, balance de salaire jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	115	13	5
A F. Rodrigue, gardien à Portneuf, balance de salaire jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	30	0	0
A J. Thurber, gardien à Ste. Croix, son salaire depuis le 25 avril jusqu'au 3 décembre, 1850,.....	22	6	0
A J. Mitchel, canonnier, phare de Biquet, 15 mois de salaire jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	37	10	0
	1216	9	8

E. E.

A. LEMOINE,

Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,

Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

EXTRAIT No. 23.

COMPTÉ DES DENIERS payés aux pensionnaires de la maison de la Trinité de Québec, durant l'année 1850, savoir :

	£	s.	d.
A l'Hon. John Stewart, 12 mois de pension comme ci-devant maître, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	250	0	0
A John Lambly, 12 mois de pension comme ci-devant maître du havre, jusqu'au 30 septembre, 1850,.....	275	0	0
A Robert Young, 12 mois de pension comme ci-devant surintendant des pilotes, jusqu'au 30 sept., 1850,.....	125	0	0
	650	0	0

E. E.

A. LEMOINE,

Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,

Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Appendice (E.)

27 Mai.

Dr. CUL-DE-SAC. **No. 24** **CONTRÀ** **Av.**

1850.		1850.		1850.	
£	s.	d.	£	s.	d.
3	0	0	43	9	5
2	11	0	0	7	1
2	0	0	Montant reçu du Cul-de-Sac durant la présente année.....		
31	5	0	Balance.....		
5	0	6	43	16	6
43	16	6			

Payé à A. Miller, pour enlever la neige sur le front du terrain du Cul-de-Sac, durant la présente année.....
 " P. Julien, son compte, pour réparer les clôtures.....
 " F. Cothard, son compte, pour nettoyer et garder le Cul-de-Sac durant le temps du choléra en 1849.....
 " la corporation de la cité, cotisation du terrain du Cul-de-Sac pour 1850.....
 " T. Cary, son compte, pour impression et reliure de livres blanches.....

Examiné, **H. LEMESURIER, Maître.**
 Québec, 31 Décembre, 1850.

A. LEMOINE, Trésorier.

ÉTAT DES DENIERS REÇUS ET PAYÉS POUR LES DÉPÔTS DE PROVISIONS, DURANT L'ANNÉE 1850.

Dr.		Av.	
£	s. d.	£	s. d.
153	11 3	6	2 6
3	0 0	Reçu de B. Bradly, pour 5 quarts de fleur à 12s. 6d. et 3 quarts de lard à 20s. (anciennes provisions).....	
0	12 6	" de Z. Béhard, pour les anciennes provisions suivantes:—	
2	17 5	1,375 lbs. de fleur à 12s. 6d. par quart..... 4 7 9	
		1,150 lbs. de lard à 20s. do..... 5 15 0	
		20 gallons de pois à 10s. do..... 0 8 4	
		" de E. Pope, pour les anciennes provisions suivantes:—	
		6 quarts et 42 lbs. de fleur à 12s. 6d. par quart..... 3 17 8	
		3 do de lard à 20s. do..... 3 0 0	
		4 do et 13 gallons de pois à 10s. do..... 2 4 4	
		Balance.....	
160	1 2	9	2 0
		13	5 7
		160	1 2

Payé à John Smith, son compte, pour ériger une maison à la pointe des Monts, pour garder les provisions dans la station.....
 " F. DeFoy, son compte, pour un poêle pour l'usage du gardien du dépôt au ruisseau Shallop.....
 " V. Chabot, son compte, pour un tuyau de poêle pour do.....
 " Méthot, Chénic et Cie, pour divers articles pour do.....

Examiné, **H. LEMESURIER, Maître.**
 Québec, 31 Décembre, 1850.

A. LEMOINE, Trésorier.

Appendice (E.)

27 Mai.

Appendice
(E.)

No. 26.

Appendice
(E.)

27 Mai.

Compte des DÉBOURSÉS faits par la maison de la Trinité pour mettre en force les réglemens de la Quarantaine, pour l'année 1850, savoir :

27 Mai.

		£	s.	d.
Juin 19	Payé à J. Reilly, son compte, pour peindre 3 bouées,.....	1	10	0
Déc. 27	" F. Grenier, son compte, pour une bouée,.....	15	0	0
Déc. 31	" T. Cary, son compte, pour impressions et reliure des réglemens des pilotes,.....	2	0	0
		£18	10	0

E. E.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné,

H. LEMESURIER,
Maître.

Québec, 31 Décembre, 1850.

Di. LE FONDS DES PILOTES DE QUÉBEC EN COMPTE AVEC ALEXANDRE LEMOINE, TRÉSORIER DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.

Pour les sommes et pensions suivantes pendant l'année 1850 :		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Arrrages de pension jusqu'au 31 décembre, 1849, suivant la liste,.....		20	10	2						
Montant de la liste des pensions pour le trimestre expiré le 31 janv., 1850,.....		503	9	10						
Do do do 30 avril, 1850,.....		497	18	2						
Do do do 31 juil., 1850,.....		503	10	6						
Do do do 31 oct., 1850,.....		481	6	6						
Do accordé comme gratuité,.....		48	10	0						
<i>Pour les sommes suivantes empruntées :</i>										
A Pierre Bouchard, suivant obligation notariée, datée le 10 janv., 1850,.....		100	0	0						
Aux syndics de la commission des chemins à barrières de Québec, suivant débeture No. 23, datée 22 octobre, 1850,.....		300	0	0						
A la corporation de la cité de Québec, suivant débeture No. 2, datée le 20 décembre, 1850,.....		600	0	0				2055	5	2
<i>Pour les comptes suivants payés :</i>										
A Caron et Baillargé, leurs honoraires pour une opposition dans la cause de Boisseau vs. Couillard,.....		2	10	0						
Au régistreur des titres à Québec, pour recherches et certificats d'hy-pothèques enregistrées contre la succession Delery,.....		0	12	6						
A Neilson et Middleton, pour publier dans la Gazette de Québec l'état annuel du fonds des pilotes,.....		3	0	8						
A A. Côté et Cie., pour do dans le Journal de Québec,.....		3	3	4						
A E. R. Fréchette, pour do dans le Canadien,.....		3	11	8						
A F. Griffin, avocat, pour services professionnels relativement à la dette de C. W. et J. Grant,.....		6	9	4						
A E. B. Lindsay, ses frais de voyage à Montréal, relativement à do		2	7	6						
A John Breerton, son compte de déboursés pour port de lettres et dé-pêches télégraphiques adressées à M. Griffin à Montréal, re-lativement à do		2	1	4						
A T. Cary, son compte pour l'impression des certificats des veuves,.....		1	5	6						
<i>Balance entre les mains du trésorier,.....</i>										
<i>Capital et intérêt reçu des personnes suivantes, durant l'année 1850 :</i>										
De George Bisset, 12 mois d'intérêt sur £200 jusqu'au 4 août, 1849,.....								12	0	0
" J. Prendergast, 12 do do 200. do 13 sept., ".....								12	0	0
" William Patton, 2 ans do 750 do 4 juin, 1850,.....								90	0	0
" Succession de J. Strang, 1 année do 437 1/9 jusqu'au 19 fév. 1850,.....								26	5	3
" A. C. Tachereau, 2 années do 300 jusqu'au 13 oct., 1850,.....								36	0	0
" Héritiers DelaGorgeucière, 1 année do 275 do 14 janv., ".....								16	10	0
" P. Boisseau, 1 année do 875 do 26 ".....								52	10	0
" A. Fergusson, 1 année do 500 do 24 avril, ".....								30	0	0
" Succession J. McKenzie, 1 année do 400 do 18 ".....								24	0	0
" Sir J. Stuart, 1 année do 1000 do 9 mai, ".....								60	0	0
" Mlle J. Baby, 1 année do 250 do 16 ".....								15	0	0
" E. H. Tétu, 1 année do 400 do 17 mars, ".....								24	0	0
" O. L. Richardson, 1 année do 500 do 16 juin, ".....								30	0	0
" J. Cary, 1 année do 300 do 20 mai, ".....								18	0	0
" Gouvernement provincial, 1 année do 200 do 20 oct., ".....								12	0	0
" S. S. McCord, 1 année do 325 do 4 août, ".....								19	10	0
" J. Adam et autres, 1 année do 20 do 27 nov., ".....								1	4	0
" F. J. Parent et C. F. Pratt, à compte de leur obligation,.....£200 0 0										
" 1 année d'intérêt sur £1,200 jusqu'au 5 oct., 1849,..... 72 0 0										
" Intérêt sur do 11 mai, 1850,..... 43 3 8										
" do 1,000 do 5 oct., 1850,..... 24 0 4										
" C. W. et J. Grant, arrrages d'intérêt et à compte du principal,.....								339	4	0
" G. H. Ryland, par les mains du shérif de Québec, montant de sa dette, en capital et intérêt,.....								536	7	8
" J. St. Laurent, à compte de son obligation,.....								536	6	7
" Héritiers Dessaulés, balance d'intérêt sur £500 jusqu'au 17 janv., 1850,.....								1	0	0
" Joseph Pepin, à compte de son obligation,.....								24	10	4
" D. Ballantyn, à compte de sa dette,.....								9	0	0
								3	0	0
<i>Contribution.</i>										
<i>Montant reçu durant l'année 1850,.....</i>										
25 1 10										
1068 6 11										
4148 13 11										

F. E.

H. LEMESURIER, J. P.

Devant moi,

Examiné,

Balance en main, £1,068 6s. 11d. ct.

H. LEMESURIER, Maître.

H. LEMOINE, Trésorier.

Québec, 31 Décembre, 1851.

Appendice
(E.)
27 mai.

Appendice
(E.)
27 mai.

COMPTE GÉNÉRAL DES DÉBOURSÉS.—(Continuation.)

Dt.		Ar.		Ar.		Ar.		Ar.		Ar.	
d.	s.	d.	s.	£	s.	£	s.	£	s.	£	s.
5 juin	1850	29	18	724	3	2315	10	0	11	0	0
do	do	30	2	48	2	8	6	0	0	0	0
do	do	31	0	4	0	53	4	0	7	0	0
do	do	32	9	5	0	20	0	0	0	0	0
do	do	33	7	26	4	0	15	9	9	0	0
1er juillet	do	34	0	20	0	20	15	9	9	0	0
do	do	35	5	46	0	78	19	3	3	0	0
do	do	36	5	20	6	102	18	6	6	0	0
do	do	37	5	31	0	181	17	9	9	0	0
do	do	38	10	62	0	92	7	0	0	0	0
2	do	39	7	2	6	2449	1	8	8	0	0
10	do	40	3	50	0	64	6	5	5	0	0
18	do	41	0	27	0	2384	15	3	3	0	0
do	do	42	0	27	0	5056	17	3	3	0	0
29	do	43	10	18	0						
30	do	44	0	7	0						
do	do	45	0	15	0						
31	do	46	5	7	0						
3 août	do	47	0	15	0						
5	do	48	9	5	4						
6	do	49	0	15	0						
7	do	50	4	16	9						
do	do	51	6	38	14						
9	do	52	1	7	1						
do	do	53	5	8	5						
do	do	54	0	7	10						
do	do	55	0	30	12						
30	do	56	18	3	9						
3 septembre	do	57	0	10	0						
14	do	58	3	63	3						
do	do	59	1	2	18						
16	do	60	15	7	3						
24	do	61	13	21	5						
1er octobre	do	62	10	63	0						
do	do	63	0	20	0						
do	do	64	5	46	5						
do	do	65	0	31	5						
7	do	66	10	4	0						
19	do	67	12	7	8						
				£ 1556	16						
					3						

Dt.

Ar.

Rapporté d'autre part.
Payé à la douane, droits sur 2 barrils d'huile de spermaceti
do à Judds, fils et cie., do
do Smith Leith, deux toises de pierre
do au maître du havre, déboursés.
do à W. M. Browne, allowance, perception de droits
de phare, 1849.
do à l'huissier de la Trinité, un quartier de son salaire,
jusqu'au 31 juillet.
do au régistreur et trésorier, do jusqu'au do
do au trésorier, déboursés.
do au maître, un quartier de son salaire jusqu'au 1er juillet.
do au maître du havre, do do, jusqu'au do
do à R. Graham.
do à F. Noad et cie., 118 gall. d'huile de spermaceti.
do à David Boyer, ses gages comme gardien de phare.
do à John Long, do
do à Wm. Dunn, do
do à A. Caron, do
do à Frs. Marcotte, do
do à Fugeres et Marchand, do
do à John Molson, un quartier du loyer de la maison
de la Trinité.
do à F. Baby, gages comme gardien de phare.
do à W. Morrison, do
do à la douane, droits sur de l'huile.
do à Judds, fils et cie., de l'huile de spermaceti.
do au maître du havre, déboursés.
do à A. Lamoureux, ses gages comme gardien de phare.
do à Rivet et Lechappelle, do
do à Louis Marcotte, ses gages et celles des gardiens
de phares, à L'Islet et à la rivière du Chêne.
do Armour et Ramsay, papeterie.
do à Smith Leith, gages comme gardien de phare.
do à Judds, fils et cie., de l'huile de spermaceti.
do à la douane, droits sur de l'huile.
do au maître du havre, déboursés.
do au trésorier, do
do au maître du havre, un quartier de son salaire, jus-
qu'au 31 octobre.
do à l'huissier de la Trinité, un quartier de son salaire,
jusqu'au 1er octobre.
do au régistreur et trésorier, un quartier de salaire,
jusqu'au 1er octobre.
do au maître, un quartier de salaire, jusqu'au 1er octobre.
do à John Molson, cotisation.
do à la douane, droits sur de l'huile.

Montant rapporté.
Amende, le maître du havre, vs. William Rodden
Frais.
Reçu du collecteur des douanes, droits de phare pour le
mois d'août
Amende, le maître du havre, vs. Léon Hurteau
Frais.
Reçu du collecteur des douanes, droits de phare pour le
mois de septembre.
Reçu du collecteur des douanes, droits de phare pour le
mois d'octobre.
Reçu du collecteur des douanes, droits de phares depuis
le 1er novembre, jusqu'à la clôture de la navigation.
Montant brut reçu par M. Browne, étant le montant de
ce qu'il a perçu de droits de phare pour la saison de
1850, tel qu'il appert par son livre de recettes.
Mours.—2½ pour cent pour sa perception.
Dépenses incidentes.

Porté en l'autre part.

Porté en l'autre part.

Appendice
(E.)

27 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ des paiements faits par M. BROWNE, garde-quai, des DROITS de PHARES, pour
la saison de 1850.Appendice
(E.)

27 mai.

			£	s.	d.
20 mai	1850	Par caisse	50	0	0
27 do	do	do	56	1	3
1 juin	do	do	50	0	0
11 do	do	do	111	6	6
18 do	do	do	81	3	0
25 do	do	do	55	16	0
2 juillet	do	do	68	4	6
6 do	do	do	138	16	6
17 do	do	do	42	5	0
25 do	do	do	18	17	1
27 do	do	do	107	1	6
31 do	do	do	37	8	0
do do	do	do	60	15	6
8 août	do	do	61	16	4
15 do	do	do	132	18	3
20 do	do	do	86	12	2
29 do	do	do	50	0	0
4 septembre	do	do	92	11	11
13 do	do	do	64	5	0
17 do	do	do	75	8	4
30 do	do	do	114	16	4
5 octobre	do	do	82	12	6
12 do	do	do	110	5	5
21 do	do	do	86	0	0
26 do	do	do	40	0	0
2 novembre	do	do	80	0	0
9 do	do	do	80	11	4
16 do	do	do	70	0	0
23 do	do	do	73	4	0
28 do	do	do	110	0	0
12 décembre	do	do	40	0	0
31 do	do	do	60	18	5
			£ 2384	16	3

JAMES HOLMES,
Trésorier.

Montréal, 31 décembre 1850.

Appendice
(E.)
27 mai.

Appendice
(E.)
27 mai.

LE FONDS des PILOTES INFIRMES de MONTRÉAL.—(Continuation.)

Dr.

Av.

	Piéc. justif.	£	s.	d.	d.	24 décembre 1850	Reçu de Sévère Bellisle, pourcentage sur ses gages comme pilote des steamers de la ligne du peuple, pour la saison de 1850.	£	s.	d.	£	s.	d.	
29 novembre 1849.	Rapporté de l'autre part.	117	13	6										
do	Payé à la veuve P. Hamelin, 6 mois de pension, jusqu'au 1er courant.	4	10	0										
do	do à la veuve C. Boudreau, 6 do do do.	2	10	0										
31 décembre do	Balance entre les mains du trésorier	387	3	3			Reçu 6 mois d'intérêt sur une hypothèque sur une propriété située sur la grande rue St. Jacques, £600. Montant reçu de divers pilotes, étant le pourcentage sur leurs gages comme pilotes de bateaux à vapeur, goëlettes, etc., etc., naviguant sur le St. Laurent, tel qu'il appert par compte rendu.							
		£	411	15	9						£	411	15	9
						31 décembre 1850	Balance entre les mains du trésorier déposée dans la banque de Montréal.							287 3 3

ÉTAT DES FONDS.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Débitures de l'aqueduc.	900	0	0			
Débitures du havre de Montréal.	300	0	0			
	£1200	0	0			
Porté ci-haut.				£2087	3	3

Erreurs exceptées.

JAMES HOLMES,
Trésorier.

Montréal, 31 décembre 1850.

Appendice
(E.)

27 mai.

Appendice
(E.)

27 mai.

ÉTAT du montant du PERCENTAGE sur les PILOTAGES et GAGES des PILOTES employés à piloter les steamers, goëlettes, etc., de Québec à Montréal, et de Montréal à Québec, pour la saison de 1850.

				£	s.	d.
6	mai	1850..	Reçu de P. Pagé, steamer Hibernia.....	0	5	6
28	do	do ..	do O. Abelle, do Marion.....	0	6	0
8	juin	do ..	do N. Boyer, goëlette Caledonia.....	0	5	0
15	do	do ..	do O. Abelle, do Mary.....	0	2	0
do	do	do ..	do do do Empire.....	0	5	0
do	do	do ..	do do steamer Western Miller.....	0	3	0
do	do	do ..	do François Dolbec, goëlette Mary.....	0	3	0
do	do	do ..	do do do California.....	0	5	0
do	do	do ..	do do mouvago d'un bâtiment à Québec.....	0	2	0
22	do	do ..	do H. Lemai, steamer Transit.....	0	7	6
do	do	do ..	do do goëlette Christina.....	0	5	0
do	do	do ..	do do do Globe.....	0	5	0
28	do	do ..	do O. Abelle, steamer Marion.....	0	6	0
5	juillet	do ..	do do do Western Miller.....	0	6	0
do	do	do ..	do do do England.....	0	3	0
10.	do.	do ..	do L. Mayrand do Western Miller.....	0	6	0
12	do.	do ..	do N. Boyer, goëlette Canadian.....	0	2	6
13	do	do ..	do O. Abelle do Matilda Taylor.....	0	5	0
23	do	do ..	do F. Hamelin, steamer Porcupine.....	0	6	0
do	do	do ..	do do goëlette Chicago.....	0	5	0
27	do	do ..	do O. Abelle, steamer Western Miller.....	0	6	0
2	août	do ..	do F. Dolbec, goëlette Mary.....	0	1	3
do	do.	do ..	do do do John Malcolm.....	0	5	0
do	do.	do ..	do do steamer Prince Albert.....	0	4	6
12	do.	do ..	do H. Lemai, goëlette Pacific.....	0	2	0
15	do.	do ..	do Joseph Boyer, do Mohawk.....	0	5	0
do	do	do ..	do C. Hamelin, 1er, do Caledonia.....	0	2	0
do	do	do ..	do T. Dubord, do William Black.....	0	4	0
do	do	do ..	do do do Governor.....	0	4	0
do	do	do ..	do C. Hamelin, 1er, do Selina.....	0	9	3
22	do	do ..	do O. Raymond, steamer Pilot.....	0	9	3
23	do	do ..	do L. Mayrand, goëlette Sinbad.....	0	7	6
4	septembre	do ..	do C. Hamelin, 2nd, Scow Marion.....	0	2	6
9	do	do ..	do F. Hamelin, goëlette Georgina.....	0	5	6
16.	do	do ..	do F. Dolbec, do do.....	0	3	9
do	do	do ..	do C. Hamelin, 2nd, steamer Otter.....	0	3	9
17.	do	do ..	do P. Page, à compte du pourcentage sur pilotage.....	0	10	0
18	do	do ..	do L. Mayrand, goëlette Scotland.....	0	5	6
do	do	do ..	do do do Shickluna.....	0	6	6
do	do	do ..	do Capitaine Marshall, pourcentage sur le steamer England.....	0	11	3
23	do	do ..	do O. Neau, steamer Ottawa.....	0	9	3
do	do	do ..	do J. Léveillé, goëlette New-Brunswick.....	0	8	0
14	octobre	do ..	do Z. Boudreau, do Beaver.....	0	5	0
25	do	do ..	do O. Raymond, steamer St. Louis.....	0	3	0
31	do	do ..	do N. Boyer, barge Joseph Potter.....	0	2	6
4	novembre	do ..	do J. Léveillé, goëlette Chicago.....	0	6	6
22	do	do ..	do O. Abelle, do Dundee.....	0	7	6
26	décembre	do ..	do Isaïe Baudry, pourcentage sur ses gages pour la saison de 1850, pour avoir piloté les steamers " le Montréal " et " Lord Sydenham.".....	4	10	0
31	do	do ..	do Caleb Paquet, pourcentage sur ses gages pour la saison de 1850, comme pilote du steamer " le North America.".....	3	10	0
				20	3	9

JAMES HOLMES,
Régistrateur et trésorier.

Montréal, 31 décembre 1850.

ETAT de l'IMPRESSION et DISTRIBUTION des ACTES PUBLICS, LOCAUX et PRIVÉS, de la 3e session, 3e parlement du Canada, 13 et 14 Victoria, 1850.

DISTRIBUTION des ACTES PUBLICS passés dans la troisième session du troisième parlement de la province du Canada, 13 et 14 Vict., 1850. En Anglais.

HAUT-CANADA.

COMTÉS ET COMTÉS UNIS.	Greffiers do la paix.	Municipalités de cités, villes et villages.	Conseils muni- cipaux.	Municipalités de townships.	Officiers publics et collèges.	Total.	REMARQUES.	
Carleton.....	69	2	2	20	7	100	* Registrateurs, députés régistrateurs, député greffier de la couronne, greffier de comté, coroners, etc.	
Essex et Kent.....	115	4	2	40	10	171		
Frontenac, Lennox et Addington.....	166	6	2	52	12	238		
Hastings.....	79	2	2	24	8	115		
Perth, Huron et Bruce.....	71	2	2	80	4	149		
Lanark et Renfrow.....	87	2	2	48	8	149		
Leeds et Grenville.....	153	4	2	32	10	201		
Lincoln, Haldimand et Welland.....	114	14	2	50	12	192		
Middlesex.....	113	2	2	34	6	157		
Norfolk.....	65	2	2	18	7	94		
Northumberland et Durham.....	151	4	2	28	10	195		
Oxford.....	76	2	2	24	6	110		
Peterborough.....	76	2	2	38	7	125		
Prescott et Russell.....	54	2	2	22	6	90		
Prince Edouard.....	51	2	2	12	8	75		
Simcoe.....	74	2	2	48	7	133		
Stormont, Dundas et Glengarry.....	84	2	2	24	15	117		
Waterloo.....	117	4	2	54	7	184		
Wentworth et Halton.....	136	9	2	32	11	190		
1re, 2de, 3e et 4e divisions de York.....	225	5	2	48	49	330		
42 membres de l'assemblée législative, 5 chaque.....						210		Y compris 17 qui ont été distribués aux juge en chef, juges et chanceliers.
22 do du conseil législatif, 5 chaque.....						110		
						3435		
En feuilles, par la poste.....						130		
Départements et bureaux publics.....						110		
Procureur-général, Nouveau-Brunswick.....						1		
						3676		
Nombre total de copies pour le Haut-Canada.....						3676		

BAS-CANADA.

23 juges, 2 copies chaque.....	46	
8 protonotaires, 4 copies chaque.....	32	
Greffiers de cours.....	43	
Sherifs.....	6	
Coroners.....	7	
Grands constables.....	4	
Petites cours.....	211	
Magistrats.....	789	
Régistrateurs.....	26	
Départements et officiers du revenu.....	33	
Bibliothèques.....	22	
Municipalités.....	57	
Maires.....	22	
Officiers de milice.....	260	
Membres du clergé.....	338	
20 membres du conseil législatif, 5 chaque.....	100	
42 do de l'assemblée législative, 5 chaque.....	210	
Nombre total de copies pour le Bas-Canada.....	3206	
do do pour le Haut-Canada.....	3676	
	6882	
Balance (transmise à l'honorable James Leslie, 16 novembre 1850).....	118	
Total imprimé.....	6000	Actes publics généraux.

TABLEAU de la distribution des ACTES PUBLICS, 3e session du 3e parlement de la province du Canada, 13 et 14 Victoria, 1850. En français.

DANS LE BAS-CANADA.		<i>Rapporté ci-contre</i>	
29 juges, 3 chaque.....	46	20 membres, conseil législatif.....	100
5 protonotaires, 4 chaque.....	20	42 do assemblée législative.....	210
Greffiers de cours.....	43	Membres du clergé.....	305
Shérifs.....	6		
Coroners.....	7	DANS LE HAUT-CANADA.	
Grands constables.....	4	Départements publics.....	53
Petites cours.....	211	Comté d'Essex, Kempt. et Lambton.....	50
Magistrats.....	799		
Régistrateurs.....	26		
Département du revenu.....	33	Transmis le 1er mai au secrétaire de la province.....	2336
Bibliothèques.....	22		677
Municipalités.....	57		
Maires.....	22		
Officiers de milice.....	322		3013
		Nombre de copies dont l'impression est ordonnée.....	3000
<i>Porté ci-haut</i>	1618		

TABLEAU de l'impression et de la distribution des ACTES LOCAUX et PRIVÉS, passés dans la 3e session du 3e parlement de la province du Canada, 14 Victoria 1850. En anglais.

Chap.	Nombre de copies imprimées.	COMMENT DISTRIBUÉS.			
		ACTES LOCAUX.			
80	993	681 copies destinées aux membres, départements publics, etc., suivant la cédulo, et 312 copies pour les municipalités, officiers publics, magistrats, etc., comté d'York.			
81	993	681	do	do	do
82	781	681	do	do	do, comté de Carleton.
83	876	681	do	do	do, comté de Northumberland.
84	808	681	do	do	do, Stormont, Dundas et Glengarry.
85	882	681	do	do	do, Leeds et Grenville.
86	781	681	do	do	do, comme pour le chap. 82.
87	852	681	do	do	do, Essex et Kent.
88	756	681	do	do	do, Prince-Edouard.
89	873	681	do	do	do, Lincoln et Haldimand.
90	873	702	do	do	do, Essex et Kent.
91	873	561	do	do	do, comme pour le chap. 81, York.
92	873	681	do	do	do, et 212 détachées, do, comté de Montréal.
93	893	681	do	do	do, et 212 do, do do do.
94	893	681	do	do	do, et 212 do, do do do.
95	2116	681	do	do	do, et 1435 do, do districts de Québec et Montréal.
96	2199	681	do	do	do, et 1512 do, do do do et Gaspé.
97	2116	681	do	do	do, et 1435 do, do do do et Montréal.
98	893	681	do	do	do, et 212 do, comme pour le chap. 93, comté de Montréal.
99	1217	681	do	do	do, et 536 do, do district de Québec.
100	847	681	do	do	do, et 166 do, do do do.
101	847	681	do	do	do, et 166 do, do do do.
102	847	681	do	do	do, et 166 do, do do do.
103	1086	681	do	do	do, et 405 do, comtés de Québec, Montréal et Chambly.
104	740	681	do	do	do, et 59 do, comté de St. Maurice.
105	733	681	do	do	do, et 52 do, comté de St. Hyacinthe.
106	708	681	do	do	do, et 27 do, comté de Chambly.
107	708	681	do	do	do, et 27 do, comté de Saguenay.
108	774	681	do	do	do, et 93 do, comté de Huntingdon.
109	725	681	do	do	do, et 44 do, comté de Rimouski.
110	728	681	do	do	do, et 147 do, comté de Berthier.
111	742	681	do	do	do, et 61 do, comté des Deux-Montagnes.

ÉTAT de l'impression et distribution des ACTES LOCAUX et PRIVÉS, etc. En anglais.—

(Continuation.)

Chap.	Nombre de copies imprimées.	COMMENT DISTRIBUTÉS.				
ACTES PRIVÉS.						
112	720	Copies destinées aux municipalités et magistrats seulement, de Huntingdon et Beauharnois.				
113	950	do	do	do	do	Montréal et Vaudreuil, et 30 copies à chaque greffier de paix, Stormont, Leeds et Prescott.
114	850	Copies destinées aux municipalités et magistrats, Chambly et Huntingdon.				
115	970	do	do	do	do	Berthier et Leinster.
116	1020	do	do	do	do	Québec, Dorchester, Lotbinière, Mégantic et Sherbrooke.
117	640	do	do	do	do	comtés de Québec, Bellechasse, L'Islet et Kamouraska.
118	890	do	do	do	do	comtés de Sherbrooke, Chambly, Rouville, St. Hyacinthe et Shefford.
119	640	do	do	do	do	comme pour le chap. 117.
120	870	840	do	do	do	Montréal, et 30 au greffier de la paix, comté de Carleton.
121	870	658	do	do	do	et 212 pour le comté de Montréal.
122	870	658	do	do	do	et 212 pour do do.
123	870	658	do	do	do	et 212 pour do do.
124	640	613	do	do	do	et 27 pour le comté de Chambly.
125	790	624	do	do	do	et 166 pour le comté Québec.
126	610					
127	790	624	do	do	do	et 166 pour do do.
128	600					
129	800	618 en volumes et en feuilles, à diverses municipalités, d'Essex et Kent, Middlesex, Oxford, Wentworth et Halton, et 6 à chaque greffier de la paix.				
130	800	618 en volumes, do do.				
131	800	618 en volumes et en feuilles, à diverses municipalités, d'York et Simcoe, et 50 au greffier de la paix, York; do Simcoe, 25.				
132	740	do	do	do	do	de Carleton, Dundas et Grenville, et 10 à chacun des trois greffiers de la paix.
133	740	do	do	do	do	do Waterloo et Halton, et 8 à do des deux do.
134	740	do	do	do	do	d'York, et 65 au greffier de la paix, York.
135	700	do	do	do	do	Lincoln, et 16 do do, Lincoln.
136	660	do	do	do	do	corporation de Hamilton, et 39 au greffier de la paix, Hamilton, pour les magistrats de la ville.
137	700	do	do	3	do	do Toronto, et 80 au do, Toronto, pour do.
138	660	do	do	3	do	de Kingston, et 39 au do, Kingston, pour do.
139	660	do	do	3	do	do Kingston, et 39 au do, Kingston, pour do.
140	660	do	do	do	do	do do do.
141	700	do	do	do	do	comme pour le chap. 137.
142	700	do	do	do	do	do do do.
143	660	618	do	gouvernement, 3 copies détachées à la corporation de Cobourg, et 39 au greffier de la paix, Cobourg, pour les magistrats.		
144	700	do	do	do	do	do, comme pour le chap. 137.
145	700	do	do	do	do	do, comme pour le chap. 138.

A.—CÉDULE du nombre d'ACTES LOCAUX et PRIVÉS devant être distribués dans chaque comté du HAUT-CANADA.

Comtés et comtés unis.	Municipalité de cité, ville, et village.	Conseil municipal.	Municipalité de township.	Officiers publics de comtés et collèges.	Juges et régis-trateurs des cours.	Membres de l'Assemblée législative et du conseil législatif.	Départements publics.	Réserves pour le gouvernement.	Greffiers de la paix.	Total.
Carleton.....	3	2	30	7	199	258	114	100	69	781
Essex et Kent.....	4	2	40	10	.....	.....	.....	.....	115	852
Frontenac, Lennox et Addington.....	6	2	52	12	.....	.....	.....	.....	166	919
Hastings.....	2	2	24	8	.....	.....	.....	.....	79	796
Perth, Huron et Bruce.....	2	2	80	4	.....	.....	.....	.....	71	830
Lanark et Renfrew.....	2	2	48	8	.....	.....	.....	.....	87	828
Leeds et Grenville.....	4	2	32	10	.....	.....	.....	.....	153	872
Lincoln, Haldimand et Welland.....	14	2	50	12	.....	.....	.....	.....	114	873
Middlesex.....	2	2	34	6	.....	.....	.....	.....	113	838
Norfolk.....	2	2	18	7	.....	.....	.....	.....	65	776

Appendice
(F.)
26 mai.

Appendice
(F.)
26 mai.

A.—CÉDULE du nombre d'ACTES LOCAUX et PRIVÉS devant être distribués dans chaque comté du HAUT-CANADA.—(Continuation.)

Comtés et comtés unis.	Municipalité des cités, villes et villages.	Conseil municipal.	Municipalité de township.	Officiers publics de comté et collèges.	Juges et registra-teurs des cours.	Membres du conseil et de l'as-ssemblée législative.	Départements publics.	Réserves pour le gouvernement.	Greffiers de la paix.	Total.
Northumberland et Durham..	4	2	28	10	.....	.....	.....	.....	151	876
Oxford.....	2	2	24	6	.....	.....	.....	.....	76	791
Peterboro.....	2	2	38	7	.....	.....	.....	.....	76	806
Prescott et Russell.....	2	2	22	6	.....	.....	.....	.....	54	767
Prince-Edouard.....	2	2	12	8	.....	.....	.....	.....	51	756
Simcoe.....	2	2	48	7	.....	.....	.....	.....	74	814
Stormont, Dundas et Glen-garry.....	2	2	24	15	.....	.....	.....	.....	84	708
Waterloo.....	4	2	54	7	.....	.....	.....	.....	117	865
Wentworth et Halton.....	9	2	32	11	.....	.....	.....	.....	136	871
1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e et 4 ^e divisions de York.....	5	2	48	32	.....	.....	.....	.....	225	993

B.—CÉDULE du nombre d'ACTES LOCAUX et PRIVÉS devant être distribués aux municipalités, juges de paix et officiers supérieurs de la milice dans chaque comté du BAS-CANADA.

COMTÉS.	No. d'officiers, juges de paix, etc.	COMTÉS.	No. d'officiers, juges de paix, etc.
DISTRICT DE MONTRÉAL.		DISTRICT DE QUÉBEC.—(Continuation.)	
Comté de Montréal.....	212	Comté de Rimouski.....	44
do Outaouais.....	65	do Mégantic.....	38
do Terrebonne.....	64	do Saguenay.....	27
do Richelien.....	46	do Portneuf.....	25
do Vaudreuil.....	48	DISTRICT DES TROIS-RIVIÈRES.	
do St. Hyacinthe.....	52		
do Beauharnois.....	101	Comté de Champlain.....	23
do Rouville.....	30	do Yamaska.....	20
do Chambly.....	27	do Nicolet.....	28
do Berthier.....	47	do St. Maurice.....	59
do Deux-Montagnes.....	61	do Drummond.....	37
do Verchères.....	19	DISTRICT DE ST. FRANÇOIS.	
do Leinster.....	34		
do Huntingdon.....	93	Comté de Sherbrooke.....	53
DISTRICT DE QUÉBEC.		do Shefford.....	54
Comté de Québec.....	166	do Stanstead.....	39
do Bellechasse.....	32	do Missisquoi.....	62
do L'Islet.....	47	DISTRICT DE GASPÉ.	
do Lotbinière.....	35		
do Dorchester.....	97	Comté de Bonaventure.....	39
do Montmorency.....	18	do Gaspé.....	38
do Kamouraska.....	27		

TABLEAU de l'impression et de la distribution des ACTES LOCAUX et PRIVÉS, passés dans la 3e session du 3e parlement de la province du Canada, 14 Victoria, 1850. En français.

Chap.	No. de copies imprimées.	COMMENT DISTRIBUÉS.
80	700	Distribution générale aux membres, officiers publics, juges, cours, etc., et 100 pour le gouvernement.
81	700	
82	700	
83	700	
84	700	
85	700	
86	700	
87	700	
88	700	
89	700	
90	700	
91	700	
92	880	do et comté de Montréal.
93	880	
94	880	
95	2103	do districts de Québec et Montréal
96	2180	do do do et Gaspé.
97	2100	do do do.
98	880	do comté de Montréal.
99	1203	do district de Québec.
100	843	do comté do do.
101	843	do do do.
102	843	do do do.
103	1073	do comtés de Québec, Montréal et Chambly.
104	717	do comté de St. Maurice.
105	720	do comté de St. Hyacinthe.
106	693	do comté de Chambly.
107	693	do comté du Saguenay.
108	760	do comté d'Huntingdon.
109	701	do comté de Rimouski.
110	715	do comté de Berthier.
111	728	do comté des Deux-Montagnes.
112	360	Aux membres, juges et gouvernement.
113	360	do do do.
114	360	do do do.
115	460	do do Berthier et Leinster.
116	360	do do Québec.
117	515	do do do et Bellechasse.
118	360	do do.
119	515	do do Chambly, Rouville et St. Hyacinthe.
120	360	do do.
121	360	do do.
122	360	do do.
123	385	do do Magistrats de Montréal.
124	375	do do Chambly.
125	360	do do.
126	560	do do comté de Québec,
127	360	do do.
128	445	do do comté d'Huntingdon.

Les actes, chap. 129 à 145, inclusivement, n'ont pas été imprimés en langue française.

S. DERBISHIRE ET G. DESBARATS,
Imprimeur de la Reine.

Montréal, 2 mai 1851.

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

ÉTAT des COMPTES des SYNDICS des CHEMINS à BARRIÈRES de MONT-RÉAL, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 décembre 1850.

COMPTES rendus par les SYNDICS des CHEMINS à BARRIÈRES de MONTRÉAL, pour le semestre commencé le 1er janvier 1850, et expiré le 30 juin 1850; dont copies accompagnées des pièces justificatives ont été transmises au secrétaire provincial, 4 septembre 1850.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN d'EN HAUT de LACHINE, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
23 février	1850	Payé pour palonniers de charrues à neige	Partie de 48	0	6	6
9 mars	do	do à J. Heffernan, pour de la pierre livrée sur le chemin	49	1	6	3
do do	do	do à J. Heffernan, pour do do do	Partie de 53	1	8	9
8 avril	do	do pour raccommoder une charrue à neige	72	0	5	8
25 do	do	do le compte des travaux sur le chemin, jusqu'au 18 avril	Partie de 98	0	11	6
15 mai	do	do do do do 2 mai	113	1	16	0
do do	do	do do do do 18 avril	113	1	15	0
1 juin	do	do do do do 16 mai	123	1	16	0
3 do	do	do do do do 30 do	133	2	1	0
18 do	do	do do do do 8 juin	Part. de 137	0	19	3
do do	do	do pour une bêche et une pelle, pour le chemin	141	0	8	0
do do	do	do le compte des travaux sur le chemin, jusqu'au 13 juin	144	2	3	6
29 do	do	do à George McDonald, à compte des travaux sur le chemin, cet été	{ part. de 119 140 6 14 16 26 30 32 47 51 57 64 76 81 83 94 }	4	7	6
do do	do	do pour l'entretien du chemin, l'hiver dernier	{ 47 51 57 64 76 81 83 94 }	61	9	3
20 do	do	La proportion de l'intérêt sur les débetures du chemin, pour 6 mois, salaires, petits comptes,—voir le compte de la dépense		241	13	6
				£	322	7 8

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN d'EN BAS de LACHINE, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
1 février	1850	Payé pour des madriers pour le puits de la maison de péage	23	0	3	9
13 do	do	do à J. Johnson, pour casser 2 toises de pierre pour le chemin	Partie de 35	1	10	0
23 do	do	do à R. Varner, pour casser 3 do do do	41	1	16	0
do do	do	do pour passer avec la charrue sur le chemin, une fois	Partie de 48	0	5	0
9 mars	do	do à J. Heffernan, pour de la pierre livrée sur le chemin	do 53	2	5	0
23 do	do	do à R. Varner, pour casser 3 toises de pierre pour le chemin	68	1	15	0
8 avril	do	do à J. Johnson, pour casser 2 do do do	73	1	10	0
25 do	do	do le compte des travaux sur le chemin, jusqu'au 18 avril	do 98	0	11	6
do do	do	do do do do 18 do	99	1	4	0
Porté en l'autre part.				£	11	1 3

Appendice
(G.)

Appendice
(G.)

27 mai.

27 mai.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN d'EN BAS de LACHINE, etc.—(Continuation.)

			Pièces justifi- catives,	£	s.	d.
		<i>Rapporté de l'autre part</i>		11	1	3
15 mai	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 2 mai	111	1	16	0
do do	do	do à J. Johnson, balance à lui due pour avoir cassé de la pierre	Part. de 117	0	8	0
1 juin	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 16 mai	124	1	16	0
3 do	do	do do do, jusqu'au 30 do	132	1	16	0
18 do	do	do do do, do 8 juin	Part. de 137	1	12	1
do do	do	do do do, do 13 do	143	2	6	0
29 do	do	do à George McDonald, pour travaux sur le chemin, cot été	{ part. do } 119 140 10 17 28 do do 36 78 84 87 89 91 93 100 do do 117 118 134 150	4	7	6
do do	do	do pour l'entretien du chemin l'hiver dernier		61	6	1
30 do	do	La proportion de l'intérêt sur débentures de chemin, pour 6 mois, salaires, petits comptes, etc.—Voir le compte de la dépense		362	10	3
				£	448	19
						2

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur les CHEMINS ST. ANTOINE et ST. LUC, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces justifi- catives.	£	s.	d.
15 mai	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 25 avril	Part. de 104	2	14	6
do do	do	do do do do 9 mai	do 120	0	6	0
3 juin	do	do do do do 23 do	do 128	0	3	0
18 do	do	do do do do 8 juin	do 139	0	19	0
29 do	do	do do do do 20 do	do 150	0	9	0
do do	do	do à F. A. Quesnel, une année de loyer de l'emplacement de la maison de péage	165	6	0	0
do do	do	do pour l'entretien des chemins, l'hiver dernier	Part. de 131	8	0	0
30 do	do	La proportion de l'intérêt sur débentures des chemins pour 6 mois, salaires, petits comptes, etc.— Voir le compte de la dépense		146	14	7
				£	165	6
						1

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN de l'ABORD A PLOUFFE, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces justifi- catives.	£	s.	d.
5 janvier	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 6 décembre 1849	2	2	2	0
do do	do	do à Boudria et Valiquette, pour de la pierre	3	11	6	3
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 27 décembre 1849	4	3	0	0
do do	do	do à M. Cusack, pour contrevents pour les fenêtres de la maison de péage	5	1	10	0
23 do	do	do à R. Bon, 2 années de loyer d'un terrain pour y déposer de la pierre, et pour 10 voyages de pierre concassée, à 2s. par voyage	39	1	15	0
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 10 janvier	43	3	0	0
do do	do	do do do do 24 do	44	3	13	6
do do	do	do do do do 7 février	45	4	19	0
9 mars	do	do do do do 21 do	60	3	1	6
do do	do	do do do do 7 mars	61	5	8	0
23 do	do	do à Laurin et Lamer, pour de la pierre livrée sur la chemin	69	20	0	0
8 avril	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 mars	82	5	11	0
<i>Porté en l'autre part</i>				£	65	6
						3

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN de l'ABORD A PLOUFFE, etc.—(Continuation.)

			<i>Montant rapporté</i>				Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
25	avril	1850..	Payé à Laurin et Lamer, balance à eux due pour de la pierre livrée sur le chemin.....				02	65	6	8
15	mai	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 4 avril.....				102	16	11	3
do	do	do ..	do	do	do	18 do	103	3	0	4
3	juin	do ..	do	do	do	2 mai	129	4	10	0
do	do	do ..	do	do	do	16 do	130	4	2	10
18	do	do ..	do	do	do	30 do	145	2	5	0
do	do	do ..	do	do	do	13 juin	149	2	10	0
29	do	do ..	à P. Rutherford, montant en entier de ses réclamations, en vertu des contrats pour faire le chemin.....				Partiede142	87	8	1
do	do	do ..	do pour l'entretien du chemin, l'hiver dernier.....				{ 114 116 part.do 131 }	60	0	6
30	do	do ..	do proportion de l'intérêt sur débentures du chemin pour six mois, salaires, petits comptes, etc.—Voir le compte de la dépense.....					276	4	0
							£	478	13	3

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN ST. LAURENT, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

							Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
5	janvier	1850..	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 décembre 1849.....				Partie de 7	12	12	2
17	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 5 janvier.....	do 20	8	14	4
do	do	do ..	à H. Mangan, pour de la pierre.....				25	11	10	0
1	février	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 17 janvier.....				Partie de 27	16	7	7
13	do	do ..	do à N. Thimmins, pour 10½ toises de pierre.....				31	5	18	1
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 2 février.....				Partie de 35	12	11	3
23	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 15 do	do 46	6	3	5
9	mars	do ..	do	do	do	jusqu'au 28 do	do 55	8	14	9
do	do	do ..	à H. Mangan, balance à lui due pour de la pierre livrée sur le chemin.....				56	5	7	6
do	do	do ..	à F. Slaney, une année de loyer d'un terrain pour y déposer de la pierre.....				62	4	0	0
23	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 14 mars.....				Partie de 67	10	0	3
8	avril	do ..	do	do	do	jusqu'au 28 do	do 77	6	0	9
26	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 11 avril.....	do 90	7	10	8
15	mai	do ..	do	do	do	jusqu'au 25 do	do 104	5	7	9
do	do	do ..	do pour six toises de pierre charriées au chemin.....				105	2	12	6
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 9 mai.....				Partiede120	9	17	3
1	juin	do ..	do	do	do	jusqu'au 23 do	do 125	8	7	1
18	do	do ..	do pour 7600 billets de péage, et des vitres pour la maison de péage....				do 135	1	2	1
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 8 juin.....				do 139	4	18	0
29	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 20 do	do 150	1	13	3
do	do	do ..	do pour réparations faites à la maison de péage.....				157	2	3	0
do	do	do ..	à P. Rutherford, montant à lui dû suivant son contrat.....				Partiede142	37	8	2
do	do	do ..	do pour l'entretien du chemin, l'hiver dernier.....				{ 109 115 134 }	46	4	1
30	do	do ..	La proportion de l'intérêt sur débentures de chemins, pour six mois, salaires, petits comptes.—voir le compte de la dépense.....					241	13	6
							£	476	17	5

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN STE. CATHERINE, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

							Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
5	janvier	1850..	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 décembre 1849.....				Partie de 7	1	4	0
17	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 5 janvier.....	do 20	6	0	3
1	février	do ..	do	do	do	jusqu'au 17 do	do 27	4	5	3
13	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 2 février.....	do 33	4	17	0
23	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 15 do	do 46	3	7	3
9	mars	do ..	do	do	do	jusqu'au 28 do	do 55	6	5	3
23	do	do ..	do	do	do	jusqu'au 14 mars.....	do 67	6	2	4
<i>Porté en l'autre part</i>								31	1	6

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN STE. CATHERINE, etc.—(Continuation.)

			Montant rapporté.....		Pièces justificatives.	£	s.	d.	
8	avril	1850..	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 28 mars.....		Partie de 77	31	1	6	
25	do	do ..	do	do	do	2	3	9	
15	mai	do ..	do	do	do	90	5	0	
do	do	do ..	do	do	do	104	9	6	
do	do	do ..	do	pour le charriage de 83 voyages de pierre.....	106	2	11	10	
do	do	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 9 mai.....	Partie de 120	2	9	0	
1	juin	do ..	do	do	do	128	1	0	
18	do	do ..	do	do	do	139	2	3	
29	do	do ..	do	do	do	156	5	6	
do	do	do ..	do	do	do	107	7	6	
30	do	do ..	La proportion de l'intérêt sur débetures du chemin pour six mois, salaires, petits comptes, etc.—Voir le compte de la dépense.....			255	7	6	
						£	120	8	4

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN VICTORIA, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

					Pièces justificatives.	£	s.	d.	
5	janvier	1850..	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 décembre 1849.....		Partie de 7	2	12	7	
17	do	do ..	do	do	do	20	3	3	
1	février	do ..	do	do	do	27	3	3	
12	do	do ..	do	do	do	33	2	2	
23	do	do ..	do	pour taxe d'école sur la maison de péage.....	38	0	2	1	
do	do	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 15 février.....	Partie de 46	3	16	3	
9	mars	do ..	do	do	do	55	4	0	
23	do	do ..	do	do	do	67	4	5	
8	avril	do ..	do	do	do	77	3	6	
25	do	do ..	do	do	do	90	1	6	
15	mai	do ..	do	do	do	104	2	6	
do	do	do ..	do	do	do	120	0	9	
1	juin	do ..	do	do	do	128	3	6	
18	do	do ..	do	do	do	139	2	6	
29	do	do ..	do	do	do	156	9	6	
30	do	do ..	La proportion de l'intérêt sur débetures du chemin pour 6 mois, salaires, petits comptes, etc.—Voir le compte de la dépense.....			49	3	2	
						£	91	18	2

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN de QUÉBEC, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

					Pièces justificatives.	£	s.	d.	
17	janvier	1850..	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 décembre.....		18	2	3	6	
do	do	do ..	do	à J. Walsh, pour du schiste livré sur le chemin.....	19	13	5	0	
do	do	do ..	do	pour une charrue à neige.....	22	1	10	11	
do	do	do ..	do	à W. Donaldson, pour travaux sur le chemin.....	21	1	17	3	
12	février	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 31 janvier.....	29	5	4	11	
23	do	do ..	do	à J. Walsh, pour du schiste.....	36	6	12	6	
do	do	do ..	do	do	37	3	19	6	
do	do	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 15 février.....	42	3	10	9	
do	do	do ..	do	do	Partie de 46	2	12	0	
9	mars	do ..	do	pour casser 2 toises de pierre pour le chemin.....	54	1	0	0	
do	do	do ..	do	à J. Walsh, pour du schiste.....	65	3	19	6	
16	do	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 15 mars.....	66	2	17	8	
23	do	do ..	do	do	Partie de 67	4	15	4	
do	do	do ..	do	do	do	70	2	15	
do	do	do ..	do	do	do	74	5	12	
8	avril	do ..	do	à J. Walsh, pour du schiste.....	74	5	12	6	
do	do	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 29 mars.....	75	4	9	10	
do	do	do ..	do	do	Partie de 77	5	12	8	
do	do	do ..	do	pour du schiste.....	79	4	12	9	
25	do	do ..	do	à W. Donaldson, pour travaux sur le chemin d'hiver.....	86	1	5	0	
do	do	do ..	do	pour travaux sur le chemin, jusqu'au 11 avril.....	Partie de 90	2	12	0	
do	do	do ..	do	pour cassage de pierre sur le chemin.....	96	7	5	0	
						£	87	14	5

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN de QUÉBEC, etc.—(Continuation.)

				Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
		<i>Rapporté de l'autre part.</i>			87	14	5
25 avril	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 12 avril		97	1	14	8
15 mai	do	do do do do 9 mai		Part. de 120	4	1	0
do do	do	do do do do 3 do		121	6	12	3
3 juin	do	do do do do 23 do		Part. de 128	8	2	0
18 do	do	do pour des billets de péage, etc.		do 138	0	6	3
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 8 juin		do 139	8	12	0
do do	do	do à Léon Laporte, pour 519 voyages de pierre concassée pour le chemin.		147	55	2	10
29 do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 17 mai		151	3	15	11
do do	do	do do do do 31 do		152	3	3	0
do do	do	do au fermier des péages, montant des péages dus pour les officiers qui ont visité les prisons militaires et qui ont été exemptés des péages subséquemment au bail		153	3	3	10
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 14 juin		154	3	12	10
do do	do	do do do do 20 do		Part. de 156	3	4	1
do do	do	do à M. Thiffault, le montant entier de ses réclamations pour dommages occasionnés à sa propriété par la nouvelle ligne de chemin		160	15	0	0
				9			
				11			
				12			
				13			
				part. de			
				40			
				50			
				52			
				58			
do do	do	do pour l'entretien du chemin l'hiver dernier		59	97	11	5
				63			
				80			
				88			
				95			
				101			
				108			
				122			
				161			
				162			
30 do	do	La proportion de l'intérêt sur débetures du chemin pour 6 mois, salaires, petits comptes, etc.—Voir le compte de la dépense			431	12	3
					£	733	8 9
		<i>Av.</i>		£	s.	d.	
15 mai	1850	Par le mesurage de pierre qui suit, porté deux fois au crédit de William Kerr et au débit de ce chemin, 28 juin 1849, et 31 décembre 1849 :—					
		Mesurage, 5 mai 1849.....voyages 1916					
		do 11 do do do 889½					
		2805½ à 2s. 3d.....		315	12	4	
29 juin	do	Reçu pour onze lots de vieux madriers et lambourdes, vendus à l'encan		18	15	10	
					£	334	8 2
						899	0 7

DÉBOURSÉS, etc. pour la MAISON et les LOTS près de MILE-END, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

		£	s.	d.	£	s.	d.
31 décembre	1849				286	6	10
		<i>Av.</i>					
30 juin	1850						
do do	do	Loyer de la maison, depuis le 1er janvier, jusqu'à cette date	5	5	0		
		do	281	1	10		
		do			286	6	10
30 juin	1850	Balance rapportée			£	281	1 10

Appendice
(G.)

PETITS COMPTES, depuis le 1er janvier jusqu'au 30 juin 1850.

Appendice
(G.)

27 mai.

27 mai.

			Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
5 janvier	1850	Payé à J. Keller, pour des baches, etc	1	3	16	0
do do	do	do à un arpenteur, pour un dessin de la section du chemin de Québec ..	8	0	12	6
17 do	do	do les honoraires de F. G. Johnson, avocat, dans la cause de Henderson vs. les syndics des chemins	24	12	10	0
9 mars	do	do le port de la lettre de Chamablain et Walker		0	0	9
12 avril	do	do les péages de la Longue Pointe, et le mémoire de frais dans la cause intentée contre Henderson	85	4	3	6
15 mai	do	do pour un blank book et du pain à cacheter	110	0	2	6
18 juin	do	do les frais du voy. du président à Toronto, pour faire rap. au gouvernem.	136	7	10	0
29 do	do	do les frais du voyage de l'inspecteur à Québec, pour visiter les che- mins à barrières de Québec	159	2	8	9
do do	do	do à H. Driscoll, pour services professionnels	158	0	15	0
do do	do	do à Tobin et Eckart, encanteurs, pour vente des péages .. £12 10 0 Publication des péages dans les journaux	25 15 2			
			163	38	5	2
			£	70	4	2
18 juin	1850	Reçu pour 1,000 billets de péages		0	2	6
			£	70	1	8

COMPTES de la DÉPENSE, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
30 juin	1850	Salaire du secrétaire, depuis le 1er janvier, jusqu'à cette date	166	137	10	0
do do	do	do de l'inspecteur do do do	148	67	10	0
do do	do	do du clerc do do do	167	8	0	0
do do	do	Montant de petits items suivant compte; pour les piéc. justific., voir le compte		70	1	8
do do	do	Intérêt payé sur débetures de chemins, suivant les reçus pour intérêt de- puis No. 1, jusqu'à No. 19, voir le compte d'intérêt		1528	10	0
do do	do	Compte de cabs, payé pour des voitures pour visiter les chemins	168	6	13	11
do do	do	Banque de Montréal, intérêt sur des avances d'argent	169	62	6	7
do do	do	do do escompte sur des billets promissoires reçus pour péages	170	15	6	7
			£	1898	18	9

COMPTE GÉNÉRAL des PÉAGES, recettes, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			£	s.	d.
30 juin	1850	Reçu du fermier des péages, pour la barrière de Québec, depuis le 1er janvier, jusqu'à cette date	184	19	0
do do	do	do do de St. Antoine do do do	40	0	0
do do	do	do do de la Côte des Neiges do do do	575	8	0
do do	do	do do de Victoria, do do do	102	19	7
do do	do	do do de St. Laurent, do do do	672	19	6
do do	do	do do d'en bas de Lachine, do do do	95	0	0
do do	do	do do d'en haut de Lachine, do do do	537	7	7
do do	do	do do de la Longue Pointe, do do do	79	5	0
			£	2287	18 8

Les péages des divers chemins à barrières ont été offerts en vente à l'encan, vendredi, le 3 mai 1850, pour une année, à dater du 1er juin suivant, et ceux qui suivent ont été vendus, savoir :—

		£	s.	d.
Los péages du chemin	St. Antoine	320	0	0
do do	Victoria	343	0	0
do do	d'en bas de Lachine	290	0	0
do do	d'en haut de Lachine	1001	0	0
do do	de la Longue Pointe	207	0	0
		£	2161	0 0

Et les suivants ont été réservés par les syndics :—

Péages des chemins de la Côte-des-Neiges.—St. Laurent.—Québec.

COMPTE des CHEMINS à BARRIÈRES, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 janvier 1850.

				£	s.	d.
1	janvier	1850..	Montant de ce compte suivant le compte rendu jusqu'au 1er courant, étant pour coût et réparations des chemins.....	57404	11	3
30	juin	do ..	Déboursés sur le chemin d'en haut de Lachine, suivant le compte transmis ci-joint, depuis le 1er janvier, jusqu'à cette date.....	322	7	8
do	do	do ..	do sur le chemin d'en bas de Lachine, do do do	448	19	2
do	do	do ..	do do St. Antoine et de St. Luc do do do	165	6	1
do	do	do ..	do do de l'Abord à Plouffe, do do do	478	13	3
do	do	do ..	do do Sts. Catherines, do do do	226	8	4
do	do	do ..	do do St. Laurent, do do do	476	17	5
do	do	do ..	do do Victoria, do do do	91	18	2
do	do	do ..	do do de Québec, do do do	399	0	7
				£	60614	1 11
Av.						
30	juin	1850..	Compte général des péages, montant transporté.....	2287	18	8
				57726	3	3

COMPTE d'INTÉRÊT depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
30	juin	1850..	Payé l'intérêt sur débetures de chemin, depuis le 1er janvier, jusqu'à cette date, suivant les pièces justificatives Nos. 1 à 19.....	1528	10	0
do	do	do ..	Payé à la banque de Montréal, intérêt sur des avances d'argent.....	169	62	6
do	do	do ..	do do, escompte sur des billets promissoires reçus pour péages.....	170	15	6
				£	1606	3 2

COMPTE de WILLIAM KERR, depuis le 31 décembre 1849, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
17	janvier	1850..	Payé à lui-même, à compte de ses contrats.....	15	125	0 0
15	mai	do ..	Le mesurage de pierre qui suit, porté deux fois à son crédit et au débit du chemin de Québec, 28 juin 1849, et 31 décembre 1849 :— Mesurage, 5 mai 1849..... voyages 1846 do 11 do do 879½			
				2805½ à 2s. 3d.....	315	12 4
1	juin	do ..	Payé à lui-même, à compte de ses contrats.....	127	25	0 0
3	do	do ..	do do do do	135	150	0 0
29	do	do ..	do do do do	155	64	0 0
30	do	do ..	Balance de compte, jusqu'à cette date, portée ci-contre.....	797	9	5
do	do	do ..	Montant porté ci-contre, étant le montant d'un billet promissoire reçu de lui.....	71	4	11
				£	1548	6 8
Av.						
31	décembre	1849..	Balance suivant compte, à cette date.....	£	1548	6 8
30	juin	1850..	Balance rapportée, étant la balance des comptes à cette date.....	£797	9 5	
			Per contra.....	71	4 11	
				860	14	4

Appendice
(G.)

27 mai.

Appendice
(G.)

27 mai.

COMPTE de PETER RUTHERFORD, depuis le 31 décembre 1840, jusqu'au 30 juin 1850.

			Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.
18	juin	1850..	Payé à lui-même, pour solde de tous comptes.....	142	75	0 0
			Av.	£	s.	d.
31	décembre	1849..	Balance à lui due suivant compte, à cette date.....	0	3	9
30	juin	1850..	Chemins de l'Abord à Plouffe et St. Laurent, montants transportés...	74	16	3
				75	0	0

ÉTAT DÉTAILLÉ des PÉAGES des BARRIÈRES des CHEMINS ST. LAURENT et VICTORIA.

			£	s.	d.	£	s.	d.
1	juin	1850..	Montant brut reçu depuis le 1er janvier 1850, jusqu'au 1er juin, du fermier des péages, du chemin St. Laurent.....	616	1	10		
30	do	do ..	Montant brut reçu depuis le 1er, jusqu'au 30 juin, du gardien de la barrière.....	106	17	8		
						722	19	6
do	do	do ..	Montant brut reçu depuis le 1er janvier 1850, jusqu'à cette date, des fermiers des péages du chemin Victoria.....				152	19
						875	19	1
do	do	do ..	Montant payé à John Dods, écuyer, président de la compagnie du chemin St. Michel, en compensation des péages du dit chemin depuis le 1er juin, jusqu'au 1er décembre, suivant les pièces justificatives 34, 71 et 126.....				100	0
						775	19	1
			Montant brut des péages du chemin St. Laurent.....	£722	19	6		
			Proportion des trois pièces justificatives ci-dessus..	50	0	0		
				672	19	6		
			Montant brut des péages du chemin Victoria.....	£152	19	7		
			Proportion des trois pièces justificatives ci-dessus..	50	0	0		
				162	19	7		
						775	19	1

ÉTAT DÉTAILLÉ des PÉAGES de la BARRIÈRE de la COTE-DES-NEIGES.

			£	s.	d.	£	s.	d.
1	juin	1850..	Montant brut reçu depuis le 1er janvier, jusqu'au 1er juin, du fermier des péages.....	513	10	4		
30	do	do ..	Montant brut reçu depuis le 1er, jusqu'au 30 juin, du gardien de la barrière.....	62	5	2		
						575	15	6
			Dr.					
17	juin	1850..	Montant payé à John Lawlar, fermier, pour 3000 billets de péages laissés à la maison de péage de la Côte-des-Neiges, à l'expiration de son bail, pièce justificative 146.....				0	7
						575	8	0

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

BILAN des SYNDICS des CHEMINS à BARRIERES de MONTRÉAL, depuis le 1er janvier, jusqu'au 30 juin 1850.

Dr.

Av.

		£	s.	d.				£	s.	d.
Chemins à barrières.....		5726	3	3	Débentures de chemins.....					
Argent.....		135	13	2	Receveur-général.....		50750	0	0	
Bureau des travaux publics.....					Thomas Heaven.....		6459	7	11	
Maison et lots près de Mile End.	Pour autant payé pour plans de ponts, et le relevé de la rivière au Bout de l'Île.....	165	4	8	Banque de Montréal.....					
Billet promissaire.....	Cout et réparations.....	281	1	10	Rutherford et Kerr.....					
	Pour péages.....	33	7	6	William Kerr.....					
		58341	10	5						
					Emises pour argent emprunté.....		47209	7	11	
					Avancé pour payer l'intérêt des déb., de chemins.....					
					Balance de contrats.....		6	1	7	
					Balance de prêts.....		157	6	7	
					Balance de contrats.....		100	0	0	
					Balance de contrats.....		868	14	4	
		58341	10	5			58341	10	5	

Examiné et approuvé.

B. H. LEMOINE,
W. J. KNOX,
WM. EVANS.

JAMES HOLMES,
Secrétaire des Syndics des Chemins à Barrières.

Montréal, 30 juin 1850.

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

COMPTES rendus par les SYNDICS des CHEMINS à BARRIÈRES de MONTRÉAL, pour le semestre commencé le 1er juillet 1850, et expiré le 31 décembre 1850. Des copies de ces comptes avec les pièces justificatives ont été transmises au secrétaire provincial, le 15 mars 1851.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN ST. LAURENT, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

				Pièces justificatives.	£	s.	d.	
16	juillet	1850.	Payé pour 100 planches, pour faire un appentis à la maison de péage.....	1	1	7	6	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 4 juillet.....	Partie de 10	11	2	3	
22	do	do ..	do do jusqu'au 12 do	do 21	0	17	0	
do	do	do ..	do à J. Jamieson, pour la construction d'une étable sur l'emplacement de la maison de péage.....	22	3	15	0	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 20 juillet.....	Partie de 23	6	15	8	
2	août	do ..	do à T. Lewthwait, pour 3 corps de brouettes.....	28	1	5	0	
19	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 1er août.....	Partie de 34	6	12	11	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 8 do	do 38	0	10	10	
30	do	do ..	do do do jusqu'au 15 do	do 43	12	4	11	
14	septembre	do ..	do do do jusqu'au 29 do	do 54	11	1	6	
do	do	do ..	do à T. Slany, pour 96 voyages de gravier pour le chemin.....	55	2	0	0	
do	do	do ..	do pour huile, papier et ficelle, pour l'usage de la maison de péage.....	59	0	19	3	
24	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 12 septembre.....	Partie de 65	13	1	0	
do	do	do ..	do à Sims et Coleman, pour de la planche.....	do	2	15	6	
12	octobre	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 26 septembre.....	do 69	12	2	6	
26	do	do ..	do pour réparations à la maison de péage.....	84 77	1	0	0	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 12 octobre.....	Partie de 86	7	16	3	
31	do	do ..	do do do jusqu'au 24 do	do 94	7	18	3	
11	novembre	do ..	do do do jusqu'au 7 novembre.....	do 107	5	15	8	
3	décembre	do ..	do pour instruments pour le chemin.....	do 118	1	4	11	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 novembre.....	do 119	13	11	11	
16	do	do ..	do do do jusqu'au 5 décembre.....	do 130	0	12	0	
do	do	do ..	do pour de l'huile, du papier, etc.....	132	0	17	9	
do	do	do ..	do à H. Mangan, loyer de deux terrains pour y déposer de la pierre....	134	0	15	0	
31	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 19 décembre.....	Partie de 138	8	4	0	
do	do	do ..	do pour taxe d'école.....	138½	0	10	5	
do	do	do ..	Proportion de l'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense.....		231	10	8	
					£	366	7	8

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX sur le CHEMIN d'en HAUT de LACHINE, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

				Pièces justificatives.	£	s.	d.	
16	juillet	1850.	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 27 juin	3	5	2	0	
do	do	do ..	do pour charriage depuis le dépôt jusqu'au chemin.....	Partie de 16	0	13	1	
19	août	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 8 août.....	39	1	13	0	
30	do	do ..	do C. Duffy, pour avoir cassé de la pierre pour le chemin.....	46	2	1	8	
14	septembre	do ..	do pour un garde-corps pour la côte des Tanneries.....	52	0	11	10	
do	do	do ..	do pour 72 voyages de gravier.....	60	3	0	0	
24	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 12 septembre.....	Partie de 65	0	10	9	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 19 do	70	2	19	0	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 5 do	71	1	19	0	
do	do	do ..	do pour cassement de 100 voyages de pierre.....	73	4	8	4	
12	octobre	do ..	do do do do	81	1	5	10	
26	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 3 octobre.....	89	0	17	0	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 17 do	90	1	17	0	
do	do	do ..	do pour charriage de pierre, depuis le dépôt jusqu'au chemin.....	91	4	4	4	
22	novembre	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 14 novembre.....	109	3	4	6	
do	do	do ..	do pour cassement de 125 voyages de pierre pour le chemin.....	110	5	4	2	
3	décembre	do ..	do pour instruments pour le chemin.....	Partie de 118	0	5	5	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 28 novembre.....	120	0	7	6	
					£	39	18	5

Porté en l'autre part.....

Appendice
(G.)

27 mai.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le chemin d'EN HAUT de LACHINE, etc.—(Continuation.)

Appendice
(G.)

27 mai.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
			<i>Rapporté de l'autre part</i>	39	18	6
3 décembre	1850	.. Payé pour charriage de pierre depuis le dépôt jusqu'au chemin	122	4	16	0
do do	do	.. do pour cassement de pierre	128	6	16	11
16 do	do	.. do la taxe d'école	138	0	9	4
			(part. do)			
31 do	do	.. do à G. McDonald, pour l'entretien de partie de ce chemin durant l'été dernier, environ 3 milles	17 42 72 95 117	13	0	0
do do	do	.. Proportion d'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense		281	10	8
			£	296	11	4

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN d'EN BAS de LACHINE, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
16 juillet	1850	.. Payé pour travaux sur le chemin jusqu'au 27 juin	3	1	16	0
do do	do	.. do do do do 11 juillet	15	1	16	0
do do	do	.. do pour charriage de pierre depuis le dépôt jusqu'au chemin	Partie de 16	4	11	8
do do	do	.. do pour réparation à la maison de péage	18	1	10	0
2 août	do	.. do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 25 juillet	26	2	11	9
19 do	do	.. do do do do 8 août	40	2	0	9
31 do	do	.. do do do do 22 do	45	1	10	0
14 septembre	do	.. do à G. McDonald, pour 3 jours d'emploi au chemin	53	0	9	0
do do	do	.. do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 5 septembre	57	1	13	0
24 do	do	.. do à T. P. Wilgress, pour 6 toises de pierre	64	2	5	0
do do	do	.. do pour travaux sur le chemin jusqu'au 19 septembre	68	1	16	0
12 octobre	do	.. do do do do 8 octobre	80	1	16	0
26 do	do	.. do do do do 17 do	88	1	16	0
11 novembre	do	.. do do do do 8 novembre	103	1	9	0
do do	do	.. do do do do 31 octobre	104	1	16	0
23 do	do	.. do do do do 14 novembre	108	1	10	0
3 décembre	do	.. do pour instruments pour le chemin	Part. de 118	0	9	3
do do	do	.. do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 novembre	do 119	0	16	0
do do	do	.. do pour raccommoder une charrue à neige	121	0	14	9
16 do	do	.. do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 22 novembre	128	0	7	6
			(par. do)			
31 do	do	.. do à George McDonald, pour travaux sur le chemin	do 17 do 95 do 42 do 72 do 117	12	8	5
do do	do	.. Proportion d'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense		347	5	10
			£	892	7	2

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur les CHEMINS ST. ANTOINE et ST. LUC, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
22 juillet	1850	.. Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 20 juillet	Partie de 23	3	7	6
19 août	do	.. do do do do 1er août	do 34	2	0	0
30 do	do	.. do do do do 15 do	do 49	0	18	0
14 septembre	do	.. do do do do 29 do	do 54	1	16	0
26 octobre	do	.. do do do do 12 octobre	do 86	4	0	0
31 do	do	.. do do do do 24 do	do 94	2	8	0
16 décembre	do	.. do à M. Gibney, à compte, pour tirer et casser de la pierre	135	4	0	0
31 do	do	.. do à M. Gibney, pour tirer et casser 50 voyages de pierre	141	3	2	6
do do	do	.. Proportion d'intérêt sur débentures des chemins, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense		140	11	6
			£	162	3	6

Appendice
(G.)

Appendice
(G.)

27 mai.

27 mai.

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN de l'ABORD à PLOUFFE, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
16 juillet	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 27 juin	13	1	8	0
22 do	do	do do do do 20 juillet	Partie de 23	4	5	4
3 août	do	do do do do 11 do	31	1	19	10
do do	do	do do do do 25 do	32	1	15	3
19 do	do	do do do do 8 août	41	2	11	0
30 do	do	do do do do 23 do	50	2	9	6
24 septembre	do	do do do do 5 septembre	60	1	16	0
13 octobre	do	do do do do 19 do	76	2	12	1
do do	do	do pour une lanterne pour l'usage de la barrière	78	0	17	6
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 3 octobre	83	1	16	0
26 do	do	do do do do 13 do	Partie de 86	1	11	0
31 do	do	do do do do 17 do	97	2	14	0
11 novembre	do	do do do do 31 do	102	2	14	0
23 do	do	do do do do 14 novembre	114	2	15	5
3 décembre	do	do pour outils pour le chemin	Part. de 118	0	13	6
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 novembre	do 119	1	10	0
16 do	do	do do do do 28 do	125	0	13	6
31 do	do	Proportion d'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense		264	13	3
				£	298	13 11

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN STE. CATHERINE, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
16 juillet	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 4 juillet	Partie de 10	5	2	7
22 do	do	do do do do 20 do	do 23	3	14	1
do do	do	do à G. Martin, pour faire un garde corps	24	4	14	3
19 août	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 1er août	Partie de 34	5	4	3
30 do	do	do do do do 15 do	do 43	3	18	0
14 septembre	do	do do do do 29 do	do 54	2	0	2
24 do	do	do do do do 12 septembre	do 65	7	3	5
12 octobre	do	do do do do 20 do	do 77	3	19	0
26 do	do	do do do do 12 octobre	do 86	3	15	3
31 do	do	do do do do 24 do	do 94	2	9	9
do do	do	do do do do 24 do	do 94	0	2	6
11 novembre	do	do do do do 7 novembre	do 107	0	15	8
3 décembre	do	do pour des instruments pour le chemin	do 118	0	15	0
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 novembre	do 119	6	13	3
16 do	do	do do do do 5 décembre	do 130	11	10	0
31 do	do	do do do do 19 do	do 138	5	6	4
do do	do	Proportion d'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense		148	16	10
				£	216	0 4

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN VICTORIA, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

			Pièces justificatives.	£	s.	d.
16 juillet	1850	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 4 juillet	Partie de 10	4	7	3
22 do	do	do do do do 20 do	do 23	0	11	7
19 août	do	do do do do 1er août	do 34	1	12	6
30 do	do	do do do do 15 do	do 43	3	2	9
14 septembre	do	do do do do 29 do	do 54	3	6	7
24 do	do	do do do do 12 septembre	do 65	2	4	0
12 octobre	do	do do do do 26 do	do 77	3	7	0
26 do	do	do do do do 12 octobre	do 86	1	6	9
31 do	do	do do do do 24 do	do 94	1	18	6
11 novembre	do	do do do do 7 novembre	do 107	1	12	6
3 décembre	do	do pour instruments pour le chemin	do 118	0	6	10
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 21 novembre	do 119	2	10	0
16 do	do	do pour des cèdres pour un fossé couvert	126	0	9	1
do do	do	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 5 décembre	Part. de 130	6	8	0
31 do	do	do do do do 19 do	do 138	3	5	0
do do	do	Proportion d'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.—Voir le compte de la dépense		41	6	11
				£	77	14 9

DÉBOURSÉS pour TRAVAUX, etc., sur le CHEMIN de QUÉBEC, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850,

				Pièces justificatives.	£	s.	d.	
16	juillet	1850..	Payé pour travaux sur le chemin, jusqu'au 28 juin.....	4	7	13	9	
do	do	do ..	do pour divers articles pour la maison de péage.....	8	0	11	10	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 4 juillet.....	Partie de 10	2	1	3	
22	do	do ..	do do do jusqu'au 12 do	do 21	5	0	0	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 20 do	do 23	3	19	6	
2	août	do ..	do à N. Trudeau, réparations à la maison de péage.....	29	1	11	2	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 26 juillet.....	30	4	9	8	
do	do	do ..	do pour 100 planches pour faire un appentis à la maison de péage....	33	1	7	6	
19	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 1er août.....	Partie de 34	3	17	0	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 8 do	do 38	7	0	2	
28	do	do ..	do à W. Kerr, 4708 voyages de pierre concassée, livrée sur le chemin, à 2s. 3d.—Voir le compte de W. Kerr.....		529	13	0	
do	do	do ..	do do 3019 verges de chemin fait et macadamisé, à 5s. 9d.— Voir le compte de W. Kerr.....		91	14	3	
30	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 15 août.....	Partie de 43	0	12	0	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 23 do	47	8	0	11	
14	septembre	do ..	do do do jusqu'au 6 septembre.....	63	3	18	1	
24	do	do ..	do à J. Allen, pour 27 toises de pierre livrée sur le chemin.....	67	29	0	0	
do	do	do ..	do à Sims et Coloman, pour des lattes, pour la maison de péage.....	Partie de 69	0	8	9	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 19 septembre....	74	3	14	6	
do	do	do ..	do à W. Kerr, 319 verges de chemin qu'il a couvert de sable, à 3s. 6d. Voir son compte.....		55	16	6	
12	octobre	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 4 octobre.....	82	5	16	0	
26	do	do ..	do do do jusqu'au 12 do	86	0	16	0	
do	do	do ..	do do do jusqu'au 18 do	92	5	2	4	
31	do	do ..	do do do jusqu'au 24 do	Partie de 94	2	4	0	
11	novembre	do ..	do do do jusqu'au 31 do	99	3	13	3	
do	do	do ..	do pour de l'huile, du papier, etc., pour la maison de péage.....	106	1	0	0	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 7 novembre.....	Partie de 107	8	14	0	
do	do	do ..	do à W. Kerr, pour 6 toises de pierre cassée, fournie cet été pour le chemin, 90 voyages à 2s. 3d.—Voir son compte.....		10	2	6	
do	do	do ..	do do 531½ verges de fossés à la française faits sur le chemin.— Voir son compte.....		26	11	8	
23	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 15 novembre.....	111	2	12	6	
3	décembre	do ..	do pour des instruments pour le chemin.....	Partie de 118	1	0	9	
do	do	do ..	do pour travaux sur le chemin, jusqu'au 29 novembre.....	124	3	8	9	
16	do	do ..	do à H. G. Thompson, pour avoir mesuré le chemin et y avoir fait des fossés à la française.....	127	0	15	0	
do	do	do ..	do à Cherrier et Dorion, procureurs de Dubord dit Latourlelle, pour dommages causés à sa terre.....	136	14	18	6	
31	do	do ..	Proportion d'intérêt sur débentures du chemin, salaires, etc.— Voir le compte de la dépense.....		413	8	10	
					£	1260	13	11
Av.								
19	août	1850..	Vieux madriers et lambourdes vendus à l'encan.....		26	7	9	
					£	1234	6	2

DÉBOURSÉS, etc., pour la MAISON et les LOTS près de MILE-END, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1851.

				£	s.	d.	
30	juin	1850..	Balance suivant le compte rendu au gouvernement à cette date.....	281	1	10	
Av.							
31	décembre	1850..	Loyer de la maison, depuis le 30 juin jusqu'à cette date.....	3	15	0	
					277	6	10

PETITS COMPTES, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

				Pièces jus- tificatives.	£	s.	d.	
16	juillet	1850..	Payé à W. L. McKenzie, ses dépenses de voyage à New-York, aller et venir, comme témoin dans l'affaire de Henderson vs. les syndics.	6	5	10	0	
do	do	do ..	do pour arranger un galon à mesurer	7	0	5	0	
do	do	do ..	do à T. Doucet, N. P., pour dresser des baux des péages.....	19	6	5	0	
do	do	do ..	do à C. F. Papineau, N. P., quittance par P. Rutherford.....	20	1	7	6	
19	août	do ..	do les assurances des maisons de péages.....	37	11	0	0	
30	do	do ..	do à J. Rose, avocat, mémoire de frais dans la cause des syndics vs. Lillie et Kerr.....	44	9	5	0	
do	do	do ..	do l'escompte sur des billets de la banque du Haut-Canada, déposés....	48	0	1	6	
do	do	do ..	do l'escompte sur de la monnaie d'argent britannique, vendue.....	49	0	13	0	
14	septembre	do ..	do à Armour et Ramsay, papeterie.....	51	3	13	0	
do	do	do ..	do l'escompte sur de la monnaie d'argent britannique, vendue	56	0	12	2	
26	octobre	do ..	do perte sur de la monnaie d'Espagne.....	87	0	6	8	
31	do	do ..	do à J. Rose, avocat, frais dans la cause de P. Rutherford, vs. les syndics.....	96	14	11	9	
11	novembre	do ..	do les témoins dans la cause de Henderson vs. les syndics.....	105	2	12	6	
22	do	do ..	do à A. C. Decolles, N. P., pour la copie d'un procès verbal.....	112	0	17	10	
do	do	do ..	do les témoins dans la poursuite de Henderson vs. les syndics.....	113	0	11	2	
do	do	do ..	do l'escompte d'un $\frac{1}{2}$ pour cent sur de l'argent britannique, vendu.....	115	0	3	6	
31	décembre	do ..	do à Lovell et Gibson, impression de billet de péage.....	139	5	10	0	
					£	63	5	7
Av.								
12	octobre	1850..	Reçu pour 1000 billets de péage, barrière d'en bas de Lachine.....		0	2	6	
					63	3	1	

COMPTE de la DÉPENSE depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

				Pièces justi- ficatives.	£	s.	d.
31	décembre	1850..	Le salaire du secrétaire, depuis le 30 juin jusqu'à cette date.....	142	137	10	0
do	do	do ..	do de l'inspecteur do do	143	78	15	0
do	do	do ..	A. H. G. Thompson, ses services comme copiste.....	144	7	10	0
do	do	do ..	Montant des petits comptes :—pour les pièces justificatives voir le compte.....		63	3	1
do	do	do ..	Intérêt payé sur des prêts d'argent et sur des débiteurs de chemin, tel qu'il appert par les reçus d'intérêts, Nos. 12, 20 à 40.—Voir le compte d'intérêt.....		1527	0	0
do	do	do ..	Compte de cabs :—payé pour des voitures pour inspecter les chemins.....	145	6	5	6
					1819	3	6

COMPTE GÉNÉRAL des PÉAGES, recettes depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

					£	s.	d.
31	décembre	1850..	Recettes provenant des péages de la barrière de péage de Québec, depuis le 30 juin, jusqu'à cette date.....		478	16	4
do	do	do ..	do du fermier des péages du chemin St. Antoine do do		207	12	8
do	do	do ..	do des péages du chemin de la Côte des Neiges, do do		373	11	8
do	do	do ..	do du fermier des péages du chemin Victoria, do do		80	18	3
do	do	do ..	do des péages du chemin St. Laurent, do do		900	12	4
do	do	do ..	do du fermier des péages du chemin d'en bas de Lachine do do		151	10	0
do	do	do ..	do do do d'en haut de Lachine do do		539	17	6
do	do	do ..	do des fermiers des péages du chemin de la Longue Pointe, do do		181	0	0
					2922	18	9

COMPTES des CHEMINS à BARRIÈRES, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

						£	s.	d.	
30 juin	1850	..	Montant de ce compte, suivant le compte rendu à cette date, étant pour le coût des chemins et les réparations				57726	8	3
31 décembre	do	..	Déboursés pour le chemin d'en haut de Lachine, suivant le compte transmis ci-joint, depuis le 30 juin, jusqu'à cette date				206	11	4
do do	do	..	do	do	d'en bas de Lachine, do do	392	7	2	
do do	do	..	do	do	St. Antoine et St. Luc, do do	162	3	6	
do do	do	..	do	do	de l'Abord à Plouffe, do do	298	13	11	
do do	do	..	do	do	Ste. Catherine, do do	216	0	4	
do do	do	..	do	do	St. Laurent, do do	386	7	8	
do do	do	..	do	do	Victoria, do do	77	14	9	
do do	do	..	do	do	de Québec, do do	1234	6	2	
						£	60770	8	1
Av.									
31 décembre	1850	..	Compte général des péages				2932	18	9
						£	57847	9	4

COMPTE d'INTÉRÊT, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

						£	s.	d.		
31 décembre	1850	..	Intérêt sur des emprunts, et sur des débetures de chemins, depuis le 30 juin, jusqu'à cette date, suivant les comptes d'intérêts, Nos. 12, 20 à 40				£	1527	0	0

COMPTE de WILLIAM KERR, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

						Pièces justificatives.	£	s.	d.			
3 août	1850	..	Payé à lui-même, à compte de son contrat pour faire du chemin				27	66	10	0		
24 septembre	do	..	do	do	do	do	75	50	0	0		
12 octobre	do	..	do	do	do	do	73½	50	0	0		
11 novembre	do	..	do	do	do	do	101	100	0	0		
3 décembre	do	..	do	do	do	do	116	67	10	0		
31 do	do	..	Balance rapportée					1248	17	3		
						£	1583	17	3			
Av.												
						£	s.	d.				
30 juin	1850	..	Balance suivant le bilan, ce jour				868	14	4			
28 août	do	..	4,708 voyages de pierre concassée livrés sur le chemin de Québec, à 2s. 3d. par voyage				529	13	0			
do do	do	..	319 verges du chemin de Québec, fait et macadamisé cette année, à 5s. 9d				91	14	3			
24 septembre	do	..	Montant porté à son compte, 8 décembre 1849, pour cabs				0	5	0			
do do	do	..	319 verges du chemin de Québec, couvert de sable, cette saison, à 3s 6d.				55	16	6			
11 novembre	do	..	6 toises de pierre concassée fournie cet été pour le chemin de Québec, 90 voyages, à 2s. 3d. par voyage				10	2	6			
do do	do	..	631½ verges de fossés à la française, faits pour le chemin de Québec, cette année à 1s.				26	11	8			
							1582	17	2			
31 décembre	1850	..	Balance en sa faveur ce jour				£	1248	17	2		

Appendice
(G.)
27 mai.

ÉTAT DÉTAILLÉ des PÉAGES de divers CHEMINS.

					£	s.	d.	£	s.	d.
PÉAGES DU CHEMIN ST. LAURENT.	31 décembre 1860	Av.	Montant brut des péages perçus, depuis le 30 juin, jusqu'à cette date		1024	19	10			
	do do	Dr.								
	do do		Part des péages du chemin St. Michel, perçue à la barrière du chemin St. Laurent, depuis le 1er décembre 1849, jusqu'au 1er décembre courant, payée à la compagnie du chemin St. Michel.	77	17	6				
	do do		Payé 6 mois de gages du percepteur des péages jusqu'au 1er courant	37	10	0	115	7	6	909 12 4
PÉAGES DU CHEMIN VICTORIA	do do	Av.	Montant brut des péages reçus du fermier des dits péages, depuis le 30 juin jusqu'à cette date.				158	15	9	
	do do	Dr.								
PÉAGES DU CHEMIN DE QUÉBEC.	do do		Part des péages du chemin St. Michel, perçue à la barrière du chemin Victoria, depuis le 1er déc. 1849, jusqu'au 1er déc. cour., payée à la compagnie du chem. St. Michel.	77	17	6	77	17	6	
	do do	Av.	Montant brut des péages perçus à la barrière du chemin de Québec, depuis le 30 juin dernier, jusqu'à cette date.				516	6	4	
	do do	Dr.								
	do do		Gages du percepteur des péages, depuis le 1er juin, jusqu'au 1er décembre courant.	37	10	0	37	10	0	
Total, suivant le compte général des péages.										478 16 4
										1469 6 11

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

Appendice
(G.)
27 mai.

BILAN des LIVRES des SYNDICS des CHEMINS à BARRIÈRES de MONTRÉAL, depuis le 30 juin, jusqu'au 31 décembre 1850.

Di.

Av.

		£	s.	d.				£	s.	d.
Chemins à barrières.....	Coût des chemins et réparations.....	57847	9	4	Débitures de chemins.....	Émises pour argent emprunté.....	50750	0	0	
Argent.....	En caisse.....	181	17	9	Receveur-général.....	Avancé pour payer l'intérêt des déb. de chemins...	6459	7	11	
Bureau des travaux publics.....	Pour autant payé pour des plans de ponts, et le relevé de la rivière au Pont de l'Île.....	165	4	8	Thomas Heaven.....	Balance de contrats.....	57209	7	11	
Banque de Montréal.....	Balance en dépôt.....	15	0	8	Rutherford et Kerr.....	Balance de contrats.....	100	0	0	
Maison et lots près de Mile End.....	Coût et réparations jusqu'à cette date.....	277	6	10	William Kerr.....	Balance de contrats.....	1248	17	3	
Chemins d'hiver, 1851.....	Débourrés à compte.....	44	0	0						
Billet promissoire.....	Pour péages.....	33	7	6						
		58564	6	9			58564	6	9	

Examiné et trouvé correct.

JOHN M. TOBIN,
W. J. KNOX,
WM. EVANS.

Montréal, 5 mars 1851.

Erreurs exceptées.

JAMES HOLMES,
Secrétaire des Syndics des Chemins à Barrières.

Montréal, 30 décembre 1850.

CÉDULE

DE divers états relatifs à la dette publique de la province du Canada, jusqu'au 31 janvier 1851, mis devant cette chambre par ordre de son excellence le gouverneur-général, le 30 mai 1851.

- No. 1.—Un extrait de la dette publique du Canada, non compris les emprunts contractés en faveur de compagnies ou individus, avec le taux d'intérêt sur icelle, et où payable.
- No. 2.—Un état des débetures émises pour divers comptes spéciaux, pour lesquelles la province est partiellement responsable.
- No. 3.—Un état des débetures rachetées en vertu de l'acte 12 Vic., chap. 5, sur lesquelles £21,600 ont été émis avant 1850.
- No. 4.—Un état des diverses allocations faites pour la construction des travaux publics subséquemment à l'union, et de toutes les débetures émises en vertu de divers actes d'appropriation, et les conditions auxquelles elles ont été négociées, et où payables.
- No. 5.—Un état des débetures en sterling à 5 pour cent, rachetées durant l'année expirée le 31 janvier 1851, pour former une addition au fonds d'amortissement créé pour le rachat de la dette publique, et indiquant par qui elles ont été achetées, et l'escompte sur icelles.

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, 30 avril 1851.

No. 1.

UN EXTRAIT de la dette publique du Canada (le 31 janvier 1851) non compris les emprunts contractés en faveur de compagnies ou d'individus, avec le taux d'intérêt sur icelle, et où payable.

Où payable.	Débetures à 4 pour cent.			Débetures à 5 pour cent.			Débetures à 6 pour cent.			Total des débetures.			Intérêt annuel.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
EN ANGLETERRE.															
Banque d'Angleterre.....	1825000	0	0							1825000	0	0	73000	0	0
Glynn, Mills et Cie.....				657797	7	8	360741	13	3	1018539	0	11	54534	7	4
Baring et Cie.....				561552	10	0	304775	0	0	866327	10	0	46324	3	6
Bosanquet et Cie.....				1058	10	0				1058	10	0	52	18	6
EN CANADA.															
Débetures provinciales.....				*262556	13	4	*458779	10	5	721336	3	9	40654	12	1
Petites débetures.....							80207	10	0	80207	10	0	4812	9	0
Total courant.....£	1825000	0	0	1482965	1	0	1204503	13	8	4512468	14	8	219418	9	5

* NOTE.—Dans ces sommes sont comprises les débetures suivantes, émises en vertu d'actes du Bas-Canada par des commissaires locaux, pour l'intérêt desquelles la province est responsable, savoir :—

	£	s.	d.	£	s.	d.
Havre de Montréal.....	116656	13	4			
Commissaires des chemins à barrières de Québec.....	28292	0	0			
Do do Montréal.....	38750	0	0			
Do do Longueuil.....	2000	0	0			
				185698	13	4

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice
(H.)

30 mai.

No. 2.

Appendice
(H.)

30 mai.

UN ÉTAT des débetures émises pour divers comptes spéciaux pour lesquelles la province est partiellement responsable.

Pourquoi.	Autorité.	Montant.			Remarques.
		£	s.	d.	
Emprunt en faveur des incendies de Québec.	Acte 9 et 10 Vic., chaps. 62 et 55.....	99970	0	0	Le gouvernement est responsable pour l'intérêt de 6 p. cent, pour lequel 4 p. cent doivent être prélevés.
Réclamations de la rébellion et invasion, Bas-Canada.....	Acte 9 Vic., chap. 65, et 12 Vic., chap. 68.....	8642	12	11	
Société en loi, Haut-Canada.....	Acte 9 Vic., chap. 33.....	6000	0	0	Intérêt en vertu de l'acte mentionné en dernier lieu porté contre le fonds consolidé. Principal et intérêt payables à même les honoraires de justice, Haut-Canada.
Asile des lunatiques, Haut-Canada.....	Acte 9 Vic., chap. 61, et 12 Vic., chap. 32.....	26750	0	0	
Fonds de construction du Haut-Canada.....	Acte 13 et 14 Vic., chap. 2 et 68.....	20500	0	0	do payables par les cotisations, Haut-Canada. do payables par les cotisations, Haut-Canada—£15500 par l'université de Toronto, et £5000 par J. C. Street, écr.
Palais de justice, Bas-Canada.....	Acte 12 Vic., chap. 112.....	21310	0	0	
					Principal et intérêt payables à même les honoraires de justice, Bas-Canada. Ces débetures sont émises en faveur des parties suivantes, savoir:— Banque d'Épargnes du dist. de Mont. £11000 G. B. Lyons 5000 Henry Judah 2000 D. Masson 1000 P. Durnford 200 A. Laroque 50 J. G. Taché 1500 J. C. Taché 150 J. Larue, veuve Tudor 125 John Burns 285
	Courant.....	183172	12	11		£21310

F. HINCHS,
Inspecteur-Général.BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

No. 3.

UN ÉTAT des débetures rachetées en vertu de l'acte 12 Vic., chap. 5, jusqu'au 31 janvier 1851, sur lesquelles £21600 ont été émises avant 1850.

		£	s.	d.	
En 1849.....	Canal Chambly.....	20000	0	0	} A un escompte de £893 10s. 6d.
	Canal Welland.....	1000	0	0	
	do Desjardin.....	600	0	0	
En 1850, débetures du Bas-C., sav.:	Commissaires des chemins de Chambly.....	17000	0	0	
	do do Montréal.....	13000	0	0	
	do do Québec.....	5590	0	0	
do do du H.-C., disons:	Havre de Cobourg.....	3000	0	0	
	Canal Desjardin.....	12000	0	0	
	Améliorations du St. Laurent.....	3000	0	0	
	Pont de la rivière Thames.....	1500	0	0	
	do do Trent.....	1333	6	8	
	Chemins du district de Home.....	500	0	0	
	Navigation de la Grande Rivière.....	500	0	0	
	Chemin de fer des lacs Erie et Ontario.....	4000	0	0	
	Havre d'Oakville.....	2500	0	0	
	Havre de Port Hope.....	2000	0	0	
	Pertes causées par la guerre.....	610	0	0	
	Eaux intérieures, district de Newcastle.....	2000	0	0	
Travaux Publics.....	9 Vic., chap. 66.....	13179	0	3	
do.....	10 et 11 Vic., chap. 34.....	1350	0	0	
do.....	12 Vic., chap. 5.....	11063	7	4	
do.....	12 Vic., chap. 32.....	197	0	0	
	Total courant.....	£ 105772	14	3	

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

Appendice
(H.)

30 mai.

No. 4.

Appendice
(H.)

30 mai.

UN ÉTAT des diverses allocations faites pour la construction des travaux publics subséquentement à l'union, jusqu'au 31 janvier 1851 ; et de toutes les débetures émises en vertu de divers actes d'appropriation, et les conditions auxquelles elles ont été négociées, et où payables.

	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Appropriées en vertu de l'acte 4 et 5 Vic., chap. 28.....				1825000	0	0			
do do 7 Vic., chap. 34.....				117800	0	0			
do do 9 Vic., chap. 66.....	519676	7	11						
Moins le premium sur l'emprunt de 1½ million, porté au crédit du rachat de la dette publique..... Sterling, £140,000.	170333	6	8						
Acte 10 et 11 Vic., chap. 34.....				349343	1	3			
do 11 Vic., chap. 9.....				60000	0	0			
do 12 Vic., chap. 5.....				115001	9	8			
do 12 Vic., chap. 32.....				200000	0	0			
do 13 et 14 Vic., chap. 1.....				71494	6	4			
				187573	14	3			
Négociées au pair, excepté l'emprunt de 1½ million, lequel a été vendu à un premium.							2926212	11	6
En Angleterre, à 4 pour cent.....	1825000	0	0						
A 5 pour cent, compte du fonds du clergé.....	86383	6	8						
A 5 pour cent, aux actionnaires du canal Welland.....	94565	17	7						
A 6 pour cent, possédés par des individus.....	665516	13	4						
				2671565	17	7			
En Canada, à 5 pour cent, sur compte du fonds spécial.....	88000	0	0						
A 6 pour cent, sur compte du do.....	140700	0	0						
A 6 pour cent, possédés par des individus.....	101607	16	7						
A 6 pour cent, aux actionnaires du Canal Welland.....	20134	0	0						
				353441	16	7			
Balanco qui a été employé au rachat des débetures.—Voir l'état No.—, en vertu de l'acte 12 Vic., chap. 5.....							3024907	14	2
							98695	2	8

NOTE.—Les petites débetures n'ont pas été incluses dans l'état ci-dessus. Le montant de ces débetures est maintenant estimé à £6,610.

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

No. 5.

UN ÉTAT des débetures en sterling à 5 pour cent, rachetées durant l'année expirée le 31 janvier 1851, pour former une addition au fonds d'amortissement créé pour le rachat de la dette publique, et indiquant par qui elles ont été achetées, et l'escompte sur icelles.

Par qui achetées.	Montant.			Taux de l'escompte.	Montant de l'escompte.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Glynn, Mills et Cie.....	2000	0	0	7 pour cent.....	140	0	0
	4500	0	0	do.....	202	0	0
	700	0	0	do.....	35	0	0
Baring, Frères et Cie.....	5100	0	0	do.....	357	0	0
	3000	0	0	do.....	180	0	0
Total sterling.....	£ 15300	0	0		£ 914	0	0
Total courant.....	£ 18616	0	0		£ 1112	0	0

F. HINCKS,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, avril 1851.

ÉTATS DES AFFAIRES

DES DIVERSES

BANQUES INCORPORÉES,

Banques d'Épargnes et Compagnies d'Assurance.

SOMIS A L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE, DURANT LA QUATRIÈME SESSION DU
QUATRIÈME PARLEMENT, 1851.

BANQUES.

- No. 1.—ÉTAT du montant en moyenne de l'actif et du passif de la banque du Peuple, durant la période qui s'est écoulée depuis le 1er décembre 1850, jusqu'au 1er juin 1851.
- No. 2.—ÉTAT du montant en moyenne de l'actif et du passif de la banque de Québec, durant la période qui s'est écoulée depuis le 1er mars, jusqu'au 31 mai 1851.
- No. 3.—ÉTAT du montant en moyenne de l'actif et du passif de la banque de Montréal, depuis le 1er mars, jusqu'au 31 mai 1851.
- No. 4.—ÉTAT GÉNÉRAL des affaires de la banque Commerciale, D. M., le 31 mai 1851.
- No. 5.—ÉTAT GÉNÉRAL des affaires de la banque du Haut-Canada, le 9 juin 1851.
- No. 6.—EXTRAIT des livres de la banque de la Cité, indiquant l'état général des affaires de cette institution, samedi, le 31 mai 1851.
- No. 7.—COMPTE indiquant le montant total de l'actif et du passif des branches canadiennes de la banque de l'Amérique du Nord Britannique, le 2 juin 1851, et le montant des billets en circulation et des espèces en mains.
- No. 8.—ÉTAT GÉNÉRAL des affaires de la banque de Gore, lundi, le 16 juin 1851.

BANQUES D'ÉPARGNES.

- No. 9.—ÉTAT présenté par les syndics de la banque d'Épargnes de Québec, pour l'année expirée le 1er jour de mars 1851.
- No. 10.—ÉTAT des affaires de la banque d'Épargnes des cité et district de Montréal, le 1er janvier 1851.
- No. 11.—ÉTAT de l'actif et du passif de la banque d'Épargnes de Montréal, le 31 mai 1851.
- No. 12.—ÉTAT des affaires de la banque d'Épargnes d'Hamilton et du district de Gore, lundi le 30 juin 1851.

COMPAGNIES D'ASSURANCE.

- No. 13.—ÉTAT présenté par la compagnie d'Assurance contre le feu et sur la vie de l'Amérique Britannique, jusqu'au 27 mai 1851.
- No. 14.—ÉTAT présenté par la compagnie d'Assurance maritime et contre le feu de Kingston, en conformité de la 20e clause de son acte d'incorporation.
- No. 15.—ÉTAT GÉNÉRAL des affaires de la compagnie d'Assurance de Montréal, indiquant l'actif et le passif de l'institution, le 31 mai 1851.
- No. 16.—ÉTAT des recettes et dépenses de la compagnie d'Assurance du Canada sur la vie, pour l'année expirée le 30 avril 1850.
Aussi, ÉTAT GÉNÉRAL de l'actif et du passif de la même compagnie, le 30 avril 1850.
- No. 17.—ÉTAT présenté au parlement par la compagnie d'Assurance maritime intérieure du St. Laurent, pour l'année 1850.

Appendice
(I.)
13 juin.

Appendice
(I.)
12 juin.

ÉTAT DES BANQUES.

No. 1.—ÉTAT du montant en moyenne de L'ACTIF et du PASSIF de la BANQUE du PEUPLE, durant la période qui s'est écoulée depuis le 1er décembre 1850, jusqu'au 1er juin 1851.

	31 décembre, 1850.			31 janvier 1851.			28 février 1851.			31 mars 1851.			30 avril 1851.			31 mai 1851.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
PASSIF.																		
Billets promissaires en circulation, ne portant pas intérêt.....	62398	15	0	63793	15	0	70691	15	0	76912	15	0	76867	15	0	70508	10	0
Lettres de change en circulation, ne portant pas intérêt.....																		
Lettres de change et billets promissaires en circulation, portant intérêt.....	4183	6	9	3535	7	7	4483	7	0	8171	16	6	4994	18	3	7948	17	11
Balance due à d'autres banques et banquiers.....	51453	1	9	44354	4	3	56319	19	11	44425	12	10	39891	12	7	43230	0	6
Dépôts, ne portant pas intérêt.....	74712	3	11	74149	8	0	74159	13	9	77694	1	7	80580	12	0	79405	3	2
Dépôts, portant intérêt.....																		
Total en moyenne du passif.....	£ 192747	7	5	£ 185862	14	10	£ 205654	15	8	£ 207204	5	11	£ 202244	17	10	£ 201092	11	7
ACTIF.																		
Espèces et lingots.....	20631	11	5	22722	17	2	31206	2	3	31703	12	11	19706	18	7	21811	7	7
Propriété foncière et autres de la banque.....	13570	19	2	13570	19	2	13570	19	2	13570	19	2	13570	19	2	13570	19	2
Garanties du gouvernement.....																		
Billets promissaires ou lettres de change, et chèques d'autres banques.....	6596	7	8	3737	1	3	3754	0	5	2476	8	11	5252	9	5	5387	19	8
Balance due par d'autres banques et banquiers.....	17382	0	7	7238	0	3	9428	9	1	7914	7	8	8098	14	5	8220	5	4
Billets et lettres escomptés, ou autres dettes dues à la banque, non comprises sous les chapitres précédents.....	335791	9	6	341091	8	0	351183	3	8	349501	4	4	354126	13	9	351033	3	1
Total en moyenne de l'actif.....	£ 338972	8	4	£ 388360	5	10	£ 409142	14	5	£ 405166	13	0	£ 400785	15	6	£ 400073	14	10

B. H. LEMOINE,
Cassier.

LA BANQUE DU PEUPLE,
Montréal, 4 juin 1851.

Appendice
(I.)
12 juin.

No. 2.—ÉTAT du montant en moyenne de l'ACTIF et du PASSIF de la BANQUE de QUÉBEC, durant la période qui s'est écoulée depuis le 1er mars, jusqu'au 31 mai 1851; publié en conformité de l'acte 4 et 5 Vic., chap. 94.

Appendice
(I.)
12 juin.

PASSIF.	MOIS FINISSANT								
	31 mars 1851.			30 avril 1851.			31 mai 1851.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Billets promissaires en circulation, ne portant pas intérêt.....	57033	5	0	62373	5	0	65960	0	0
Lettres de change en circulation, ne portant pas intérêt.....									
Lettres de change et billets promissaires en circulation, portant intérêt.....									
Balancé due à d'autres banques et banquiers.....	390	9	10	4635	1	9	5963	18	10
Dépôts, ne portant pas intérêt.....	42663	19	8	34764	13	10	37731	6	9
Dépôts, portant intérêt.....	28454	0	0	23680	0	0	24786	0	0
Total en moyenne du passif.....	£ 128541	14	6	125453	0	7	134441	5	7
ACTIF.									
Espèces et lingots.....	23858	7	5	21250	5	1	19170	4	8
Propriété foncière et autres de la banque.....	6500	0	0	6500	0	0	6500	0	0
Garanties du gouvernement.....	11000	0	0	9600	0	0	13600	0	0
Billets promissaires ou lettres de change, et chèques d'autres banques.....	3020	0	0	689	10	0	1352	5	0
Balancé due par d'autres banques et banquiers.....	8546	19	0	3424	3	1	4390	14	8
Billets et lettres escomptés, ou autres dettes dues à la banque, n'étant pas comprises sous les chapitres précédents.....	182005	13	4	190457	6	2	195484	2	10
Total en moyenne de l'actif.....	£ 234930	19	9	231921	4	4	240497	7	2

NOAH FREER,
Caissier.

BANQUE DE QUÉBEC,
6 juin 1851.

No. 3.—ÉTAT du montant en moyenne de l'ACTIF et du PASSIF de la BANQUE de MONTRÉAL depuis le 1er mars, jusqu'au 31 mai 1851.

PASSIF.	MOIS FINISSANT								
	31 mars 1851.			30 avril 1851.			31 mai 1851.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Billets promissaires en circulation, ne portant pas intérêt.....	573245	0	0	590628	15	0	581697	5	0
Lettres de change en circulation, ne portant pas intérêt.....									
Lettres de change et billets promissaires en circulation, portant intérêt.....									
Balancé due à d'autres banques et banquiers.....	49387	19	1	54844	19	2	111014	17	10
Dépôts, ne portant pas intérêt.....	301258	14	2	283977	13	8	268222	10	9
Dépôts, portant intérêt.....	122546	3	8	118854	8	4	140141	4	7
Total en moyenne du passif.....	£ 1046437	16	11	1048306	16	2	1101079	18	2
ACTIF.									
Espèces et lingots.....	160996	10	6	135143	9	6	139678	18	1
Propriété foncière et autres de la banque.....	43385	18	6	42060	18	6	41925	0	0
Garanties du gouvernement.....	100	0	0	100	0	0	100	0	0
Billets promissaires ou lettres de change, et chèques d'autres banques.....	25896	13	10	24993	18	9	32867	16	11
Balancé due par d'autres banques et banquiers.....	87390	0	3	69609	6	3	67883	14	0
Billets et lettres escomptés, ou autres dettes dues à la banque, n'étant pas comprises sous les chapitres précédents.....	1562664	13	6	1610859	12	6	1650564	3	11
Total en moyenne de l'actif.....	£ 1880334	1	7	1883667	5	6	1933019	12	11

A. SIMPSON,
Caissier.

BANQUE DE MONTRÉAL,
Montréal, 5 juin 1851.

Appendice
(I.)
15 juin.

No. 5.—ÉTAT GÉNÉRAL des AFFAIRES de la BANQUE du HAUT-CANADA, le 9 juin 1851 ; transmis par ordre de l'honorable Assemblée Législative.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Capital payé.....	381192	10	0	51206	6	1
Montant des billets en circulation, ne portant pas intérêt, de la valeur de \$5 et au-dessus.....				35914	9	0
Do \$4 et au-dessous.....				33773	15	0
Billets et lettres de change en circulation portant intérêt.....	251035	10	0	53589	8	7
Balances dues à d'autres banques et aux agents étrangers.....	Point.					
Dépôts, comprenant toutes les sommes quelconques dues par la banque, ne portant pas intérêt, non compris ses billets en circulation et les balances dues aux autres banques.....	11397	8	5			
Dépôts portant intérêt.....	396956	5	5			
	149227	4	4			
	1189808	18	2	1015333	19	6
	£			1189808	18	2

DIVERS.

	£	s.	d.
Taux et montant du dernier dividende, étant pour les six mois expirés le 31 décembre 1850, de 3 pour cent, montant.....	11497	9	0
Montant des profits en réserve après avoir déclaré le dernier dividende.....	10514	15	1
Montant des dettes dues à la banque, et considérées comme douteuses.....	7000	0	0

Nous, les soussignés, déclarons sous serment que, au meilleur de notre connaissance et croyance, les états qui précèdent sont fidèles et corrects.

WM. PROUDFOOT, *Président.*
THOS. G. RIDOUT, *Câissier.*

Assermenté devant moi à Toronto,
Ce 14e jour de juin 1851,
J. SYMS, J. P.

Appendice
(I.)
16 juin.

Appendice
(I.)
20 juin.

Appendice
(I.)
20 juin.

No. 7.—ÉTAT indiquant le montant total de l'ACTIF et du PASSIF des SUCCURSALES CANADIENNES de la BANQUE de l'AMÉRIQUE BRITANNIQUE du NORD, le 2 juin 1851; y compris le montant des BILLETS en circulation et des ESPÈCES en caisse; transmis conformément à l'ordre de la chambre d'assemblée.

PASSIF.				ACTIF.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
En circulation	200584	10	0	Espèces	93122	6	9
Balances dues aux banques	11706	3	2	Billets et chèques des autres banques	24931	18	2
Dépôts	239371	13	0	Balances dues par les banques	17710	1	10
				Billets escomptés et autres dettes actives	966932	18	1
	£ 451662	6	2		£ 1102697	4	10

D. DAVIDSON,
Gérant.

BANQUE DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD,
Branche de Montréal, 17 juin 1851.

ÉTAT indiquant le montant total de l'ACTIF et du PASSIF de la BANQUE de l'AMÉRIQUE du NORD BRITANNIQUE, à l'expiration de l'année 1850; et indiquant aussi le montant de ses billets payables à demande qui ont été en circulation durant chaque mois de la dite année; aussi, le montant des espèces et des autres dettes actives, avec distinction de chaque espèce de valeur disponible à chaque mois pour le remboursement des dits billets; publié en conformité de la charte royale d'incorporation.

PASSIF.				ACTIF.			
	Sterling.				Sterling.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Billets en circulation	279214	10	11	Espèces	195080	0	3
Autres obligations	867062	8	5	Autres dettes actives	2010769	9	4
	£ 1146276	19	4		£ 2205819	9	7

1850.	Billets en circulation.			Espèces.			Billets des autres banques.		
	Cours d'Halifax.			Cours d'Halifax.			Cours d'Halifax.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Janvier	295444	15	0	154151	18	3	31956	18	7
Février	292899	0	0	156226	13	10	34951	17	9
Mars	291649	0	0	157381	9	3	41678	7	2
Avril	297827	0	0	153983	3	10	35579	17	7
Mai	303641	5	0	176638	6	2	49226	2	2
Juin	296629	5	6	166905	10	4	37406	3	1
Juillet	280928	15	0	169771	16	0	35285	8	1
Août	291609	5	0	167434	16	3	32810	12	6
Septembre	320136	10	0	155867	5	6	38983	13	2
Octobre	353754	16	0	155556	10	7	27761	18	7
Novembre	357444	10	0	148401	12	0	35519	8	3
Décembre	360190	10	0	164923	1	7	40082	10	2

Par ordre de la cour des directeurs.

(Signé,) G. DEB. ATTWOOD,
Secrétaire.

BANQUE DE L'AMÉRIQUE DU NORD BRITANNIQUE,
Londres, 27 mai 1851.

ÉTAT DES BANQUES D'ÉPARGNES.

No. 9.—ÉTAT présenté par les SYNDICS de la BANQUE D'ÉPARGNES de QUÉBEC aux trois branches de la Législature Provinciale, en conformité de l'acte 4 et 5 Vic., chap. 32, sec. 13, pour l'année expirée le premier jour de mars mil huit cent cinquante, jour fixé par les réglemens pour faire le rapport annuel.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Placements dans les banques suivantes, savoir :						
Banque de Montréal.....	3000	0	0			
Banque de Québec.....	3575	0	0			
Banque de la Cité.....	3018	15	0			
Banque du Peuple.....	1900	0	0			
Banque Commerciale.....	1000	0	0			
Dépôts à la banque de Québec, portant intérêt.....	6706	2	9	12493	15	0
Do do do.....	3397	6	8			
Garanties en actions de banque, savoir :—				10103	9	5
Banque de la Cité et banque du Peuple.....	1400	0	0			
Banque Britannique et garanties publiques.....	3000	0	0			
Placé ou prêté sur des garanties publiques, savoir :—				4400	0	0
Débitures de Paquet de Montréal.....	7400	0	0			
Débitures de la compagnie des chemins de Québec.....	3400	0	0			
Débitures des incendies de Québec.....	9675	0	0			
Débitures provinciales.....	992	10	0			
Débitures de la corporation de Québec.....	7250	0	0			
Certificats de la maison de la Trinité.....	3000	0	0			
Nombre des déposants.....	1145			31717	10	0
Total des dépôts.....				64895	8	8
Intérêt pour l'année.....				1951	7	7
Dépenses de la banque durant l'année.....				369	16	9

Nous, soussignés, déclarons sous serment que l'état ci-dessus est correct au meilleur de notre connaissance et croyance.

RICHARD ELLIS,

Caissier.

JEFFERY HALE, *Syndic.*
 CHRISTIAN WURTELE, "
 MICHAEL CONNOLLY "
 F. X. PARADIS, "
 A. LAURIE, "
 J. MUSSON, "
 HENRY S. SCOTT, "
 F. X. METHOT, "
 L. MASSUE, "

Assermenté devant moi, ce vingt-sixième
jour de mai 1851.

RICHARD J. ALLEYN, J. P.

Appendice
(I.)
12 juin.

Appendice
(I.)
12 juin.

No. 10.—BANQUE D'ÉPARGNES de la CITÉ et du DISTRICT de MONTREAL;—ETAT de ses AFFAIRES le 1er janvier 1851.

Dt.

		Ar.				Ar.	
		£	s.	d.	£	s.	d.
1	janvier 1851						
do	do	68495	10	10	13611	19	10
	Montant dit aux personnes qui ont fait des dépôts à cette date						
	Comptes des dépenses contingentes, compagnie de l'aqueduc, etc.	946	19	8			
					147.7	6	0
	Billets promissaires endossés, possédés par la banque, sur lesquels elle a fait des prêts						
	La banque ayant en même temps les sûretés collatérales suivantes, savoir:—						
	Le chemin de fer de Champlain et du St. Laurent, les débentures de l'aqueduc, celles de la corporation de la cité, et des actions de banque, à l'encontre des dits prêts au montant de.....£						
	Débentures du palais de justice, débentures de chemins, débentures provinciales et des incendies de Québec, garanties par la province, et intérêt						
	Débentures du chemin de fer de Champlain et du St. Laurent				12381	7	10
	Actions de banque possédées par la banque				2006	2	8
	Débentures de la cité, et intérêt dû par la cité et par d'autres personnes				27535	19	3
	Ameublement du bureau, améliorations à la bâtisse, et compte pour loyer				5086	14	8
	Balance due par d'autres banques				169	15	3
	Argent en caisse				71	1	7
					8582	9	5
		69445	10	6	69445	10	6

Je certifie que l'état ci-dessus est un état fidèle et correct des affaires de la banque d'Épargnes de la cité et du district de Montréal.

WILLIAM WORKMAN,

Président.

Je certifie que l'état ci-dessus est un état complet et correct des transactions et des fonds de la banque d'Épargnes de la cité et du district de Montréal, pour la période expirée le 1er janvier 1851.

JOHN COLLINS,

Gérant.

No. 11.—ÉTAT de l'ACTIF et du PASSIF de la BANQUE d'ÉPARGNES de MONTRÉAL, le 31 mai 1851.

P A S S I F.			£	s.	d.	£	s.	d.
Montant dû à des déposants (y compris les 10 pour cent réservés dans le principe sur les balances dues au temps de la suspension de la banque, pour rencontrer le déficit estimé à £15269 5s. 6d.)						30170	13	0
A C T I F.								
Actions de banque, banque du Peuple			495	0	0			
Do do de Goro			1120	0	0			
Garanties publiques, débentures de la corporation de Montréal			6248	13	4			
Do do du havre de Montréal			171	0	0			
Prêts garantis sur des propriétés foncières et mobilières, etc., encore dus			17026	15	6			
(N.B.—Ceci est ce qui reste dû sur les prêts faits au temps de la suspension, se montant à £102583 18s. 10d., et comprend toute la perte faite sur les dits prêts, estimée à £9740).								
Dû par John Eadie, étant la balance de sa défalcation			8499	11	0			
(N.B.—Le montant que l'on pourra réaliser sur cette somme est estimé à £1300)								
Amoulement du bureau			177	14	1			
Dû par des banques			13	5	3			
						33751	19	2
ÉTAT SOMMAIRE.								
Les obligations dues à des déposants au temps de la suspension se montent (d'après l'état imprimé) à la somme de						158719	19	4
Sur laquelle il a été payé en argent et par des transports de sommes prêtées au montant de 90 pour cent, formant avec les 10 pour cent réservés comme sus-mentionné, la somme de						99309	18	4
Montant restant dû à des déposants						59410	1	0
Sur cette balance, trois dividendes de 80 pour cent ou de 16s. par louis ont été déclarés; le montant de ces dividendes qui est déjà payé, est de			38287	18	0			
Montant dû et devant être prochainement payé, savoir:—								
Sur le premier dividende de 4s. par louis, payable en juillet 1848			£ 329	7	2			
Sur le second dividende de 7s. do do le 1er nov. 1850			3178	0	10			
Sur le troisième dividende de 5s. do do le 21 avril 1851			5377	18	1			
			8885	6	1			
Ajoutez—Dix pour cent réservé, tel que sus-mentionné, savoir			6201	1	6			
						53374	5	7
Montant requis pour payer 2s. par louis, pour former 90 pour cent ou 18s. par louis, pour payer les déposants qui n'ont pas accepté de transports, y compris diverses petites balances						6035	15	5
A C T I F.								
Le montant qui doit être reçu pour rencontrer ce dividende, et provenant d'actions de banque, de garanties publiques, de prêts, etc., est estimé à			16482	6	9			
De cette somme il faut déduire les dividendes déclarés, et qui doivent être payés comme sus-mentionné			8885	6	1			
						7597	0	8
Surplus après paiement aux déposants des 90 pour cent ou 18s. par louis sur les montants à eux dus au temps de la suspension, et qui servira à rencontrer les dépenses contingentes, estimé à						£ 1561	5	3
Nombre de déposants qui ont accepté des transports jusqu'à concurrence de 90 pour cent								670
Do do qui ont refusé d'accepter de tels transports								1165
Do do à qui il revient de petites balances, au montant de £133 5s. 3d.								340
Total								2175

Frais de gestion, savoir:—Salaires, loyer, annonces, papeterie, etc., depuis le 31 mai 1850, jusqu'au 31 mai 1851.... £795 11 2

E. E.

MONTRÉAL, 31 mai 1851.

Nous, soussignés, John Redpath et James Ferrier, la majorité des syndics, et James Court, gérant de la banque d'Épargne de Montréal, certifions par le présent, que l'état ci-dessus est fidèle et correct au meilleur de notre connaissance et croyance.

JOHN REDPATH, *Syndic.*
J. FERRIER, "
JAMES COURT, *Gérant.*

MONTRÉAL, 31 mai 1851.

Appendice
(I.)
17 juillet.

No. 12.—ÉTAT des AFFAIRES de la BANQUE d'ÉPARGNES d'HAMILTON et du DISTRICT de GORE, lundi le 30 juin 1851, transmis pour l'information de l'honorable Assemblée Législative.

PASSIF.		ACTIF.	
£	s. d.	£	s. d.
9987	0 1	762	10 0
294	0 7	275	0 0
651	10 2	1750	0 0
		6566	5 5
		1518	10 5
		8	5 0
		52	0 0
£	10 932 10 10	10932	10 10
Dépôts.....		Actions de la banque du Haut-Canada.....	
Intérêt sur des placements, etc., durant l'année 1851.....		Actions de la banque Commerciale.....	
Surplus de fonds en mains, 31 décembre 1850.....		Actions de la banque de Gore.....	
		Débiteures.....	
		Argent en caisse.....	
		Dividendes dus sur des actions de banque.....	
		Dépenses de l'année courante.....	
£		10932 10 10	
Balance due à des personnes qui ont fait des dépôts, 29 juin 1850.....		£	
Plus, le montant déposé depuis le 29 juin 1850.....		308 14 7	
£		127 11 6	
Déduez le montant retiré durant la même période.....		Nombre total des déposants à cette date.	
Balance actuellement due.....£			

Nous soussignés, directeurs de la banque d'Épargnes d'Hamilton et du district de Gore, déclarons sous serment qu'au meilleur de notre connaissance et croyance, l'état ci-dessus est fidèle et correct.

E. CARTWRIGHT THOMAS.
JOHN YOUNG
W. KENNEDY.

Je, Richard Porter Street, gérant de la banque d'Épargnes d'Hamilton et du district de Gore, déclare sous serment qu'au meilleur de ma connaissance et croyance, l'état ci-dessus est fidèle et correct.

RICHARD P. STREET.

Assermenté devant moi, en la cité d'Hamilton,
dans les comités unis de Wentworth et Halton,
ce 15 juillet 1851.
JOHN R. HOLDEN, J. P.,
pour la cité de Hamilton.

Appendice
(I.)
17 juillet.

Appendice
(I.)
12 juin.

No. 13.—(Continuation).—LISTE des ACTIONNAIRES de la COMPAGNIE d'ASSURANCE
contre les ACCIDENTS du FEU et sur la VIE, de l'AMÉRIQUE BRITANNIQUE, 27 mai 1851.

Appendice
(I.)
12 juin.

N O M .	Nombre d'ac- tions.	N O M .	Nombre d'ac- tions.	N O M .	Nombre d'ac- tions.
William Allan.....	132	Charlotte Dunn.....	80	T. S. Birchall.....	2
John S. Baldwin.....	20	John Henry Dunn.....	650	Henry S. Rowsell.....	3
Thomas S. Kirby.....	8	Alexander Wood.....	10	Alexander McNabb.....	25
George P. Ridout.....	20	Louisa B. Macaulay.....	20	James Hamilton.....	2
Robert G. Anderson.....	20	John Harris.....	10	F. L. Osler.....	47
William Maxwell.....	2	Joseph Beckett.....	120	Henry Cavthra.....	103
Francis Ermattinger.....	21	John S. Macaulay.....	85	Frederick Stow.....	11
William Proudfoot.....	25	Zaccheus Burnham.....	24	Société de l'église.....	100
Ann Stow.....	10	Thos. D. Harris.....	80	Mary Ann H. Street.....	3
Joseph Henderson.....	9	Geo. S. Jarvis.....	40	Jane Porter.....	17
Thomas Kirkpatrick.....	11	John Paul.....	1	John Armstrong, jr.....	31
Alexander Burnside.....	44	Samuel Gardner.....	1	John C. Moulton.....	21
Andrew Mercer.....	10	Daniel McNabb.....	1	William Wakefield, et } Henry Rowsell.....	26
William Musson.....	20	Geo. T. Dennison.....	20	Robert Bethune.....	46
John Armstrong.....	10	Lawrence Heydon.....	1	Ann Stow.....	77
Thomas Moore.....	4	D. B. Stevenson.....	2	Robert R. Loring.....	711
Thomas Clarke.....	80	Cath. Purcell.....	2	W. B. Hamilton.....	8
Samuel Street.....	80	J. A. Woodruff et } H. Sullivan..... } Syndics.....	20	Anna Hill.....	19
Alexander Rennie.....	2	I. S. Cartwright.....	10	Archibald Ward.....	46
Alexander Bethune.....	10	Robert D. Cartwright.....	40	Alexander Gaviller.....	24
Daniel Morrison.....	1	Thomas Ridout.....	2	James Gordon.....	67
John Ewart.....	20	John Rothwell.....	8	Edward McMahon.....	40
George McKay.....	2	Ellen Murray.....	20	Manly Dixon.....	290
Thos. W. Birchall.....	20	Ann Logie.....	20	Jane Musson.....	12
Edward Robson.....	2	John Millar.....	68	Lovius P. Sherwood.....	339
Corry Coulson.....	12	Angus Bethune.....	20	Finlay McCallum.....	4
John Wilson.....	8	Frederick Huddleston.....	133	Dinah George.....	11
William Leslie.....	2	John Murray.....	80	William Morrison.....	21
John Stinson.....	8	Thomas Talbot.....	40	Thomas Brunsell.....	59
John Peter Carey.....	1	Jacob E. Irving.....	137	Frederick W. Coats.....	9
Thomas Platt.....	4	Isabella Cooper.....	31	Charles B. Turner.....	30
Duncan McDonell.....	2	John Wilson.....	8	Robert Stewart.....	8
Thomas Helliwell.....	20	Alexander McDonell.....	18	Joanna Carfrae.....	9
John Leys.....	2	Ann Scott.....	18	William Workman.....	20
George Dunnington.....	2	William Hepburn.....	249	John Bell.....	11
George Michio.....	2	Jesse Ketchum.....	73	Francis Hall.....	64
Christopher Widmer.....	130	James Richardson.....	2	William H. Ripley.....	30
Joseph Bloor.....	5	John Gilmour.....	98	George W. Allan.....	20
Richard Northcote.....	1	Dominick E. Blake.....	17	J. R. McGeorge, in trust.....	6
Wm. McCracken.....	1	Robert Sparke.....	257	McLean, Ridout et } Howard..... } Syndics.....	22
Peter Deihl.....	72	Alexander V. Stuart.....	14	Jane Catherine McPherson.....	4
William Woodruff.....	20	Emily Atkinson.....	60	J. J. S. Mountain.....	77
Henry Ruttan.....	20	Mary Moore.....	10	David Paterson.....	20
Jonathan Dunn.....	10	Robert D. Cartwright.....	27	Edward Hooper.....	56
Jonathan Scott.....	10	J. S. Cartwright.....	13	John S. Mortimer, } Wm. Henry Millar, } Syndics.....	328
Joseph Rogers.....	10	Anson Green.....	12	et T. G. Ridout..... } George E. Blenkins, } T. G. Ridout, et } Syndics.....	347
Robert Cathcart.....	1	Chas. Matthews.....	102	Wm. Henry Millar, } John G. Bowes..... } Edward Chads Hancock.....	28
Peter Milne.....	40	Geo. Willgross.....	9	Edward C. Jones.....	44
John Macaulay.....	16	Hugh C. Barker.....	4	Harriet Lindsay.....	22
John Counter.....	4	John D. Birchall.....	4	Mary Dickinson.....	9
Wm. Wilson.....	4	E. Q. Sewell.....	1	Mary Dickinson.....	13
Henro Gildersleeve.....	4	Judith Falls.....	9	Nash, Cayley et Cie.....	50
Peter Grant.....	3	Christopher Elliott.....	16	James McGlothland.....	7
James Wier.....	8	Samuel S. Junkin.....	20	George Faulkner.....	7
George S. Tiffany.....	8	D. E. et W. H. Blake.....	10	Isiah Faulkner.....	14
Henry J. Boulton.....	10	Jane Sewell.....	12	Daniel Lizars.....	51
Thomas Bell.....	2	John R. Dunn.....	80	James L. Robinson.....	23
James Lesslie.....	20	Burns et Mowatt.....	4	C. VanNostrand.....	32
J. L. Perrin.....	27	Peter Paterson.....	27	J. A. Smith.....	50
Paul B. Whitney.....	2	Benjamin Slight.....	13	A. McKenzie Chisholm.....	54
Robert Hawke.....	8	Andrew Steven.....	92		
Catharine Hawke.....	24	Archibald Goikie.....	80		
George Duggan, jr.....	32	Robert Alger.....	17		
Richard Woodruff.....	50	Chas. N. Cosens.....	95		
Margaret Robson.....	5	William C. Cosens.....	13		
Thomas J. Preston.....	2	William Leeming.....	20		
Thomas Bright.....	10				
				Nombre total des actions.....	8000

No. 14 —ÉTAT des AFFAIRES de la COMPAGNIE d'ASSURANCE MARITIME et contre le FEU,
de KINGSTON, présenté conformément à la 20^e clause de l'acte d'incorporation.

	£	s.	d.
Capital souscrit.....	40950	0	0
Il a été demandé un versement de 2½ pour cent sur le capital souscrit, sur lequel il a été payé.....	955	0	0

Cette institution n'ayant été en opération qu'environ deux mois seulement, les autres dispositions de la susdite 20^e clause seront mises à exécution à la prochaine session du parlement.

THOMAS ASKEW
Président.

WM. IRELAND,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MARITIME ET
CONTRE LE FEU, DE KINGSTON,
Kingston, 6 juin 1851.

Appendice
(I.)
18 juin.

Appendice
(I.)
18 juin.

No. 15.—ÉTAT GÉNÉRAL des AFFAIRES de la COMPAGNIE d'ASSURANCE de MONTRÉAL, indiquant l'ACTIF et le PASSIF de l'INSTITUTION, le 31 mai 1851 ; exigé par l'honorable assemblée législative.

ACTIF.	MONTANT.			MONTANT.			PASSIF.			MONTANT.			
	£	s.	ld.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
Argent déposé à la banque de l'Amérique du Nord Britannique.....	1162	6	2							20000	0	0	
Do do de Montréal.....	1007	1	3							2586	4	4	
Do en caisse.....	96	19	10				2266	7	3	1646	0	0	
270 actions de la banque de Montréal.....	13500	0	0										
AJOUTEZ.—Le premium payé sur ces actions.....	823	2	6										
376 actions de la banque de la Cité, réduites.....							14323	2	6	3311	12	5	
Do do de Gore, do.....							6923	15	0	766	10	6	
Do do de Commerce, coût.....							2145	17	1				
Do do du Haut-Canada, coût.....							2030	0	0				
Do do du théiégraphe, coût.....							3683	2	6				
Do do du chemin de fer de Montréal et Lachine, coût £1000, valeur actuelle.....							356	5	0				
Do do du fonds garanti du chemin de fer de Montréal et Lachine.....							400	0	0				
Do do de la compagnie de Montréal pour l'exploitation des mines.....							250	0	0				
Do do de la compagnie du gaz.....							200	0	0				
Do do de la corporation de la cité de Montréal.....							371	0	0				
Débentures de la corporation.....							3032	10	3				
Propriétés foncières.....							10098	17	2				
Billets et balances dues par des agents, entrepreneurs de transport, et autres.....							3032	13	0				
							49103	9	9	£	49103	9	9

Nous, les soussignés, certifions que l'état ci-dessus des affaires de la compagnie d'assurance de Montréal est fidèle et correct au meilleur de notre connaissance et croyance.

J. FERRIER,
Président.
WM. MURRAY,
Gérant.

Appendice
(I.)
23 juin.

No. 16.—ÉTAT des RECETTES et DÉPENSES de la COMPAGNIE d'ASSURANCE du CANADA sur la VIE, pour l'année expirée le 30 avril 1850.

RECETTES.	MONTANT.			DÉPENSES.	MONTANT.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Primes sur 210 polices, et renouvellements.....	5932	7	2	Compte de dépenses.....	1585	5	4
Unité annuité.....	43	13	2	Ré-assurance.....	33	9	10
Honoraires d'entrée.....	40	9	6	Réclamation payée.....	300	0	0
Intérêts sur des placements.....	874	12	11	Dépôts retirés.....	436	5	11
Reçu pour accumulation.....	1116	4	0	Intérêt payé sur des dépôts.....	39	4	3
Honoraires sur les polices, amendés, etc.....	68	11	0	Proportion des profits de la branche mutuelle réclamés en argent ou en déduction.....	8	5	8
Balance en mains, 30 avril 1849.....	£ 8075	17	9	Primes sur des polices discontinuées, effacées.....	175	18	9
	4969	17	1	Balance en mains, 30 avril 1850.....	£ 2577	9	9
	£ 13045	14	10		10468	5	1
					£ 13045	14	10

EXPLICATION de la BALANCE CI-DESSUS.

Argent entre les mains de banquiers.....	£ 790	11	10		£		
Argent entre les mains d'agents.....	616	16	1				
Placements.....	6270	7	6		1407	7	11
Intérêt sur des placements, au 30 avril 1850.....	115	9	5				
Placements sur des polices.....	2606	9	2				
Ameublement du bureau.....	68	11	1		9060	17	2
					£ 10468	5	1

HUGH C. BAKER,
Président.

THOS. M. SIMONS,
Secrétaire.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA SUR LA VIE,
Hamilton, 20 juin 1851.

Appendice
(I.)
23 juin.

Appendice
(I.)
23 juin.

Appendice
(I.)
23 juin.

No. 16.—(Continuation.)—ÉTAT GÉNÉRAL de l'ACTIF et du PASSIF de la COMPAGNIE D'ASSURANCE du CANADA sur la VIE, le 30 avril 1850.

PASSIF.	MONTANT.			ACTIF.	MONTANT.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
3½ pour cent payé sur le capital de £50,000.....	1750	0	0	Argent entre les mains de banquiers.....	790	11	10
Balance déposée pour accumulation, avec intérêt, jusqu'au 30 avril.....	983	14	0	Argent entre les mains d'agents.....	616	16	1
Valeur actuelle des capitaux assurés par 473 polices, y compris d'autres placements, environ £203,725 13s. 6d.....	50166	12	11	Actions de banque, au pair.....	410	0	0
Valeur actuelle d'une annuité de £100 amplifiée.....	579	15	0	Hypothèques, biens-fonds, au pair.....	1037	12	5
				Débiteures provinciales, au pair.....	649	0	0
Balance, étant de surplus.....	£ 53480	1	11	Débiteures de corporation municipale, au pair.....	4981	8	6
	29176	9	6	Annuité qui peut être limitée, garantie sur des immeubles, valeur actuelle.....	386	8	10
				Primes garanties sur des polices.....	2606	9	2
				Intérêt jusqu'au 30 avril 1850, sur les garanties précédentes.....	115	9	5
				Ameublement de bureau.....	68	11	1
				Valeur actuelle du revenu annuel provenant des primes, se montant à £5974 5s. 9d.....	70994	4	1
	£ 82656	11	5		£ 82656	11	5

Nombre de polices émancées..... 573
 Montant couvert par les polices en force..... £203,725 13 6
 Montant annuel des annuités — annuités immédiates..... Point.
 Annuités amplifiées..... £100 0 0

HUGH C. BAKER, *Président.*
 THOS. M. SIMONS, *Secrétaire.*

COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA SUR LA VIE,
 Hamilton, 20 juin 1851.

No. 17.—ÉTAT présenté au Parlement par la COMPAGNIE D'ASSURANCE MARITIME intérieure du ST. LAURENT, pour l'année 1850.

Le montant du CAPITAL souscrit est de CENT MILLE LOUIS; cours actuel, dont quinze pour cent, ou QUINZE MILLE LOUIS ont déjà été versés.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Les fonds et propriétés de la compagnie sont comme suit, savoir:—						
480 actions dans la banque de Gore, se montant au pair, à.....				4800	0	0
200 do dans la banque Commerciale do do				5000	0	0
80 do dans la banque de la Cité de Montréal do				1500	0	0
88 do dans la banque du Haut-Canada do do				1100	0	0
18 do dans la banque de Montréal do do				900	0	0
Billets recevables.....	5274	0	10	£13300	0	0
A déduire les billets payables.....	101	15	8			
Argent en caisse.....				5172	5	7
Valeur à laquelle ont été estimées des chaloupes appartenant à cette institution, employées à recouvrer les effets endommagés.....				1331	10	6
Cinq actions dans la compagnie du télégraphe électrique de Montréal.....				338	14	0
Valeur des effets endommagés non vendus à l'expiration de l'année 1848.....				50	0	0
				10	0	0
				£20202	10	1
Le montant des propriétés assurées pendant l'année dernière, est de.....				£347667	6	2
Primes en provenant.....				£3931	13	2
Le montant des portes payées durant l'année, a été de.....				£779	0	0

Justus S. Merwin, président, et Alpheus Jones, secrétaire et trésorier de la compagnie d'Assurance maritime intérieure du St. Laurent, déclarent respectivement sous serment, qu'au meilleur de leur connaissance et croyance, l'état ci-dessus est fidèle et exact.

J. S. MERWIN,
Président.

ALPHEUS JONES,
Secrétaire.

Assermenté devant moi, à Prescott,
dans les comtés unis de Leeds et Grenville,
Canada-Ouest,
ce 20 juin 1851.

THOMAS GAINFORT, J. P.

IMPRIMERIE DE LOUIS PERRAULT,—RUE DESJARDINS, QUÉBEC.

RAPPORTS D'AGRICULTURE.

1850.

BAS-CANADA.

- No. 1.—COMTÉ DE DRUMMOND.
 - 2.—COMTÉ DE MÉGANTIC.
 - 3.—COMTÉ DE SHERBROOKE, No. 1.
 - 4.—COMTÉ DE SHERBROOKE, No. 2.
 - 5.—COMTÉ DE GASPÉ, No. 2.
 - 6.—COMTÉ DE ROUVILLE, No. 2.
 - 7.—COMTÉ DE HUNTINGDON, No. 2.
 - 8.—COMTÉ DE SHEFFORD.
 - 9.—COMTÉ DE CHAMBLY, No. 2.
 - 10.—COMTÉ DE RICHELIEU, No. 1.
 - 11.—COMTÉ DE TERREBONNE.
 - 12.—COMTÉ DE VAUDREUIL.
 - 13.—DISTRICTS DE TROIS-RIVIÈRES ET ST. FRANÇOIS.
 - 14.—COMTÉ DE BELLECHASSE.
 - 15.—DISTRICT DE QUÉBEC.
 - 16.—COMTÉ DE SAGUENAY.
 - 17.—COMTÉ DE RICHELIEU, No. 2.
 - 18.—COMTÉ DE BERTHIER.
 - 19.—COMTÉ DE LEINSTER.
 - 20.—COMTÉ DE DORCHESTER, No. 1.
 - 21.—COMTÉ DE DORCHESTER, No. 2.
 - 22.—COMTÉ DE ST. HYACINTHE.
 - 23.—COMTÉ DE VERCHÈRES, No. 1—pour 1849.
 - 24.—COMTÉ DE VERCHÈRES, No. 1—pour 1850.
 - 25.—COMTÉ DE VERCHÈRES, No. 2—pour 1850-51.
 - 26.—COMTÉ DES DEUX-MONTAGNES, No. 2.
 - 27.—COMTÉ DE ST. MAURICE.
-

Appendice

(J.)

3 juin.

No. 1.—RAPPORT de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du COMTÉ de DRUMMOND, du 1er
février 1850, au 31 janvier 1851.

Appendice

(J.)

3 juin.

APPROPRIATION.				RECETTES.				
	£	s.	d.		£	s.	d.	
Fonds des dépenses contingentes.....	25	0	0	Souscription annuelle—townships de Grantham, Dunham, Kingsey, Wendover et Wickham.....	40	10	3½	
Fonds pour l'achat d'animaux, outils, grains, semences, etc.....	124	16	7	Subvention du gouvernement.....	191	10	7½	
Fonds pour les prix et les journaux d'agricult.	12	4	3					
	£	162	0	10	£	162	0	10

R. MILLAR,
Trésorier.

DRUMMONDVILLE, juin 1851.

No. 2.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE de MEGANTIC,
pour l'année 1850-51.

PAIEMENTS.				RECETTES.				
	£	s.	d.		£	s.	d.	
Prix accordés.....	99	3	9	Balance en mains restant de l'année dernière..	18	15	0	
Gratifications.....	1	15	0	Montant reçu du gouvernement.....	185	0	0	
Autant voté par le comité, pour construire une salle d'agriculture à Leeds.....	70	0	0	Souscriptions.....	43	10	0	
Impression, papeterie et frais de poste.....	4	2	11	Souscription de Peter Paterson, après le 15 juillet.....	5	0	0	
Dépenses contingentes.....	8	4	4½	Montant reçu pour des "Agriculturists".....	1	11	3	
Payé à compte de l'exposition du district.....	2	7	8					
Balance en mains.....	18	2	6½					
	£	203	16	3	£	203	16	3

MATHEW TIFFENS,
Trésorier.

No. 3.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE, No. 1, pour la division
sud du COMTÉ de SHERBROOKE, pour 1850.

RECETTES.				DÉBOURSÉS.				
	£	s.	d.		£	s.	d.	
Montant des souscriptions.....	27	15	0	Montant des prix et gratifications.....	72	5	0	
Montant reçu du gouvernement.....	75	0	0	Dépenses accessoires.....	14	17	0	
				Autant payé à compte du prix d'un cheval.....	15	13	0	
	£	102	15	0	£	102	15	0

No. 4.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE, No. 2, pour le
COMTÉ de SHERBROOKE.

RECETTES.				PAIEMENTS.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Montant des souscriptions.....	27	7	0	A J. S. Walton, compte d'avertissements.....	5	14	0
Subvention du gouvernement.....	75	0	0	Journal de William Evans, pour 1850.....	3	15	1
Balance restant de l'année dernière.....	31	11	0	Papeterie.....	0	12	6
				Frais de poste.....	0	10	0
				Prix du concours d'été.....	38	6	6
				Impressions, etc.....	2	10	0
				Dépenses, juges des concours, etc.....	3	7	6
				Charrues perfectionnées pour distribution.....	47	15	0
				Exposition d'hiver.....	18	0	0
				Dépenses, etc.....	1	0	0
				Impressions, etc.....	3	0	0
				Journal de William Evans, pour 1849.....	3	0	0
				Balance.....	6	7	0
£	183	18	0	£	133	18	0

No. 5.—RAPPORT ANNUEL de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE de COMTÉ, No. 2, pour le
COMTÉ de GASPÉ, pour l'année 1850.

Ayant eu l'honneur, dans deux occasions précédentes, de traiter assez au long de l'histoire passée, de l'état actuel et de la prospérité future de l'agriculture dans ce district, dans les rapports que j'ai adressés au gouvernement en ma qualité de président, je me bornerai aujourd'hui à un rapide coup d'œil sur les travaux de notre société pendant les douze derniers mois.

En octobre dernier, une exposition d'animaux eut lieu au Bassin de Gaspé, et une autre la semaine suivante à la Grande Grève (séparée par un bras de mer). Conformément à un avertissement inséré dans le journal de notre localité, des prix avaient été offerts également pour les produits de l'horticulture et de la laiterie.

Ces deux expositions ont attiré un grand nombre de personnes respectables et on a paru s'intéresser aux objets de la société. Je dois reconnaître qu'aucune amélioration ne se faisait apercevoir dans la race des bestiaux exposés, ce qui me convainc que les fonds de la société ne sont pas utilement employés de cette manière, et que les intentions du gouvernement et les intérêts de l'agriculture seraient mieux servis en accordant un petit nombre de prix peu con-

sidérables de cette manière, et réserver la plus grande partie de l'octroi et les souscriptions pour l'introduction d'une race supérieure d'animaux, de machines qui économisent la main d'œuvre, et de meilleures graines de semence. J'ai longtemps préconisé ce changement et je le verrais adopté avec plaisir, non seulement dans le district, mais dans tout le Bas-Canada.

Le 10 février dernier, une exposition de grains et de manufactures domestiques eut lieu au bassin, après avoir été annoncée régulièrement. L'exposition faisait honneur à la localité; mais je n'ai observé aucun progrès depuis l'année dernière. L'échantillon de blé de la récolte était 71-4 par minot. Il y avait 24 concurrents; 16 pour l'orge—la plus pesante 61-12; 17 pour l'avoine noire—la plus pesante 43-4, et l'avoine blanche la plus pesante 48-12, poids, 72-12 par minot.

Je dois faire remarquer qu'à raison de délais inévitables qui ont retardé la réception de l'octroi du gouvernement, tous les prix n'ont pas encore été payés, si bien que le tableau du trésorier n'est complet. J'annexe à ce rapport un sommaire indiquant l'état de nos finances jusqu'à ce jour:—

LA SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE de GASPÉ, No. 2, en compte avec P. BUHERANS, TRÉSORIER.

Dr.	£	s.	d.	Av.	£	s.	d.
Argent en mains suivant le dernier compte ...	3	0	0	Autant payé à compte des impressions.....	10	0	0
Subvention du gouvernement.....	75	0	0	Souscription à 20 numéros du journal d'agriculture.....	5	0	0
				Prix payés depuis le dernier rapport.....	38	2	3
				Commission au secrétaire.....	2	16	10
				Frais de poste.....	1	16	10
				Pour service à l'exposition.....	0	4	0
				Balance en mains.....	17	15	1
£	78	0	0	£	78	0	0

Lorsque tous les prix auront été payés, j'aurai l'honneur de vous en transmettre un tableau détaillé, ainsi que des objets pour lesquels ils sont donnés.

Le tout respectueusement soumis.

H. KAVANAGH, Président,
Bassin de Gaspé, 5 juin 1851.

Appendice

(J.)

3 juin.

No. 6.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE, No. 2, du COMTÉ de ROUVILLE, pour l'année 1850.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉPENSES.	£	s.	d.
Montant des souscriptions	26	18	9	Payé en prix	91	16	3
Subvention du gouvernement	75	0	0	Payé aux juges	7	12	8
A Thomas McGuire, pour des animaux	7	10	0	do au secrétaire	3	16	0
Balance de 1849	0	7	8	do pour annonces	4	3	3
				Papier, etc	0	2	6
				Balance en mains	2	6	9
£	109	16	5	£	109	16	5

Appendice

(J.)

3 juin.

No. 7.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE, No. 2, du COMTÉ de HUNTINGDON, pour l'année 1850-51.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉBOURSÉS.	£	s.	d.
Montant reçu au moyen des souscriptions ..	39	2	9	Autant payé en prix à l'exposition d'automne.	62	3	6
do do du gouvernement	75	2	0	Payé en prix au parti de labour	14	10	0
Balance en mains pour 1849-50	9	17	3	do do à l'exposition d'hiver	23	7	6
				Dépenses	22	17	9
				Balance en mains	1	2	3
£	124	0	0	£	124	0	0

No. 8.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du COMTÉ de SHEFFORD, pour l'année 1850.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉPENSES.	£	s.	d.
Montant reçu des souscripteurs	46	18	3	Débourrés pour dépenses accessoires	12	12	3
do do des concurrents pour les fermes, jardins et récoltes	7	17	6	Autant payé en prix	189	17	6
Autant reçu de la caisse publique	138	4	9	Balance en mains	19	3	9½
do do de l'ex-tresorier	24	7	11				
Balance restant en mains suivant le dernier rapport	4	4	1½				
£	221	12	6½	£	221	12	6½

No. 9.—LE TRÉSORIER en compte courant avec la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE, No. 2, du COMTÉ de CHAMBLY.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉBOURSÉS.	£	s.	d.
Argent en mains de l'année dernière, (1849) ..	14	11	11	Débourrés	120	4	6
do reçu de John Yule, (président), montant des souscriptions de l'année 1850.	33	0	0	Balance en mains	1	8	8
do reçu du même, montant de la subvention du gouvernement provincial, (£75.)							
Moins,—l'escompte sur les débentures, les frais de poste et d'agence à Toronto.	74	1	3				
£	121	13	2	£	121	13	2

No. 10.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du COMTÉ de RICHELIEU, No. 1, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Montant entre les mains du trésorier	6	6	1½	Montant payé en prix à des souscripteurs....	46	17	6
Montant reçu par les souscriptions.....	31	5	0	do payé en prix à l'exposition de St. Charles, le 8 octobre 1850.....	46	9	8
Reçu du gouvernement.....	75	0	0	do payé pour papeterie etc., au secrétaire.	6	0	0
				Balance entre les mains du trésorier.....	13	13	1½
£	113	11	1	£	112	11	1½

No. 11.—RAPPORT de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du COMTÉ de TERREBONNE, pour les années 1850-51.

RECETTES.				DÉPENSES.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Reçu de la caisse publique.....	150	0	0	Payé en prix.....	186	5	0
Souscriptions.....	51	0	0	Frais de poste.....	3	14	2
				Papeterie.....	2	2	6
				Impressions.....	12	16	8
				Dépenses contingentes.....	6	2	4
£	201	0	0	£	211	0	8

No. 12.—RAPPORT ANNUEL de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du COMTÉ de VAUDREUIL, pour 1850.

RECETTES.				PAIEMENTS.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Montant des souscriptions.....	26	0	0	Montant dépensé en prix, et déboursés divers.	130	2	6
Montant reçu du gouvernement.....	78	0	0				
Balance en mains.....	26	2	6				
£	130	2	6	£	130	2	6

No. 13.—RAPPORT de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE de DISTRICT des DISTRICTS des TROIS-RIVIÈRES et de ST. FRANÇOIS, pour 1850-51.

APPROPRIATION.				RECETTES.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Dépenses contingentes.....	25	0	0	Octroi d'argent par un warrant.....	500	0	0
Pour l'achat d'animaux.....	99	14	11				
Donné en prix.....	369	0	1				
Donné en gratifications.....	6	5	0				
£	500	0	0	£	500	0	0

Appendice
(J.)

3 juin.

No. 14.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de BELLECHASSE, pour l'année 1850.Appendice
(J.)

3 juin.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant des souscriptions	36	5	0	Montant des prix et gratifications	117	7	6
Octroi du gouvernement	108	15	0	Commission du secrétaire	5	17	4½
				Impressions, etc	13	17	3
				Arrérages des années précédentes	0	11	3½
				Escompte des débetures	1	10	0
				Balance en mains	5	16	7
	£	145	0		£	145	0

No. 15.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du DISTRICT de
QUÉBEC, pour l'année 1850.

PAIEMENTS.				RECETTES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Accordé en prix	429	15	0	Montant reçu du gouvernement	500	0	0
Gratifications	7	17	6	Argent reçu de la société d'agriculture de Mégantic	2	7	8
Impressions et papeterie	27	11	8				
Dépenses contingentes, frais de poste et juges.	37	3	6				
	£	502	7		£	502	7

No. 16.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE,
No. 2, du COMTÉ de SAGUENAY, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant des souscriptions	23	7	6	Montant des prix	71	6	0
Octroi du gouvernement	70	2	6	Payé au trésorier	1	7	6
				Souscription au journal d'agriculture	3	5	0
				Acte de procuration	0	10	0
				Commission du secrétaire	3	11	6
				Papeterie, etc	1	5	10
				Balance en mains	12	9	2
	£	93	10		£	93	10

No. 17.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE,
No. 2, du COMTÉ de RICHELIEU, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant des souscriptions	31	0	6	Balance due au trésorier, 1849	2	12	6
do reçu de la caisse publique	75	0	0	Montant des prix	49	13	6
				Allouance au secrétaire	2	9	8
				Réservé pour acheter des grains	18	6	8
				Dépenses contingentes	22	10	0
				Balance en mains	10	7	11
	£	106	0		£	106	0

No. 18.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de BERTHIER, pour l'année 1850-51.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Balance de l'année dernière.....	25	11	3	Montant des prix.....	140	5	9
Montant des souscriptions.....	40	15	0	Commission du secrétaire.....	7	0	0
Octroi du gouvernement.....	123	5	0	Impression de circulaires et autres dépenses..	17	7	2
				Balance en mains.....	23	18	4
	188	11	3		£ 188	11	3

No. 19.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de LEINSTER, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Balance entre les mains du trésorier.....	10	4	10	Montant des prix.....	114	2	0
Montant des souscriptions.....	36	0	4	Impressions et achat de livres.....	8	0	0
Octroi du gouvernement.....	106	1	0	Dépenses de bureau, salaires du secrétaire, des juges, etc.....	28	18	8
				Balance en mains.....	1	5	6
	£ 152	6	2		152	6	2

No. 20.—EXTRAIT des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de DORCHESTER, No. 1, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant des souscriptions.....	27	7	6	Payé en prix.....	107	10	0
Montant reçu de la caisse publique.....	75	0	0	Dépenses incidentes.....	19	17	10
Balance en mains de 1849.....	31	17	5	Balance entre les mains du trésorier.....	6	17	1
	£ 134	4	11		£ 134	4	11

No. 21.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de DORCHESTER, No. 2, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant reçu par souscription.....	27	7	6	Montant payé pour impressions, annonces, com- mission du secrétaire et autres dépenses accessaires.....	19	17	10
Montant reçu de la caisse publique.....	75	0	0	Montant payé en prix.....	107	10	0
Balance entre les mains du trésorier en février 1850.....	31	17	5	Balance en mains.....	6	17	1
	£ 134	4	11		£ 134	4	11

Appendice

(J.)

3 juin.

No. 22.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de ST. HYACINTHE, pour l'année 1850.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉPENSES.	£	s.	d.	
Montant des souscriptions.	97	14	0	Payé pour différentes espèces de grains.....	113	18	0	
Octroi du gouvernement.	150	0	0	Payé pour livres de compte, souscription au journal d'agriculture.....	7	5	3	
				Balance en mains.....	136	15	9	
	£	247	14	0		347	14	0

No. 23.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE No.
1, du COMTÉ de VERCHÈRES, pour l'année 1849.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉPENSES.	£	s.	d.		
Montant des souscriptions.....	54	0	0	Payé pour grains.....	81	0	0		
De l'honorable M. Leslie.....	2	10	0	Montant des prix.....	43	3	6		
De G. E. Cartier, écuyer, M. P. P.....	2	10	0	Payé aux juges, secrétaire, etc.....	13	16	0		
Droits d'entrée payés par les concurrents.....	1	18	9	Balance en mains.....	5	3	9		
Déductions sur les prix.....	6	4	6						
Octroi du gouvernement.....	75	0	0						
	£	143	3	3		£	143	3	3

No. 24.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE No.
1, du COMTÉ de VERCHÈRES, pour l'année 1850.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉPENSES.	£	s.	d.		
Honorable James Leslie.....	2	10	0	Payé pour des grains.....	32	5	0		
G. E. Cartier, écuyer, M. P. P.....	2	10	0	Montant des prix.....	65	12	3½		
Souscriptions.....	2	10	0	Payé aux juges, secrétaire, etc.....	13	2	4½		
Droits d'entrée payés par les concurrents.....	2	18	9	Dépenses.....	110	19	8		
Octroi du gouvernement.....	75	0	0	Déficit.....	1	7	5		
Balance de l'année précédente.....	5	3	6						
	£	109	13	3		£	109	13	3

No. 25.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de VERCHÈRES, No. 2, pour l'année 1850.

RECETTES.	£	s.	d.	DÉPENSES.	£	s.	d.		
Balance restant dans les fonds de l'année 1849.	15	1	4½	Payé pour graines de trèfle, en 1850 et 1851..	140	0	0		
Montant des souscriptions pour 1850.....	33	5	4	Impressions.....	2	0	0		
Don de l'honorable James Leslie.....	2	10	0	Prix décernés à l'exposition de 1850.....	61	10	3		
Don de G. E. Cartier, éc., M. P. P.....	2	10	0	Au secrétaire pour sa commission.....	3	1	0½		
Souscription de Calixte Guertin, postérieure au rapport.....	0	5	0	Avis transmis par le secrétaire.....	0	3	9		
Intérêt de la banque d'épargne.....	0	15	0	Quinze exemplaires du journal d'agriculture..	2	10	0		
Souscriptions pour l'année 1851.....	46	5	0	Frais de poste, y compris le journal d'agricul- ture.....	0	5	6		
Don de l'honorable James Leslie.....	2	10	0	Cartes et rubans pour l'exposition.....	1	1	6		
Don de G. E. Cartier, éc., M. P. P.....	2	10	0	Commission à l'agent pour retirer l'octroi du gouvernement.....	0	15	0		
Souscription d'Edouard Dufresne, postérieure au rapport.....	0	5	0	Escompte sur l'argent du gouvernement.....	0	2	6		
Octroi du gouvernement pour 1850 et 1851...	150	0	0	Balance en mains.....	44	8	0		
	£	255	17	8½		£	255	17	6½

Appendice

(J.)

3 juin.

Appendice
(J.)
3 juin.

No. 26.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE, No. 2,
du COMTÉ des DEUX-MONTAGNES, pour l'année 1849.

Appendice
(J.)
3 juin.

RECETTES.				DÉPENSES.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Montant des souscriptions	30	2	1	Montant des prix	107	0	0
Octroi du gouvernement	75	0	0	Impression d'avis, etc.	4	10	0
Balances en mains	2	10	8½	Payé aux juges, etc.	7	11	0
Partie des souscriptions de 1851	16	16	5	Payé au secrétaire	5	4	6
				Escompte	0	3	8½
£	124	9	2½	£	124	9	2½

No. 27.—SOMMAIRE des RECETTES et DÉPENSES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du
COMTÉ de ST. MAURICE, pour l'année 1850.

RECETTES.				DÉPENSES.			
£	s.	d.		£	s.	d.	
Montant des souscriptions	47	18	0	Prix et autres dépenses de la société	172	4	9
Reçu de la caisse publique	143	12	6	Balance entre les mains du trésorier	19	5	9
£	191	10	6	£	191	10	6

HAUT-CANADA.

No. 1.—DISTRICT DE HURON.

2.—TOWNSHIP DE STRATFORD, COMTÉ DE HURON.

3.—TOWNSHIP DE BLANCHARD, COMTÉ DE HURON.

4.—TOWNSHIP DE HARPURHEY, COMTÉ DE HURON.

5.—CHEMIN DE LONDON, COMTÉ DE HURON.

6.—COMTÉ DE KENT.

7.—COMTÉ DE MIDDLESEX.

8.—COMTÉ DE WATERLOO.

9.—TOWNSHIP DE GUELPH, COMTÉ DE WATERLOO.

10.—TOWNSHIP DE ERAMOSA, COMTÉ DE WATERLOO.

11.—TOWNSHIP DE NICHOL, COMTÉ DE WATERLOO.

12.—TOWNSHIP DE PUSLINCH, COMTÉ DE WATERLOO.

13.—TOWNSHIP DE GWILLIMSBURY-OUEST, COMTÉ DE SIMCOE.

14.—TOWNSHIP DE CLARENCE.

15.—COMTÉ DE RUSSELL.

16.—COMTÉ DE LANARK.

17.—COMTÉS UNIS DE PRESCOTT ET RUSSELL.

18.—COMTÉ DE CARLETON.

19.—COMTÉS UNIS DE LANARK ET RENFREW.

20.—TOWNSHIP DE DALHOUSIE.

21.—COMTÉ DE PRINCE EDOUARD.

Appendice (J.)
3 juin.

No. 4.—ÉTAT des AFFAIRES de la BRANCHE du TOWNSHIP de HARPURHEY de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du DISTRICT de HURON, pour l'année 1850.

		DÉPENSES.			RECETTES.		
		£	s.	d.	1850	1851	
25 mai 1850	Frais de poste pour le secrétaire	0	2	7½	février	1850	Balance
9 août	do	0	1	1½	do	do	Souscriptions et dons
21 do	23 papiers, société	0	2	6	do	septembre	Don de la compagnie du Canada
8 septembre	Frais de poste	0	0	4½	do	do	Octroi du gouvernement
14 do	do	0	0	4½			
17 do	do	0	0	4½			
do	1 lb. de clous	0	0	9			
do	Frais de poste	0	0	4½			
20 do	Dîner aux juges	1	12	4½			
do	Au surveillant de l'exposition	0	3	9			
do	Frais de poste	0	0	9			
do	1 main de papier	0	1	3			
do	¼ pour cent payé au trésorier de la société mère, sur l'octroi du gouvernement	2	8	0			
do	Prix décernés	39	2	6			
10 do	Frais de poste	0	0	4½			
23 do	Prix accordés au concours de labourage	6	0	0			
do	Dîner des juges	0	9	4½			
do	Exposition générale du Canada	0	2	6			
7 novembre	Frais de poste	0	0	9			
do	Salaires du trésorier et du secrétaire	6	0	0			
do	A. Woodcock, pour impressions	3	10	0			
do	Frais de poste, voir 26 et 29 novembre	0	0	9			
do	Balance	7	9	8			
		£ 66	10	6½	19 février	1851	Balance en mains

G. THOMPSON, Secrétaire.

No. 5.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la BRANCHE du CHEMIN de LONDON de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du COMTÉ de HURON, pour l'année 1850.

		RECETTES.			DÉPENSES.		
		£	s.	d.	1850	1851	
25 mai 1850	Souscriptions	11	5	0	février	1850	Montant payé en prix
9 août	Argent entre les mains du secrétaire, l'année dernière	4	6	7	do	do	Salaires du secrétaire
21 do	Part de l'octroi du gouvernement	26	2	3	do	septembre	Frais de poste
8 septembre	Part du don de la compagnie du Canada	1	16	2			Livre du secrétaire
14 do	Balance due au trésorier	0	2	1½			Dépensé le jour de l'exposition pour les juges
17 do							Honoraires du trésorier à Goderich
do							Payé pour impressions
do		£ 44	3	11			

Appendice (J.)
3 juin.

Appendice (J.)
3 juin.

No. 6.—ÉTAT des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du COMTÉ de KENT, pour l'année 1850.

		RECETTES.			PAIEMENTS.				
		£	s.	d.		£	s.	d.	
30 juin 1850	Argent reçu par Malcolm Weir, trésorier de la société d'agriculture d'embranchement de Raleigh, constituant son dépôt des souscriptions pour l'année 1850.	13	10	0	19 juin 1850	Payé à Malcolm Weir, trésorier de la société d'agriculture de la branche de Raleigh, comme proportion afferente pour souscriptions pour l'année 1849.	36	0	0
do do	Argent reçu de John Turtle, trésorier de la société d'agriculture d'embranchement de Zone, constituant son dépôt des souscriptions pour l'année 1850.	8	12	6	do do	do à John Turtle, trésorier de la société d'agriculture de la branche de Zone, comme proportion afferente pour souscription pour l'année 1849.	17	5	0
31 décembre do	Argent reçu de James Dougall, trésorier de la ci-devant société du district de l'Ouest, comme proportion afferente à cette société sur la somme octroyée par la législature en l'année 1850.	46	15	4	15 janvier 1851	do à Thomas M. Taylor, pour l'achat de 100 copies de la lecture de Hind sur l'agriculture.	6	5	0
					do do	do à Malcolm Weir, trésorier de la société d'agriculture de la branche de Raleigh, comme proportion afferente pour souscriptions pour l'année 1850.	25	0	0
					do do	do à John Turtle, trésorier de la société d'agriculture de la branche de Zone, comme proportion afferente des souscriptions pour l'année 1850.	17	5	0
					do do	do pour impressions.	0	12	6
						Total des paiements, courant	102	7	6
		69	17	10					

No. 7.—TABLEAU indiquant les sommes d'argent reçues par le trésorier de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du COMTÉ de MIDDLESEX, et la balance entre ses mains, pour l'année terminée le 31 décembre 1851; et comment elles ont été dépensées.

		Dr.			Av.				
		£	s.	d.		£	s.	d.	
12 janvier 1850	Balance entre les mains du trésorier, de 1849	312	1	2	12 janvier 1850	Escompte, agence et frais de poste sur les débentures de l'appropriation du gouvernement.	10	13	6
1 ^{er} septembre do	Argent reçu des membres par souscriptions	76	5	6	do do	Payé au trésorier, branche de St. Thomas	57	9	9
do do	do do de la branche de St. Thomas	19	0	0	do do	do do de Malahide	63	7	4
do do	do do du township d'Adelairde	12	5	0	do do	do do d'Adelairde	69	5	0
do do	do do société du township de Metcalfe.	24	10	0	do do	do journaux d'agriculture	9	3	3
do do	do do entrées des moutons et cochons à l'exposition annuelle.	1	18	14	do do	do frais de poste de l'agriculture et d'une lettre	0	3	6
1 ^{er} octobre do	do do loyer de terrains de John Alway	0	15	0	do do	do frais de poste	0	2	6
15 do do	do do octroi du gouvernement	250	0	0	do do	do frais de poste de "l'Agriculturist"	0	2	6
11 novembre do					do do	do affiches	0	1	3
					do do	do prix, exposition du printemps	26	15	0
						Porté en l'autre part	237	3	7
		716	14	94					

Appendice (J.)
3 juin.

Appendice
(J.)
3 juin.

No. 8.—JOHN HARLAND, trésorier, en compte avec la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du COMTÉ de WATERLOO.

RECETTES.		DEPENSES.	
£	s. d.	£	s. d.
20	10 0	14	17 0
32	15 0	42	13 0
20	0 0	66	17 0
47	10 0	96	11 8
5	0 0	57	15 0
3	0 0	6	9 0
1	10 0	1	3 6
250	0 0	5	13 3
		0	17 3
		1	7 6
		3	2 6
		3	7 9
		0	15 0
		2	1 9
		20	0 0
		7	8 6
		380	5 0
			£

No. 9.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du TOWNSHIP de GUELPH, pour l'année 1850.

RECETTES.		DEPENSES.	
£	s. d.	£	s. d.
15	17 0	34	17 6
96	11 8	5	0 0
1	10 0	8	5 0
		5	2 6
		0	0 9
		0	10 0
		0	15 0
		0	18 9
		2	11 6
		4	9 0
		1	2 6
		0	15 0
		0	2 6
		1	10 0
		27	10 8
		113	18 8
			£

Appendice
(J.)
3 juin.

Appendice
(J.)
3 juin.

No. 10.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du TOWNSHIP d'ERAMOSA, pour l'année 1850.

RECETTES.		DÉPENSES.	
23 mars 1850	28 septembre do	23 mars 1850	28 septembre do
£	s. d.	£	s. d.
Argent en mains à cette date.....	5 11 8½	Argent payé en prix.....	53 0 0
do reçu de la société mère.....	66 17 0	do G. M. Keeling.....	1 5 0
		do E. Woodfold.....	2 5 0
		do T. Sandilands.....	1 2 6
		do J. Smith.....	0 3 0
		Balance en mains.....	14 13 2½
			£ 73 8 8½

No. 11.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du TOWNSHIP de NICHOL, pour l'année 1850.

RECETTES.		DÉPENSES.	
23 mars 1850	28 septembre do	23 mars 1850	28 septembre do
£	s. d.	£	s. d.
Argent en mains à cette date.....	2 19 8½	Argent payé en prix.....	27 3 9
do reçu de la société mère.....	40 13 4	do Martin.....	0 3 9
		do G. Jacdine.....	0 7 3
		do J. Glover.....	1 6 3
		do G. M. Keeling.....	0 1 5
		do J. Smith.....	0 1 6
		Souscriptions créitées dans le compte avec la société mère, en sus du montant reçu.....	2 0 0
		Balance en mains.....	11 5 6½
			£ 43 13 0½

No. 12.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE du TOWNSHIP de PUSLINCH, pour l'année 1850.

RECETTES.		DÉPENSES.	
23 mars 1850	28 septembre do	23 mars 1850	28 septembre do
£	s. d.	£	s. d.
Argent en mains à cette date.....	3 18 8	Argent payé en prix.....	28 7 6
do reçu de la société mère.....	42 13 0	do J. McMeekin.....	2 0 0
		do F. W. Stone.....	0 15 4½
		do John Smith.....	0 2 6
		do George Pirie.....	0 19 6
		Erreur découverte par les auditeurs.....	1 0 0
		Balance en mains.....	13 6 9½
			£ 45 11 8

Appendice
(J.)
3 juin.

Appendice
(J.)
3 juin.

No. 13.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du TOWNSHIP de GWILLIMSBURY-OUEST, COMTÉ de SIMCOE, pour l'année 1850.

RECETTES.		DÉPENSES.	
£	s. d.	£	s. d.
53	17 3	69	15 0
25	7 6	7	4 1
45	13 2½	66	18 10½
19	0 0		
£ 143	17 11½	£ 143	17 11½

No. 14.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du TOWNSHIP de CLARENCE, pour l'année 1850.

RECETTES.		DÉPENSES.	
£	s. d.	£	s. d.
0	3 4½	45	3 9
18	0 0	5	0 0
25	0 0	1	11 0
3	16 3		
4	9 4½		
0	5 9		
£ 51	14 9	£ 51	14 9

No. 15.—SOMMAIRE des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du COMTÉ de RUSSELL, pour l'année 1850.

DÉPENSES.		RECETTES.	
£	s. d.	£	s. d.
0	15 0	0	0 7½
0	10 0	50	0 0
61	12 0	25	0 0
9	10 0		
2	0 6½		
0	13 1		
£ 75	0 7½	£ 75	0 7½

Appendice
(J.)
3 juin.

No. 16.—RAPPORT de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE de PERTH, COMTÉ de LANARK,
pour l'année 1850.

Le montant des souscriptions reçues par le trésorier durant l'année, est de £75 13s., celui provenant de la caisse publique est de £96 4s. 8d.; montant provenant d'autres sources, savoir: balance de 1849, £253 2s. 10d., formant ensemble une somme de £425 0s. 6½d.

La société a payé pour prix, journaux d'agriculture, remboursement de billets promissoires dus par la société à différentes personnes, et autres dépenses accessoires, une somme de £293 3s. 5½d., laissant en faveur de la société une balance de £131 17s. 1d.

En terminant ce rapport il suffit de dire, que l'établissement de bibliothèques, les lectures publiques, et la circulation étendue des journaux d'agriculture; ainsi que le zèle et l'énergie déployés par les officiers de la société, ont fait faire de grands progrès dans la connaissance et la pratique de l'agriculture.

THOMAS THOMPSON,
Secrétaire.

PERTH, 22 mai 1851.

No. 17.—ÉTAT SOMMAIRE des RECETTES et DÉBOURSÉS de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE
des COMTÉS UNIS de PRESCOTT et RUSSELL, pour l'année 1850.

RECETTES.			DÉBOURSÉS.		
	£	s. d.		£	s. d.
Montant de l'octroi provincial	250	0 0	Montant payé à la société de Cumberland....	75	0 0
Balance en mains depuis l'année dernière....	2	1 0	do do de Clarence	43	15 0
Montant des souscriptions pour 1850	76	0 0	Mont. des prix décer. pour grains, etc., soc. de c.	192	0 0
Montant des souscriptions payées par les sociétés des towns de Clarence et Cumberland.	43	15 0	Montant payé au secrétaire, soc. de cto.....	0	5 0
			do au trésorier.....	5	0 0
			do au percepteur.....	5	0 0
			do aux experts	18	15 0
			do pour impressions.....	6	10 0
			do au concours de labourage.....	9	10 0
			do frais de poste	0	14 8
			Balance entre les mains du trésorier	9	6 4
	£	371 16 0		£	371 16 0

No. 18.—ÉTAT des AFFAIRES de la SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE du COMTÉ de CARLE-
TON, pour l'année 1850.

RECETTES.			DÉPENSES.		
	£	s. d.		£	s. d.
Souscriptions, comté.....	50	15 0	Balance suivant compte du 24 juin 1850.....	17	17 1
do township de Goulbourn.....	20	7 8	Journaux d'agriculture, pour être distribués..	4	0 0
do do de Fitzroy	20	0 0	Frais de poste et impressions.....	7	4 2
do do de Huntley	19	0 0	Dépenses des juges des récoltes	6	15 0
Octroi de la législature.....	250	0 0	Dépenses de l'exposition agricole	4	14 0
			Par argent au trésorier du township de Goul- bourn.....	66	7 1
			do au trésorier du township de Fitzroy..	65	3 7
			do do do de Huntley..	61	18 2
			Prix décornés, comté	102	5 0
			Balancef.....	28	18 6
	£	360 2 6		£	360 2 6

Appendice (J.)
3 juin.

No. 19.—COMPTE de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE des COMTÉS UNIS de LANARK et RENFREW, pour l'année 1850.

		DÉPENSES.			RECETTES.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
—	mai 1850 ..						
	Payé au gardien des animaux.....	29	7	5			
	do pour cheval à Montréal.....	93	17	2½			
	do palefrenier pour ce cheval.....	7	17	0			
	do gardien du cheval.....	20	19	1			
	do licol, etc., pour le cheval.....	1	1	11½			
	do prix.....	53	13	6			
	do dépenses de l'exposition.....	3	8	8½			
	do frais de poste, papeterie, impressions, etc.....	7	13	0½			
	do dépenses des inspecteurs des récoltes.....	2	14	0			
	do pour ferrer un cheval, etc.....	0	18	10½			
	Société d'agriculture de Smith's Falls.....	40	9	2½			
	do Dalhousie.....	11	3	11			
	do Lanark.....	2	15	0			
	do Perth.....	96	4	8½			
	Argent en mains à cette date.....	20	11	0½			
16	janvier 1851 ..				397	13	8
		£			£		

No. 20.—RAPPORT de la SOCIÉTÉ d'AGRICULTURE de DALHOUSIE, dans les COMTÉS UNIS de LANARK et RENFREW, pour l'année 1850.

		RECETTES.			DÉPENSES.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
1	janvier 1850 ..						
	John Donald, trésorier, argent en mains.....	2	5	5½			
	Souscriptions du 25 août 1849, jusqu'à cette date.....	2	5	0			
	Octroi du gouvernement pour 1849.....	2	16	2			
	do do 1848.....	4	4	0			
	Souscriptions du 22 janvier à cette date.....	6	1	0			
	do du 26 du courant à cette date.....	0	16	6			
	Octroi du gouvernement pour 1850.....	11	3	9			
24	février 1851 ..				29	11	10½
		£			£		
1	janvier 1850 ..						
	Argent payé pour frais de poste.....	0	1	1½			
	do à William Stead, pour deux bœufs.....	1	5	0			
	Escompte sur débentures.....	0	1	3			
	Argent envoyé pour 25 copies du "British American Agriculturist".....	3	2	6			
	Frais de poste sur envoi d'argent et papiers.....	0	13	5½			
	Frais de poste.....	0	9	4½			
	Argent payé à William Cuthbertson, pour deux bœufs.....	2	12	6			
	do dépensé pour amener un bœuf de Bathurst.....	0	2	6			
	do transmis pour 25 copies du "British American Agriculturist".....	3	3	6			
	Frais de poste pour papiers et remises d'argent.....	0	13	5½			
	do pour l'octroi du gouvernement.....	0	0	9			
	Argent payé pour imprimer les avertissements.....	0	3	9			
	do pour deux "cultivators".....	2	17	6			
	do livre des minutes.....	0	0	6			
	Différence de prix sur 13 minots de blé de semence, au prix de 4s.—						
	transport, ls.— vendu à des membres pour 3s. 9d. le minot.....	0	16	3			
	Argent en mains.....	13	16	5½			
		£			£		

Appendice (J.)
3 juin.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE RAPPORT

DE LA

SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE

DU

BAS-CANADA,

ET SUR CELUI DE LA SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE DU COMTÉ DE BEAUHARNOIS.

Le Comité Spécial auquel ont été renvoyés le rapport annuel de la société d'agriculture du Bas-Canada, et le rapport spécial de la société d'agriculture du comté de Beauharnois, a l'honneur de faire rapport comme suit :—

Votre comité, conformément à l'ordre de référence de votre honorable chambre, a examiné avec le soin que requiert le sujet, le rapport de la société d'agriculture du Bas-Canada et le rapport spécial de la société d'agriculture du comté de Beauharnois.

Votre comité a appris avec plaisir que les publications française et anglaise soutenues par la société du Bas-Canada, sous le nom de "Journal d'Agriculture," se maintiennent avec bonheur et ont une circulation considérable.

La société d'agriculture du Bas-Canada a institué une enquête dans le but de résoudre différents problèmes relatifs à l'agriculture pratique dans le Bas-Canada, et votre comité attire l'attention de votre honorable chambre sur les documents fournis par cette enquête, documents qui sont attachés au présent rapport.

Votre comité n'entre pas dans l'examen des diverses questions que la société du Bas-Canada s'est posées dans l'enquête dont il vient d'être parlé, et qui ont trait spécialement à la pratique de l'agriculture; votre comité ayant à s'occuper particulièrement de cette partie du rapport qui concerne les moyens législatifs à prendre pour l'avancement de l'agriculture et la diffusion des connaissances agronomiques.

Le retour spécial de la société d'agriculture du comté de Beauharnois confirme votre comité dans l'opinion consolante que l'agriculture, comme science et comme industrie, fait des progrès constants et rapides.

Votre comité croit devoir remarquer qu'il serait désirable que chaque société de comté fit annuellement un retour spécial dans le genre du rapport de la société de Beauharnois; mais il ne peut s'empêcher de remar-

quer qu'il serait aussi désirable d'éliminer de tels documents tout préjugé sectionnaire, et particulièrement tout esprit de sectarisme.

Votre comité regrette donc la couleur donnée à certaines parties du retour de la société du comté de Beauharnois, et surtout à cette partie du retour où il est parlé des fêtes d'obligation chez les catholiques, allusion d'autant plus maladroite, qu'il n'est guère probable que la législature fasse aux cultivateurs catholiques une obligation du travail à des jours consacrés par leur culte à l'adoration de leur créateur.

Votre comité réfère au rapport fourni, l'an dernier, à votre honorable chambre et aux documents qui y sont annexés, ainsi qu'à l'appendice du présent rapport, et se contentera de donner ci-dessous le canevas de la mesure que votre comité croit devoir recommander à l'adoption de la législature comme le meilleur moyen à prendre, pour le présent, d'encourager l'agriculture dans un pays que, on ne saurait trop le répéter, la nature a formé spécialement pour l'exploitation agricole.

Votre comité recommande donc la création de deux surintendants d'agriculture pour le Bas-Canada, l'un pour les districts réunis de Québec, Trois-Rivières et Gaspé, et l'autre pour les districts réunis de Montréal et St. François, lesquels surintendants auront pour devoir,—

1.—De visiter leurs districts respectifs une fois l'an.

2.—De faire un rapport annuel de la visite de leur circonscription territoriale, lequel rapport devra, entre autre chose, comprendre la description des différents sols, des amendements qui y conviennent; la description des accidents de la surface des différents terrains, de leur exposition naturelle, de leur état d'assèchement, de défrichement et de culture; des engrais que la nature met sous la main de l'agriculteur; des moyens de remédier aux défauts actuels de l'agriculture pratique.

3.—De veiller à la due conduite des sociétés d'exposition dont il sera plus loin parlé; d'inspecter les

Appendice
(J.)

13 août.

comptes de ces différentes sociétés dont ils seront membre *ex officio*, et les aviseurs naturels dans l'étendue de leurs districts.

4.—De voir à ce qu'il soit formé une société d'exposition dans chaque comté, et donner, dans leurs rapports annuels, un état détaillé des affaires de chacune de ces sociétés dans l'étendue de leurs districts respectifs.

5.—De veiller à ce que chaque école commune soit munie d'un traité élémentaire d'agriculture.

6.—Dans ses visites annuelles, de donner des lectures publiques sur l'agriculture au moins une fois dans chaque comté.

7.—D'assister, en autant que faire se pourra, aux expositions agricoles des sociétés de comté.

Les surintendants, comme on peut le voir, formeront la partie administrative du système recommandé; ils seront en outre le corps enseignant, le seul qu'il soit possible d'espérer sous les circonstances actuelles. L'importance d'une exploration comme celles que seront tenus de faire annuellement les surintendants a tellement été sentie dans le Nouveau-Brunswick, que la législature de cette dernière province a cru devoir faire exécuter un semblable examen de son territoire, par le célèbre professeur Johnson, dont le rapport dans cette occasion a donné un essor nouveau à l'agriculture. On conçoit en outre que la présence des surintendants, leurs conseils seront un puissant auxiliaire pour ceux qui s'occupent à réveiller l'apathie du peuple, et à le faire marcher dans la voie du progrès. Les rapports des surintendants seront le point de comparaison de l'état de l'agriculture dans les différentes localités et des progrès respectifs des différents comtés dans la culture des céréales, des légumes, dans l'élevage du bétail et dans tous les genres d'exploitation qui constituent l'industrie agricole. Ces surintendants, en outre, seront les aviseurs naturels des différentes sociétés, et leur bureau sera le lieu où chacun pourra aller puiser les renseignements nécessaires pour savoir où se procurer, soit un instrument perfectionné, soit un animal d'une belle race, soit une semence d'une qualité supérieure.

Votre comité, sans s'étendre plus au long sur l'importance de ce premier moyen de faire progresser l'agriculture dans le Bas-Canada, passe de suite au second, consistant dans la formation de sociétés d'exposition dans le genre de celles qui existent aujourd'hui, mais avec des changements notables. Prenant en considération le surcroît de dépense qui sera occasionné par la création de deux bureaux de surintendants et la publication d'un traité élémentaire comme ci-dessus prescrit, votre comité propose de réduire à £4000, la somme actuellement accordée aux sociétés d'expositions; laquelle somme sera annuellement mise à la disposition des deux surintendants qui s'assembleront à Québec pour partager cette somme entre les différents comtés, en raison de la population et de l'étendue de terre possédée dans chaque comté; la population étant prise pour cinq, le nombre d'arpents de terre comptera pour un. Pour avoir droit à telle part de cet octroi, chaque comté devra former une société agricole composée d'au moins vingt-cinq membres, souscrivant au moins cinq chelins chacun, laquelle société élira chaque année, un bureau de sept directeurs, dont l'un sera président et l'autre secrétaire, et qui aura la gestion des affaires et deniers de la société. Les sociétés seront tenues de tenir une ou deux expositions annuelles de produits et animaux en la manière usitée dans le Bas-Canada, dans lesquelles expositions

des prix seront accordés aux produits les meilleurs, en la manière prescrite par le bureau de direction, et dont avis auront été donnés dans chaque paroisse du comté. Les prix ainsi accordés pourront être distribués en argent, en livres sur l'agriculture, en instruments aratoires perfectionnés ou en semences d'une qualité supérieure. Les comtés trop étendus pour pouvoir tirer tous les avantages voulus d'une société unique, pourraient former deux sociétés et partager ainsi la somme allouée à tel comté à la condition de former une société de vingt-cinq membres pour chaque division ainsi établie. La compétition pour les prix accordés dans ces expositions devrait être ouverte à tous les habitants du comté où se tiendra telle exposition.

Dans le cas où une société, ou le bureau de direction d'un comté ou d'une division de comté, jugerait que le système des expositions devrait faire place à un autre, et que l'octroi et les souscriptions formant le montant à leur disposition seraient mieux employés en les affectant à l'établissement de fermes-modèles ou d'écoles d'agriculture, ou de toute autre manière, ils pourront approprier les deniers de telle façon qu'ils l'entendront, pourvu qu'ils en aient donné avis préalable au surintendant de leur district et l'aient consulté sur le sujet.

Le cas advenant qu'une société de comté formerait, avec ses souscriptions réunies à l'octroi, une somme de £150, et au-delà, il sera loisible à telle société de tenir des expositions dans chaque paroisse, si cela paraît devoir être avantageux.

Chaque société de comté ou de division de comté, devrait être tenue de transmettre, chaque année, à la législature, un retour spécial de ses travaux et de l'état de l'agriculture dans le comté, et au surintendant du district, un compte-rendu des expositions, de la distribution et de l'emploi des deniers.

Votre comité, en recommandant à votre honorable chambre de donner aux sociétés de comté le droit de régler la manière de disposer des argents confiés à leur gestion, et de leur laisser la plus grande latitude possible dans l'adoption des moyens à employer pour promouvoir les intérêts de l'agriculture, a eu en vue de rencontrer la diversité d'opinions entretenues dans le public sur l'efficacité des différents modes d'encouragement à donner aux cultivateurs. Votre comité a lieu de croire qu'en agissant ainsi, on verra cesser les causes de mécontentement exprimé dans différents comtés ou sociétés d'exposition. L'obligation faite à ces associations de consulter les surintendants est un échec nécessaire contre les mauvais résultats qui pourraient surgir d'un pareil système. Votre comité réfère au rapport du comité de l'année dernière, quant à ce qui a rapport aux suggestions qu'il est bon de faire aux directeurs de ces diverses sociétés.

Le dernier moyen que votre comité suggère à votre honorable chambre, pour la diffusion des connaissances agricoles, est d'offrir un prix de cent louis pour le meilleur traité élémentaire d'agriculture, renfermant, dans un petit volume, toutes les notions pratiques d'un bon système; lequel prix serait délivré à la personne qui aura fourni au concours l'ouvrage jugé supérieur par trois personnes choisies pour juges par le gouverneur en conseil, lesquels juges s'assembleront à Montréal, dans le mois de juin mil huit cent cinquante-deux, pour examiner les différents ouvrages soumis au concours en la manière qui, aussitôt après la publication de la mesure suggérée, sera prescrite par une proclamation du gouverneur, ouvrant le concours et fixant les règles à suivre dans l'envoi des ouvrages.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

Le traité dont il s'agit sera traduit de la langue dans laquelle il aura été écrit, et publié aux frais de la province, et distribué dans les familles et les corporations d'écoles, à 50,000 exemplaires en français, et 12,000 exemplaires en anglais, laquelle distribution se fera par les surintendants, à raison de la population respective de leurs districts, d'après le dernier recensement général pour le temps d'alors.

Votre comité n'entretient pas le moindre doute sur l'efficacité des moyens suggérés dans ce rapport, et croit que l'adoption d'une loi fondée sur ces recommandations serait reçue avec plaisir par la grande majorité des habitants du Bas-Canada. Votre comité n'entre pas dans l'examen des autres moyens d'encourager l'agriculture, notamment dans l'adoption d'écoles modèles d'agriculture; votre comité trouvant dans l'esprit public trop de différence d'opinion, et étant en outre restreint dans les bornes que lui prescrit l'octroi législatif actuel. A ce sujet, votre comité croit devoir exprimer à votre honorable chambre, l'opinion que cet octroi est bien faible, comparé à l'importance de l'objet en vue, et espère que la législature du pays verra la nécessité d'augmenter cet octroi pour le Haut comme pour le Bas-Canada.

Le tout respectueusement soumis,

J. C. TACHÉ, Président.
MM. ARMSTRONG,
" BOUTILLIER,
" DUCHESNAY,
" LACOSTE,
" McCONNELL.
" SANBORN.

12 août 1851.

APPENDICE DU RAPPORT.

APPENDICE A.

Aux honorables chevaliers, bourgeois et citoyens, composant les communes du Canada, assemblés en parlement provincial.

Rapport annuel de la "Société d'agriculture du Bas-Canada," au parlement provincial.

Les directeurs de la "Société d'agriculture du Bas-Canada" ont l'honneur de faire, comme suit, leur rapport annuel.

I. Depuis leur dernier rapport au parlement provincial en mil huit cent cinquante, les directeurs de la "Société d'agriculture du Bas-Canada," de plus en plus convaincus de la nécessité pour cette section de la province, de faire des améliorations importantes dans son système d'agriculture, ont consacré leur attention et leurs soins à s'enquérir des moyens les plus avantageux et plus faciles de parvenir à cette fin; ils se sont appliqués à se mettre bien au fait de ce que requièrent les besoins de notre population agricole, et pour avoir sur ce point toutes les informations nécessaires, ils ne se sont pas bornés à leurs propres renseignements, mais ont fait en sorte de bien connaître les vues et les desirs des hommes les plus experts en cette matière.

II. Leur action ne devait cependant pas s'arrêter à ces informations, car la société d'agriculture du Bas-Canada n'a pas seulement pour objet de connaître l'état de l'agriculture dans cette partie de la province, mais elle doit surtout suggérer les moyens les plus propres à promouvoir l'avancement de la population agricole, et contribuer elle-même à ce progrès, par des journaux d'agriculture, des lectures publiques, et autres moyens qui, pour leur mise en action n'exigent

point des revenus plus forts que ceux qui sont à la disposition de cette société.

III. Aussi, les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada ont la satisfaction de pouvoir informer le parlement provincial qu'ils ont réussi à maintenir leurs journaux d'agriculture, français et anglais, dont la circulation ne diminue pas, et auxquels ils ont joint des gravures sur bois, dont l'utilité est évidente pour tous ceux qui s'occupent d'agriculture; à ce propos, les directeurs de cette société doivent représenter au parlement provincial qu'ils considèrent comme d'une utilité non douteuse la publication de ces journaux, ce sont les organes du peuple cultivateur, auquel, par ce moyen, les découvertes et inventions de chacun de ses membres deviennent connues et peuvent leur servir à tous. C'est aussi par la lecture réfléchie de ces journaux que les cultivateurs intelligents parviennent à discerner et à choisir le mode le plus avantageux à suivre dans l'exploitation de leurs terres. Les directeurs de cette société croient donc que ce serait faire un tort immense à la population agricole du Bas-Canada, de supprimer la publication de ces deux journaux d'agriculture, qui sont d'ailleurs si bien appréciés dans le rapport et les communications qui l'accompagnent, fournis l'an dernier par un comité spécial de l'assemblée législative.

IV. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada ont cru qu'ils devaient, non seulement par devoir, mais encore par respect pour la législature du pays, prendre en considération, et discuter attentivement ce rapport du comité spécial de l'assemblée législative, car ils ne doutent pas que ce premier pas si important, fait par la branche populaire du parlement, ne soit bientôt suivi d'un autre dont le résultat sera une législation de plus en plus éclairée et libérale sur cette matière; et les directeurs, après avoir examiné ce rapport avec soin, croient qu'ils consultent l'intérêt du pays en rappelant à l'attention de la législature, à l'importance du sujet qu'il traite, et qu'ils se manqueraient à eux-mêmes et manqueraient au pays, si par indifférence ou apathie, ils ne fournissaient pas à nos législateurs toutes les informations et suggestions en leur pouvoir sur un sujet aussi vital.

V. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada croient donc d'abord, comme le dit le rapport du comité de l'assemblée législative, qu'en effet le sol et le climat du Bas-Canada sont favorables à l'exploitation agricole; ils sont aussi convaincus que le peuple est laborieux et intelligent, et que cependant la terre ne lui fournit pas plus du tiers de ce qu'elle peut produire. Ils ne doutent pas que la cause n'en soit dans notre mauvais système de culture, dont les principales déficiences sont d'abord, le manque d'assolement et de rotations convenables dans les semences; ensuite le manque ou la mauvaise application des engrais qui, toutefois, sont aujourd'hui beaucoup plus recherchés par les cultivateurs qu'ils ne l'étaient précédemment. Le troisième défaut de notre système de culture est, comme le dit encore le rapport du comité, le peu de soin donné à l'élevé et à la tenue du bétail, puis le défaut d'assèchement dans certains endroits, le peu d'attention donnée aux prairies et à la production des légumineuses pour la nourriture des troupeaux; et enfin, la rareté des instruments perfectionnés d'agriculture dont néanmoins l'amélioration est, selon les directeurs de cette société, de plus en plus sensible dans un bon nombre de localités.

VI. Quant aux moyens à recommander pour remédier à un système de culture si peu avancé, les directeurs de cette société ne sont pas entièrement du même avis, que le comité spécial de l'assemblée

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

législativo, ou plutôt ils ne croient pas que le mode suggéré dut être mis à effet sans quelques modifications qu'ils ont l'honneur de suggérer, dans l'intérêt seul de la population agricole, comme a fait aussi, de son côté, mais avec talent, le comité spécial de l'assemblée législative.

VII. Ils sont donc d'avis que, pour se rendre au désir généralement exprimé dans le Bas-Canada, les sociétés d'agriculture de comtés soient maintenues, et qu'il soit accordé, plus généralement qu'à présent, des prix, comme le suggère si bien le comité spécial, " pour la meilleure récolte de légumes, pour bétail, " pour la plus grande quantité d'engrais naturel ou " artificiel, employé sur la terre, relativement à son " étendue, pour la plus grande quantité de compost, " ou d'engrais créé par le travail, pour la prairie " la plus productive par arpent, pour le plus beau " troupeau nourri des produits récoltés sur la terre, " eu égard à son étendue."

VIII. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada croient qu'en outre des prix pour ces objets importants, il en est un que quelques comtés accordent déjà, et qui est le plus nécessaire de tous, parce que l'influence qu'il aurait serait des plus utiles et des plus avantageuses à l'agriculture du Bas-Canada. Il s'agit en effet d'un ou plusieurs prix pour les terres les mieux cultivées; sans aucun doute, ce prix devrait être le premier, le principal prix, car souvent il arrive en Canada, comme ailleurs, que tel cultivateur qui obtient un, deux ou même trois prix pour des animaux gras, ou pour un minot de beau grain, a la terre la moins bien cultivée de sa paroisse; ces prix ne produisent donc pas le résultat auquel s'attendait le législateur, tandis qu'au contraire, des récompenses convenables données pour les terres les mieux cultivées, réveilleraient parmi nos cultivateurs un esprit d'émulation, qu'il est si désirable de leur voir posséder et conserver.

IX. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada, dans l'intérêt général de l'agriculture, croient qu'on devrait permettre le concours, aux exhibitions, à toutes les personnes qui s'adonnent à l'agriculture; mais ils sont en même temps d'avis que les prix ne devraient être décernés qu'aux personnes dont l'occupation exclusive est l'agriculture, les autres devant obtenir des mentions honorables, certificats, brevets, diplômes sous la signature du président de la société d'agriculture, ou toute autre distinction que la société jugerait à propos d'accorder. Ils pensent aussi qu'il ne convient pas que le même individu reçoive plus d'un prix, pour une même classe de produits, ou pour la même race d'animaux, ou pour la terre la mieux cultivée. En adoptant cette restriction, on ferait disparaître l'abus dont se plaignent plusieurs cultivateurs, celui de décerner tous les prix d'une exposition à un petit nombre d'exposants privilégiés; mais le meilleur moyen de le faire disparaître serait, à l'avis de ces mêmes directeurs, de supprimer, dans le choix des récompenses, tout ce qui peut donner lieu à des vues mercenaires; on empêcherait ainsi l'esprit d'envie ou d'opposition, de faire croire que la cupidité est le seul mobile de certains compétiteurs, et que certaines personnes sont privilégiées aux expositions. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada sont de plus convaincus que les prix en argent contribuent pour beaucoup à exciter cette passion de la cupidité, et ils sont d'opinion que, pour la combattre autant que possible, il faudrait supprimer, en tout ou en partie, les prix en argent, et y substituer des récompenses en médailles, livres, instruments d'agriculture, etc.; lesquels seraient bien plus convenables et bien plus propres à servir la cause de l'agriculture, car par ce moyen, les instruments perfectionnés se trouve-

raient être employés sous la vue même de ceux à qui ils sont destinés; et les excellentes suggestions, recettes et recommandations renfermées dans de précieux traités d'agriculture viendraient à la connaissance de ceux qui doivent en profiter, et qui devront sans doute faire les expériences que leur aura suggérées la lecture de ces traités. Néanmoins, les directeurs de cette société proposeraient de laisser à la discrétion des juges des expositions la liberté de donner de l'argent, au lieu de médailles, instrument, etc., à des cultivateurs pauvres et à qui une petite somme pourrait être d'une grande utilité.

X. Après une délibération, les directeurs de la Société d'agriculture du Bas-Canada en sont venus à l'unanimité détermination de suggérer au parlement provincial la suppression des expositions de districts, les directeurs étant convaincus qu'elles n'atteignent, nullement le but pour lequel on les tenait dans l'origine. Ils ne croient pas se tromper, en disant que ces expositions de districts étant faites très souvent avec irrégularité, et n'ayant pas la publicité requise et désirable, ne servent qu'à un petit nombre de personnes, qui reçoivent tous les prix, et que ces expositions ne sont d'ordinaire qu'une bien mesquine, et bien pauvre exhibition des produits du district.

XI. La société d'agriculture du Bas-Canada ayant, parmi les buts et objets de sa création, ceux d'obtenir des correctes données statistiques relatives à l'agriculture du Bas-Canada et aux personnes qui s'y adonnent, les directeurs de cette société suggèrent l'opportunité, pour le parlement provincial, de légiférer de telle sorte que les sociétés actuelles de comtés fassent des rapports annuels à la société d'agriculture du Bas-Canada, cette société publiant deux journaux d'agriculture, ces rapports, faits avec soin et dans la vue de servir les intérêts agricoles du pays, seraient insérés dans ces journaux et fourniraient ainsi à cette société les moyens d'être de plus en plus utile au peuple agricole, dont le bien-être et la richesse feront toujours la propriété générale.

La législature elle-même sera alors plus à même de connaître les besoins du pays, par le tableau qui lui sera offert des améliorations et de la prospérité croissantes du peuple cultivateur.

XII. La société d'agriculture du Bas-Canada apprécie hautement l'importance pour le pays d'avoir promptement de bonnes écoles d'agriculture et des formes-modèles que l'on semble désirer de toutes parts; elle comprend bien quelle impulsion leur établissement donnerait à l'agriculture du Bas-Canada, mais elle ne croit pas que le juste et légitime désir de nos populations puisse de suite être satisfait: elle est en effet d'opinion qu'avant d'établir des écoles d'agriculture et de formes-modèles dans cinq de nos collèges et académies, comme le propose le rapport du comité spécial de l'assemblée législative, il serait de la plus haute importance de former un nombre de professeurs compétents, qui occuperaient plus tard les différentes chaires d'agriculture de ces collèges ou académies, et dirigeraient les fermes-modèles qui y seraient attachées. Pour parvenir à cette fin si désirable, les directeurs de cette société suggèrent la nomination comme professeur, et moyennant un salaire qui puisse rémunérer un homme de première capacité, d'une personne parfaitement qualifiée à former ces professeurs; que l'on enverrait plus tard occuper les chaires agronomiques et diriger les fermes-modèles. Ils ne doutent pas qu'un cours de deux ans, sous un pareil maître, ne fût amplement suffisant pour doter le pays de professeurs habiles et en état d'apprécier les besoins agricoles de nos po-

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

13 août.

pulations. Il peut se faire que ce projet contrarie plusieurs amis ardents de l'agriculture qui voudraient voir des résultats plus prompts en fait d'améliorations; mais les directeurs de cette société sont convaincus que quiconque donnera à ce sujet la même attention qu'ils y ont donnée, et voudra bien peser les motifs qui les font agir en suggérant ce mode, viendra à la même conclusion qu'eux; car on n'oubliera pas que rien ne nuit tant à un projet qu'un manque de réussite, dès le début de son exécution, et l'on se demandera ce que nos habitants des campagnes penseraient d'un professeur qui, se présentant pour instruire le fils du cultivateur, serait lui-même hors d'état de diriger convenablement et avec l'économie nécessaire une ferme-modèle, de toutes les autres. Il n'est pas nécessaire de dire ici que ce professeur devrait posséder à un degré assez élevé pour les transmettre méthodiquement, des connaissances en géologie, en chimie agricole, en botanique, en médecine vétérinaire et autres sciences, dont l'étroite alliance avec l'agriculture est reconnue.

XIII. Les directeurs de cette société entrent parfaitement dans les vues du comité spécial de l'Assemblée législative, qui recommande la publication, et circulation de traités pratiques sur l'agriculture, et à la portée de nos populations agricoles. C'est une excellente suggestion dont cette société comprend depuis longtemps l'importance et dont elle s'est occupée plusieurs fois depuis trois ans; et c'était pour lui donner quelque peu d'exécution que les journaux d'agriculture ont été mis sur pied; aujourd'hui, toutefois, grâce à la libéralité de son excellence lord Elgin, un bien bon et court pamphlet dû à la plume d'un agriculteur pratique, circule par tout le pays et est mis à la portée de tous ceux qui s'adonnent à la noble occupation du cultivateur; cette publication suffit en partie pour atteindre le but exprimé par le comité spécial; et l'impression et circulation étendue d'une analyse convenable et appropriée au Bas-Canada, du "*Canadian Agricultural Reader*," que cette société se propose de publier dans le courant de la présente année, rempliront pour beaucoup les vues de ce comité, relativement à la publication de traités élémentaires pratiques sur l'agriculture. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada ne peuvent néanmoins qu'approuver hautement la suggestion du comité de l'Assemblée législative, au sujet d'un ou plusieurs prix pour le meilleur traité élémentaire d'agriculture pratique; ces prix auraient sans doute pour effet la publication de recommandations et renseignements d'un plus haut intérêt, et d'une importance considérable au point de vue des intérêts agricoles; et tout en fournissant à la population de nos campagnes un livre utile, la publication d'un pareil traité ne ferait que jeter de nouvelles lumières sur l'agriculture en général.

XIV. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada ne peuvent que donner leur adhésion à l'emploi judicieux des sommes votées annuellement pour l'agriculture, que recommande dans son rapport le conseil du comité spécial de l'Assemblée législative, mais comme ils ont cru que l'intérêt de l'agriculture exigeait certaines modifications, qu'ils suggèrent par le présent rapport, ils ont nécessairement changé un peu la disposition que proposait le comité spécial; ainsi les écoles d'agriculture et les fermes-modèles ne devant être établies qu'à l'expiration de deux années, consacrées au cours pour la création de professeurs compétents, les mille cinq cent livres, cours actuel, que le comité proposait de consacrer chaque année à leur soutien se trouvent former une somme disponible de trois mille livres, cours actuel, si à cette dernière somme l'on joint la somme de sept cent

Appendice
(J.)

12 août.

livres, cours actuel, par an, destinés aux salaires et frais de voyages des surintendants, qui forcément ne pourront être nommés que lorsqu'il y aura des fermes-modèles, et écoles d'agriculture, on finit par avoir une somme totale de quatre mille quatre cents livres, cours actuel de cette province. Les directeurs de cette société suggéreraient d'accorder sur cette somme un salaire annuel de quatre cents livres à cinq cents livres, cours actuel, au professeur destiné à former les hauts instituteurs de nos chaires agronomiques; puis d'employer la somme de mille livres, cours actuel, en achat d'instruments et livres et cartes nécessaires au professeur; cette dernière somme devant aussi couvrir les frais de loyer, etc., de cette sorte, à la fin de deux années, il resterait un fond disponible de deux mille quatre cent livres, cours actuel, qui serviraient bientôt aux frais de premier établissement d'une ferme-modèle provinciale.

XV. Et comme la société d'agriculture du Bas-Canada à toujours tenu à l'honneur, dès le commencement, à être, non seulement nominale, mais réellement et de fait une institution provinciale dans toute la force du terme, les directeurs de cette société profitent de cette occasion pour déclarer de nouveau, que ses membres n'ont aucun intérêt personnel ou local à faire valoir; ils espèrent que le résultat moral et social de leurs travaux s'est fait sentir d'une manière bienfaisante par tout le pays. Il est vrai que, sous un point de vue purement pécuniaire, le lieu dans lequel la société tient ses séances doit avoir et a réellement un avantage pour établir une juste compensation, les directeurs de cette société suggèrent que dans les arrangements à être pris conformément à leurs recommandations il soit accordé à d'autres districts et localités tels avantages qui pourront être justes et désirables.

XVI. Enfin, l'établissement des terres incultes a occupé l'attention des directeurs de cette société, qui croient que les meilleurs moyens de faire coloniser le pays, c'est de faire continuer l'arpentage des terres, et ouvrir des chemins, qui permettent au laborieux bucheron et défricheur de se rendre là où il croit pouvoir vivre honnêtement du produit de la terre, qu'il fécondera de ses sueurs; peut-être conviendrait-il aussi de législater de manière que le grand propriétaire fût contraint à vendre ou faire cultiver ses immenses domaines, et ne pas retarder l'avancement du pays, en conservant sans culture des terres aussi étendues.

XVII. Les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada croient devoir, en terminant, attirer respectueusement l'attention de votre honorable chambre sur les nombreuses lettres, dont copie accompagne ce rapport, et y annexées. Ce sont des réponses à une suite de questions sur différentes branches de l'agriculture que cette société a cru utile de poser aux personnes les plus en état de fournir des renseignements sur ces sujets importants, elles peuvent servir de complément aux réponses générales que le comité de l'Assemblée législative soumettait l'an dernier avec son propre rapport. Dans tous les cas, elles ne pourront manquer d'être une source d'information très précieuse, que le parlement et la société d'agriculture du Bas-Canada feront tourner à l'avantage général.

Le tout respectueusement soumis.

ALFRED PINSONEAULT,
Président.
WM. EVANS,
Secrétaire.

Montréal, 30 mai 1851.

Appendice
(V.)

20 août.

BUREAU DE LA SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE DU BAS-CANADA.

Montréal, 2 avril 1851.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous informer que les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada, "ont résolu" d'adresser les questions suivantes aux personnes livrées à l'agriculture, et de les prier de répondre à toutes ou à autant de ces questions que vous jugerez à propos de le faire.

Le but des directeurs est d'obtenir autant d'information que possible sur ces sujets, de toutes les parties du pays, afin de mettre la société à même de faire un rapport utile à la législature de la prochaine session.

Il est à désirer que les réponses soient faites vers le 20 avril courant.

1. Quelle est la cause qui empêche d'élever un plus grand nombre de moutons dans le Bas-Canada?

Le climat est-il favorable à leur propagation et à leur maintien en bonne condition?

Quelle race ou races, seraient plus convenables et plus profitables?

Le nombre de moutons augmente-t-il, ou diminue-t-il?

2. Quel est le mode le plus avantageux, d'élever des chevaux pour le marché?

Quelle est la race de chevaux qui se vendrait avec le plus d'avantage, serait-ce la race canadienne pure, ou la race mêlée?

3. Quelle serait la méthode la plus aisée et la plus profitable d'élever de beaux animaux dans le Bas-Canada?

Les animaux peuvent-ils être nourris pendant l'hiver avec avantage, avec de la paille seulement?

Est-il plus avantageux aux cultivateurs de vendre leurs grains que de les employer à élever et à engraisser des animaux? S'il était plus profitable d'élever des animaux, quelle race ou races serait-il plus avantageux d'élever, et sur quoi cette préférence est-elle appuyée?

Si en général on trouve que l'élève des animaux est avantageuse, quelle mode de culture devra-t-on adopter, et qui sera le plus convenable à cet objet?

4. Est-il avantageux de garder des vaches à lait? Qu'est-il plus profitable, de faire du fromage ou du beurre? Quelle race de vaches croyez-vous la plus profitable sous le rapport des produits de la laiterie? Quelle race coûte le moins cher à entretenir? Serait-il profitable de faire du fromage?

5. Quelle est la race ou les races de cochons les plus profitables pour le Bas-Canada, et quel est le mode le plus avantageux pour les élever et les engraisser?

6. Quel serait le mode le plus avantageux de garder des volailles? Quelles races seraient préférables? Quelle nourriture serait la plus économique

et la plus convenable? Peut-on les garder avec avantage pour le marché?

7. Quelles seraient les espèces de blé les plus avantageuses à semer dans le Bas-Canada? L'ancien blé blanc de quatre mois, blé froment, serait-il convenable et serait-il à l'abri des attaques de la mouche?

Savez-vous si le blé de la mer noire a dégénéré en Canada, et s'il en est ainsi, à quoi l'attribuez-vous, et quels seraient les moyens de le ramener à son état primitif?

Que pensez-vous du blé d'automne? Peut-on le cultiver avec avantage dans le Bas-Canada; et si c'est le cas, quel est le meilleur mode de le cultiver.

Dans quelques-uns des Etats voisins, on couvre le blé d'automne de branches avant le commencement de l'hiver, afin de retenir la neige sur la surface pour empêcher la gelée de faire dommage à la plante? Pensez-vous que dans le Bas-Canada, on pourrait avec avantage adopter les mêmes moyens?

8. Pensez-vous qu'on devrait cultiver d'autres grains en préférence au blé, et pour quelle raison?

9. Recommanderiez-vous la culture de la patate sur un pied étendu?

Quelles espèces préféreriez-vous?

Et quelles sont les espèces particulières les moins sujettes à la maladie, et quel mode de culture trouvez-vous qui réussit le mieux.

10. Pensez-vous que les navets, les betteraves de Suède, les carottes et les panais pourraient être cultivés avec avantage, et quelles de ces plantes seraient les plus productives et les plus profitables?

11. Quelle espèce de millet (blé d'Inde) serait-il le plus profitable de cultiver, et la culture en serait-elle plus profitable que celle des racines énumérées dans la question précédente?

12. Quelles sont les mauvaises herbes qui prévalent dans votre partie du pays?

Quels moyens prend-t-on pour les détruire, et quels moyens suggériez-vous pour les faire disparaître?

Les labours d'été sont-ils propres à effectuer cet objet, et la pratique en est-elle beaucoup répandue?

13. Avez-vous quelques autres suggestions à faire, relativement aux questions précédentes généralement ou à tout autre sujet ayant rapport aux améliorations agricoles.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

ALFRED PINSONEAULT,

A. MORIN,

A. FERRIE,

F. A. LAROCQUE,

H. L. LANGEVIN,

Wm. EVANS, Secrétaire.

Appendice
(J.)

12 août.

Doon, 14 avril 1851.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre, dans laquelle vous me priez de vous donner des renseignements et de vous offrir mes suggestions sur l'état de l'agriculture dans le Bas-Canada.

Je n'ai aucune expérience au sujet de l'agriculture dans le Bas-Canada ; mais je suis très disposé à vous donner mon humble opinion sur les sujets qui se rattachent à l'agriculture fondé sur ma courte expérience du sujet dans le Canada-Ouest.

Je prendrai la liberté de classer mes réponses dans le même ordre que vos demandes :—

1. Je pense que le climat du Canada est favorable à la propagation des moutons, bien que les hivers soient longs et sévères. Les moutons sont sujets à peu de maladies en Canada ; je recommanderais la race de Leicester et Sheviot, attendu qu'elles sont profitables et donnent beaucoup de laine ; je pense que ces races sont plus profitables que les petits moutons qui ont une plus belle toison, mais qui rapportent moins, en ce que la laine des moutons de la race Sheviot et Leicester les met en état de mieux résister à un hiver canadien, et que les manufactures de laine du Canada et des Etats-Unis sont d'une qualité très grossière et continueront de même d'ici à quelque temps. Le nombre des moutons dans le Canada-Ouest s'accroît rapidement ; et je pense que la manufacture des lainages formera en peu une branche importante de l'industrie du Canada.

2. Je recommanderais de croiser les plus gros chevaux du Bas-Canada avec les grands chevaux du Haut-Canada ou des Etats-Unis, pour les fins générales de l'agriculture ; je recommanderais d'élever des écrouts des grandes juments.

3. Je ne recommanderais pas de nourrir les animaux durant l'hiver avec de la paille seulement ; je ne recommanderais pas en général aux cultivateurs de vendre le foin ou la paille, à moins qu'ils ne puissent se procurer du fumier à la place. Quant aux bœufs il est mieux de croiser la race ordinaire du pays avec celle de Durham. Pour le laitage et les objets ordinaires il serait bon de croiser la race de Devin et Ayleshire avec le bœuf canadien. La vache ordinaire du pays est généralement une bonne laitière, mais elle est petite pour donner beaucoup de viande de boucherie. Ce que l'on gagne en viande avec la race Durham on le perd sous le rapport du lait. Je recommanderais en général aux cultivateurs du Canada de ne pas s'occuper exclusivement de l'élevage des bestiaux ou de la culture du grain, mais de combiner ensemble ces deux grandes branches d'industrie agricole.

4. Je crois, en général, qu'il serait avantageux pour les cultivateurs canadiens de faire du beurre et du fromage ; mais je recommanderais à la plupart de leurs femmes et filles de prendre des leçons dans ces deux branches, attendu que la majeure partie du beurre et du fromage fait en Canada ne vaut pas la peine d'être conservé et ne saurait être exporté.

5. Je pense que la race des cochons de Berkshire est celle qui convient le mieux au Canada, attendu

qu'elle est plus couverte de poil, ce qui devrait la mettre en état de mieux résister à l'hiver que la race de Yorkshire. Mais en prenant un grand soin de cette dernière race elle conviendrait assez ; en les croisant toutes deux on obtient une bonne race. Celle de Berkshire est la meilleure lorsqu'on la nourrit du rebus des distilleries, car elle est plus vigoureuse. Il faut autant de soin pour élever des cochons que tout autre bétail. Le grand point, c'est de les tenir chaudement et à l'abri de l'hiver. Le cochon se nourrit de tout ; c'est pour cette raison qu'il est toujours profitable d'en avoir sur une ferme.

6. A moins que les cultivateurs n'aient les moyens de garder leurs volailles dans une cour à certains temps de l'année, comme dans le temps des semailles, etc., il serait mieux de n'en pas garder du tout. Le moyen le plus profitable de nourrir les volailles est de les laisser chercher leur nourriture dans la cour de la grange ; je pense qu'il est profitable d'en élever dans les environs des villes et cités. Le fumier d'un poulailler est très précieux. La poule polonaise est une bonne race ; elle pond plus d'œufs dans l'année que les poules ordinaires.

7. Je ne puis rien dire au sujet du blé à semer dans le Bas-Canada. Pour récolter le blé d'automne, il faut éviter en général un terrain froid et humide. Dans le district de Huron, Canada-Ouest, le blé de printemps était en général la principale récolte ; mais depuis deux ou trois ans les cultivateurs se sont mis presque exclusivement à semer du blé d'automne, attendu que leurs récoltes de blé du printemps ont manqué plusieurs années successivement. Le blé d'automne réussit et paie très bien leur travail. La rouille fait plus de tort au blé dans le Canada-Ouest que tout autre chose, elle affecte plus le blé.

La rouille est causée par l'humidité de l'atmosphère ; elle est très injurieuse lorsqu'elle frappe la plante avant que l'épi soit un peu formé.

Je recommanderais aux cultivateurs de couper le blé avant qu'il soit tout-à-fait mûr, car dans cet état le blé donnera une farine plus blanche que s'il est coupé avant sa parfaite maturité, il y a moins de perte en le récoltant, et la paille donne une meilleure nourriture aux bestiaux. Le blé du printemps de Sibérie est le meilleur blé de printemps pour moudre.

8. Si le blé ne peut être avantageusement cultivé dans le Bas-Canada, on doit cultiver en conséquence d'autres espèces de grains qui rapportent bien. Cela rétribuerait bien, par exemple, le fermier du Bas-Canada d'exporter de l'orge aux Etats-Unis et dans le Haut-Canada durant l'année actuelle quand il peut se vendre dans le premier endroit au-dessus d'une piastre le minot, et dans le Haut-Canada à raison de trois à quatre chelins courant le minot, pourvu qu'on produise un surplus au-dessus de ce qu'exigerait la consommation privée.

9. Je pense qu'il serait profitable de cultiver des patates ou presque toutes les racines utiles dans le Bas-Canada, non seulement pour le tubercule même, mais parce qu'une telle culture mettrait la terre en bon ordre pour produire toute récolte de grains.

10. Je pense que les navets, le *mangel wurtzel*, les betteraves, les carottes et les panais pourraient être cultivés avec avantage dans le Bas-Canada. Je pense que le navet de Suède est des plus profitables pour la nourriture des animaux.

11. Je ne suis pas très au fait de la culture du blé d'Inde.

Appendice
(J.)

12 août.

12. Les herbes les plus difficiles à déraciner dans le Canada-Ouest sont l'herbe au pigeon et le chardon du Canada. Quand la terre est remplie de ces plantes nuisibles, une jachère de deux ans n'est pas trop pour les extirper. Une jachère d'été est suffisante pour détruire la plus grande partie de ces mauvaises herbes.

13. Je suggérerais une rotation de récoltes. Il y a tant de systèmes à cet égard, et cela dépend de tant de circonstances, qu'il est généralement difficile de se prononcer sur ce sujet. Je recommanderais aux fermiers canadiens de donner plus d'attention au fumier de la cour et de le mêler sur la terre par le labourage aussitôt que possible après avoir été étendu. Je crois que beaucoup de terres en Canada ont été détériorées en y semant trop de récoltes de grains. Quand un fermier ne peut pas se procurer une quantité d'engrais suffisante pour entretenir sa terre en bon ordre, je recommanderais de semer du trèfle, du sarrasin, des pois, etc.

Je recommanderais fortement un labour profond, attendu que les racines doivent pénétrer à une assez grande profondeur, afin de rendre les racines à même de supporter la grande chaleur et la sécheresse d'un été du Canada.

Je pense qu'il serait économique d'introduire de doubles attelages de chevaux dans le Bas-Canada, au lieu d'une seule voiture, sleigh, charrues, etc., à un cheval. Le rateau à cheval est une machine qui épargne beaucoup de travail pour faire le foin. Je pense qu'une plus grande variété de graine de foin pourrait être avantageusement introduite en Canada plutôt que le trèfle et le mil.

Espérant que les renseignements précédents convaincront les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada que j'ai, sinon la science, du moins la volonté de promouvoir les intérêts d'une société aussi utile que celle que vous dirigez.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,) ROBERT FERRIE.

Aux directeurs de la
société d'agriculture
du Bas-Canada.

HATLEY, 14 avril 1851.

MM. Phon. A. N. Morin,
Hector L. Langevin,
Alfred Pinsonnault,
Adam Ferrie et
Frs. Ant. Laroque.

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 3 avril. En réponse aux questions qu'elle contient, je vous transmets les réponses suivantes :—

1. La raison pour laquelle on n'élève pas un plus grand nombre de moutons dans le Bas-Canada, c'est que nous n'avons pas de marché pour vendre la laine, et le marché que nous avons pour les moutons se trouve dans les Etats-Unis. Et nous n'avons pas de marché pour vendre notre laine, parce que nous recevons nos manufactures de la Grande-Bretagne; par conséquent, les personnes qui ont des capitaux suffisants pour établir des manufactures de laine n'ont aucun encouragement à le faire, attendu que la place est inondée de lainages britanniques. Le climat, selon moi, est aussi favorable à la propagation ou à l'élève

des moutons qu'aucun autre. J'ai une grande expérience sous ce rapport; je préférerais croiser la mou-tonne de Leicester avec le bélier mérino; les moutons diminuent par suite du peu d'encouragement qu'il y a de les élever.

2. Quant à l'élève des chevaux, on devrait prendre grand soin de se procurer les meilleures étalons; les meilleures juments poulinières sont ordinairement envoyées au marché, tandis qu'on garde ordinairement celles d'une race ordinaire pour nourrir les poulins; la première année on doit en avoir un grand soin, et leur donner une quantité suffisante de bon foin et quelques légumes; et après cela, on peut les laisser courir parmi les autres animaux et les moutons, et ramasser le gros fourrage laissé par ceux-ci. Les chevaux anglais et "morgan" sont très estimés, mais je pense que la race des chevaux canadiens pur sang est aussi profitable qu'aucune autre.

3. On devrait laisser les veaux têter les vaches pendant trois mois, et après les avoir sevrés, on devrait leur donner beaucoup d'herbe. En hiver, on devrait attacher le veau à part avec une quantité suffisante de bon foin, ces animaux ne pouvant se nourrir de paille, à moins qu'elle ne soit coupée et mêlée avec quelque farine. Il est plus profitable pour les cultivateurs d'employer leurs produits à élever et engraisser des animaux que de les vendre. La race de Durham, à courtes cornes, est très estimée parmi nous dans ce moment; celles de Devonshire, Ayers-hire, sont excellentes, et croisées avec celles de Durham, à courtes cornes, fait une bonne race. Dans les localités voisines des villes, le foin et le grain peuvent donner au cultivateur autant d'argent tous les ans qu'en les employant à élever des animaux; mais si l'on continue cette méthode pendant longtemps, on épuise alors bien vite les ressources de la ferme et la fertilité du sol. Je pense qu'on peut employer plus avantageusement le grain et le foin à engraisser des animaux que le foin et les légumes; mais pour les veaux et autre jeune bétail, les plantes légumineuses sont plus avantageuses. Chaque fois qu'on se sert de grain pour nourrir, soit le bétail ou les cochons, on devrait le faire moudre en farine.

4. Je crois qu'il est profitable de garder des vaches à lait et de faire du beurre et du fromage,—du beurre lorsqu'il fait assez frais pour lever la crème, et du fromage lorsque le temps est trop chaud pour cet objet.

5. Peut-être ne saurait-on trouver, dans le comté, une meilleure race de cochons que celle croisée avec la race des cochons du comté de Berks, qu'on nourrit d'herbes. Pour élever et engraisser ces animaux, on leur donne des pois et de l'avoine, c'est-à-dire trois quarts de pois et un quart d'avoine convertis en farine, avec du lait sur et de l'eau de vaisselle de la cuisine, et s'il est possible, de l'herbe en été.

6. Pour la nourriture des volailles, les grains communs seraient les meilleurs et les moins dispendieux. Quant à la question de savoir s'il est profitable ou non de les élever et engraisser pour le marché, je ne puis me prononcer à cet égard, ne connaissant pas les prix du marché.

7. Je ne sache pas que le blé de la mer noire ait dégénéré dans cette partie de la province du Bas-Canada. Le blé de Chine et celui dit *tea wheat*, sont regardés comme le meilleur chez nous. Je pense que le climat est trop dur et trop sévère pour la culture du blé d'automne; cependant, toutes les espèces de blé et

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

autres grains devraient être criblés, afin de séparer les gros grains des petits; les premiers devraient être seuls semés pour empêcher le dépérissement.

8. Le blé a été généralement tout aussi profitable dans cette partie du pays que les grains communs. Je pense que tout autre récolte, avoine ou pois, est la plus profitable.

9. Si ce n'était en raison de la rouille ou de la maladie, la récolte des patates est ordinairement très productive; mais je ne recommanderais pas sa culture sur une grande échelle.

10. Je pense qu'il est très douteux que les naves, *mangelwurtzel*, (betteraves), carottes et panais puissent généralement donner une récolte rémunérative dans le Bas-Canada.

11. Je pense que le blé d'Inde serait préférable à celle des racines énumérées dans le 10^{me} paragraphe de votre lettre, et en raison de la brièveté de la belle saison, et en tant que cette culture est souvent endommagée par les premières gelées. Je préférerais la variété la plus hâtive, c'est-à-dire, celle dont l'épi est à huit rangs de grains, et je pense que la meilleure méthode de la cultiver est d'étendre l'engrais sur la surface verte de la prairie, dans le printemps, et après l'avoir soigneusement retournée sur l'engrais dans le dillon avec du fumier de cochon. Si le fermier n'a pas une quantité suffisante de cet engrais, il pourra l'augmenter en jetant préalablement dans la cour ou dans le têt à porcs, du fumier de cheval ou de l'engrais de marais, ou quelquefois une espèce de plâtre, lesquels, à l'époque du premier labour, ont un excellent effet.

12. Les principales mauvaises herbes sont le *burweed*, le mouron et le *Barngrass*, et plusieurs autres plantes nuisibles qui peuvent être détruites par des jachères d'été; mais comme cette méthode de préparer les récoltes est généralement tombée en désuétude et remplacée par le plein labour, en raison de l'idée dominante que la jachère d'été, dans son progrès, épuise, non seulement la terre autant que la récolte croissante, mais laisse la terre dans un état moins favorable à la prochaine récolte, en conséquence, la vieille méthode de remuer et d'entasser l'engrais dans la cour pour fermenter, après avoir été étendu, est la meilleure manière qu'on puisse adopter pour la destruction de ces plantes.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très humble et obéissant serviteur,

SIMON BEANE.

PETITE-CÔTE, 15 avril 1851.

Monsieur,

Je vous accuse réception de vos lettres du 3 courant demandant des réponses à certaines questions sur des matières agricoles, et que j'ai l'honneur de vous donner maintenant:—

1. Le climat du Bas-Canada est très propre à élever des moutons. J'apprécie beaucoup la race de Leicester en ce qu'elle donne une abondante toison; qu'elle est d'une grande précocité, et qu'étant très facile à nourrir, j'ai toujours trouvé cette espèce de bétail très profitable.

2. L'éleveur des chevaux pour les marchés, aux prix actuels, donne un grand bénéfice, d'autant plus qu'on en peut nourrir un grand nombre pendant l'hiver avec du trèfle, du foin et des carottes, dans la meilleure condition et à aussi peu de frais qu'il soit possible. Je regarde le croisement de la race de chevaux canadiens avec celle de la vallée de la Clyde, comme devant produire les meilleurs chevaux, d'autant plus qu'ils conservent toutes les bonnes qualités du cheval canadien en même temps qu'ils sont grandement supérieurs sous le rapport de la taille.

3. J'ai trouvé qu'il était plus profitable de tenir une laiterie régulière pour faire du beurre, en conservant des cochons du Berkshire pour la consommation du superflu du lait, que d'élever des bestiaux pour le marché. La vache du Ayrshire est bien adaptée à une laiterie, étant robuste, et donnant beaucoup de lait. Pour garder des bestiaux avantageusement pendant l'hiver, on devrait leur donner des racines avec leur paille; et on devrait cultiver sur la ferme une quantité suffisante de grains (*corn*), pour engraisser les cochons et les moutons, ainsi que les vaches qui ne donneront que peu ou point de lait.

6. Je ne pense pas qu'il soit profitable, excepté pour l'usage domestique, d'élever des volailles pour les marchés. Je recommanderais l'espèce dite *Dorkings*, comme les meilleures couveuses. C'est une volaille très-grasse et dont la chair est d'une meilleure qualité que celles des plus grosses espèces.

7. La culture de la patate est très-précaire; j'ai parfaitement réussi l'automne dernier, avec la grosse espèce blanche, précoce et semée de bonne heure sur un sol sec, léger et fumé. Les navets, attendu les ravages de la mouche, sont aussi très incertains; mais le climat est très favorable pour la culture de la betterave, dit *mangel wurtzel*, et pour les carottes blanches, le premier produit semé sur une terre forte, et le second sur un sol léger. Une récolte de 600 minots par arpent n'étant que le terme moyen du produit de ces tubercules qui peuvent se conserver en grande quantité, lorsqu'ils sont placés dans des lieux convenablement ventilés.

8. Le chardon est l'herbe ou la plante la plus nuisible dans ce district. La jachère d'été est très efficace pour en débarrasser les terres; mais elle est rarement mise en usage.

9. Sur une ferme composée principalement d'un sol léger, j'ai trouvé que les animaux étaient plus profitables que les grains que j'ai cultivés exprès pour leur nourriture pendant l'hiver; et afin de renouveler les prairies et les pâturages en ensemençant le pré, je sème plus de trèfle rouge que lorsque le foin est destiné au marché; j'y applique du plâtre lorsque le trèfle est en fleur, ce qui donne une abondante récolte d'une qualité dont les moutons et les poulains se nourrissent très bien; et j'ai toujours une quantité de vesces à couper dans leur état de verdure pour les vaches laitières, lorsque les pâturages viennent à sécher au milieu de l'été.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN DODDS.

A WM. EVANS, écuyer,
Sec. Société d'agriculture du
Bas-Canada.

Appendice
(J.)

12 août.

DALLIEDOUT, 15 AVRIL 1851.

12 août.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 8 courant, me demandant de répondre à de certaines questions suggérées par les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada.

Je regrette bien sincèrement que mon peu de connaissance sur la plupart des questions qui me sont posées, m'empêche d'y répondre d'une manière efficace, car quoique je me sois occupé d'agriculture depuis 1832, les affaires d'un autre genre auxquelles j'ai été obligé de dévouer la plus grande partie de mon temps m'ont empêché de poursuivre la culture de mes terres personnellement, et je n'ai pu y donner qu'une attention trop divisée pour prétendre à une connaissance vraiment pratique sur ce sujet important; au reste, voyant que je ne pouvais veiller à mes terres de très près, dans la conviction qu'étant obligé de les cultiver par les mains d'engagés laissés presque toujours à eux-mêmes, il était impossible de tenter des méthodes nouvelles: je me suis contenté de mettre en pratique celle la plus à ma portée; en usage dans le pays, et connus par les personnes que j'employais, la science était hors de question. Pourtant je me suis assez bien trouvé du système commun qui, en y introduisant quelques changements simples et non dispendieux, suffit pour pourvoir aux besoins d'une famille modérée dans ses prétentions d'une manière très raisonnable.

Après ce préambule, je vais essayer de répondre aux questions qui me sont faites.

1. Je ne vois rien qui puisse empêcher d'élever un plus grand nombre de moutons dans ce pays, si ce n'est la difficulté de leur fournir du pâturage et le fourrage nécessaires pour les hiverner, selon la méthode poursuivie ici, de cultiver principalement du grain, il ne reste pas assez de terre pour du pâturage et du foin, pour élever beaucoup plus de moutons que les habitants généralement possèdent. Presque tous en ont un petit troupeau de 12 à 20, et rarement excédant une trentaine, pour leur fournir de laine requise pour l'habillement de leurs familles, et pour faire un peu d'étoffe qu'ils vendent. Il est rare qu'ils vendent leur laine en nature. Je crois que le climat est favorable à la propagation des moutons, au moins en petits troupeaux de l'espèce généralement élevés dans le pays. Pour leur maintien en bonne condition, il faudrait une nourriture plus succulente que celle qu'on leur donne habituellement. On les soigne en hiver presque exclusivement de pesas de pois, de paille et quelque fois de la balle, et très rarement avec du foin. Nos moutons sont petits, et donnent de 2 à 2½ livres de laine lavée chaque, et font peu de viande. J'imagine que l'on pourrait introduire d'autres races avec avantage; mais jusqu'à présent, je ne connais que peu de personnes qui ont cherché à s'en procurer. Comme je n'ai pas fait mieux que mes voisins, je ne pourrais vous dire quelles seraient les espèces les plus convenables, cela dépendrait du profit que l'on pourrait en tirer; les uns donnent plus de laine, d'autres plus de chair, comme il n'y a que peu de manufacture dans le pays, peut-être trouveraient-on de la difficulté à vendre le surplus de laine, si l'on en avait beaucoup. Il resterait aussi à savoir, si les races produisant les laines de requises, pourraient résister au climat, et si la laine ne se détériorerait pas par le froid de nos hivers. Je suis pourtant convaincu qu'il serait avantageux d'améliorer celle que nous avons, ou plutôt d'en introduire de plus profitables. Je ne crois pas que le nombre de moutons augmente beaucoup, ex-

cepté en proportion de l'augmentation de la population.

12 août.

2. Je ne sais si je comprends bien la première partie de cette question; pour bien élever des chevaux, il faut d'abord les bien nourrir, et les tenir chaudement en hiver, et pour les vendre à profit, avoir de bonnes races; ceux de pur sang canadien sont devenus plus rare que du passé; ils sont, suivant moi, plus durs à la fatigue, d'un entretien plus facile et peu sujets aux maladies; aussi, les bons chevaux de cette espèce se vendent bien chez nos voisins des États-Unis, qui viennent tous les ans en acheter un grand nombre. Nos chevaux mêlés avec la race anglaise ou des États-Unis, font des bêtes de plus belle apparence, sont plus grands; mais l'on n'assure que nonobstant ils ne se vendent pas aussi cher que les chevaux canadiens purs, ce qui est certain, c'est que pour l'usage ils n'ont pas toutes les bonnes qualités qui font le mérite de ces derniers. Nos habitants ont peu de moyens d'améliorer la race de leurs chevaux par la difficulté de se procurer de bons étalons et il me semble, que depuis quelques années les chevaux ont dégénérés; il serait donc important de trouver quelque moyen de conserver une race aussi utile, mais que le haut prix qu'on en obtient en les vendant, tend à faire disparaître du pays en peu d'années. Le seul moyen qui se présente à mon esprit pour empêcher un tel mal, serait d'établir des haras publics aux frais de la province, dans les districts de Québec, de Montréal et des Trois-Rivières, sous la société d'agriculture de la province ou autrement, ou les habitants eussent libre accès et l'usage des étables en payant une rémunération raisonnable, afin de conserver la race pure qu'ils pourraient encore posséder, ou améliorer celle qui aurait dégénéré entre leurs mains. L'excédant des chevaux élevés dans ces haras devant être vendus pour l'entretien de ces établissements.

3. D'après le peu d'expérience que j'ai eue et des opinions que j'ai pu recueillir d'ailleurs, je doute que l'on puisse élever des animaux avec grand avantage, dans le pays, pour le marché, mes raisons sont, nos longs hivers, la quantité de fourrage nécessaire et le bas prix auquel on les vend. Dans nos campagnes, c'est-à-dire dans les environs d'ici, le bœuf se vend ordinairement en été, de 3 à 4 sous la livre, et en hiver, au marché d'Industrie, à trois lieues d'ici, de 2 à 3 sous; une vache laitière, après avoir été hivernée, vaut de neuf à douze piastres. Il est vrai que ce sont des petits animaux, de la race du pays, — des animaux de races plus belles, sans doute se vendraient plus cher, mais aussi coûteraient plus à nourrir, et seraient plus difficile à élever, et je crois, à la longue dégénéreraient. Nos animaux sont nourris en hiver, à la paille, très rarement au foin, excepté aux vaches laitières, à qui l'on en donne une petite quantité au printemps, aussi sont-elles très maigres. Alors le pâturage, la plupart du temps, est très mauvais, parce qu'il contient des mauvaises herbes qui restent dans le chaume des grains récoltés l'année précédente. Nos habitants n'ayant pas l'habitude de semer de l'ex-graine de foin avec leurs grains, et ne laissant jamais de terrain semé exclusivement en foin pour du pâturage. J'ai raison de croire que des animaux canadiens, bien paçagés en été, et nourris de foin en hiver, s'amélioreraient considérablement dans leur qualité, et seraient plus propres au climat, les vaches donnant en ce cas assez de lait, et d'une qualité très riche et propre à faire du beurre et du fromage.

4. Je ne connais pas le nom des différentes espèces de cochons que l'on élève dans le pays, j'en ai moi-même une espèce mêlée de cochons chinois, Berkshire et de ceux du pays, qui sont faciles à entretenir en hiver, et qui s'engraissent aisément; mais ils sont généralement petits. L'on me dit que des cochons

Appendice
(J.)

12 août.

de l'Ohio mêlés de Berkshire, font une belle race, qui vient très grande, et pèse de 400 à 500 livres. En été, nous mettons nos cochons au champ, où ils trouvent une nourriture suffisante jusqu'aux premières grandes gelées, s'ils étaient mis dans un clos de trèfle, ils s'entretiendraient presque gras durant ce temps. En hiver, on les nourrit à peu de frais avec moitié son et moitié fine balle d'avoine, de mil, de graine de lin ou de poussière de pois que l'on met tromper, ou mieux encore, que l'on échaude; cette nourriture suffit jusqu'à ce que l'herbe soit poussée. Les plus jeunes cochons sont nourris de grains secs, soit avoine pure ou mêlée de sarazin, orge ou pois, — les engrais se font avec de l'avoine mêlée, tantôt d'orge, de sarazin et de pois, que l'on fait mondre et détremper dans les eaux grasses de la cuisine, ou de l'eau pure. Le meilleur temps, dans le Bas-Canada, pour les mettre à l'engrais, lorsque l'on a le grain nécessaire, c'est vers la mi-juillet, ou au commencement d'août, — ils engraisent bien mieux et plus vite lorsque le temps est doux, que pendant les grands froids, si l'on a pas des bâtiments chauds pour les enfermer. Si les froids deviennent trop grands avant qu'ils soient suffisamment gras, il faut les nourrir au grain sec, les meilleurs pour cela, sont les pois, ou le blé d'Inde, quand l'on en a.

5. N'ayant aucune connaissance sur ce qui regarde les volailles, je vous envoie un article sur ce sujet, fait par mon neveu, M. Louis Lévesque, qui s'est occupé de cette branche de fermage.

Quand aux volailles, je dirai que d'après l'expérience de plusieurs années, l'espèce de poules dite *henfeather améliorée*, est peut-être la race la plus avantageuse pour notre pays. Le climat du Canada paraît s'accorder très bien avec le tempérament de ces oiseaux. Les *henfeather* ont été importés il y a déjà plusieurs années dans le pays, comme coqs de bataille, et ont été conservés pendant longtemps purs, c'est-à-dire à leur grosseur primitive, qui est environ quatre livres et demie, lorsqu'ils furent devenus moins rares, l'on en fit moins de cas et conséquemment on les laissa croiser avec nos volailles communes, le résultat du mélange des races fut des plus heureux, les croix gagnèrent considérablement en poids, et après quelques générations et un peu de soins, ils rivalisèrent presque avec les coqs cochon-chinois. Nous en avons quelques uns dans cette paroisse qui sont bien beaux, j'en citerai entre autre un, qui mesure trente-trois pouces de hauteur et qui pèserait, gras, probablement neuf à dix livres. En croisant cette espèce avec soin et jugement, on pourrait les amener, je pense, à peser de onze à douze livres, poids le plus fort que l'on pourrait espérer donner et conserver aux volailles en Canada.

Les *henfeather* sont durs aux mauvais temps, prenant leurs plumes aussi vite que nos poulets ordinaires, ce qui doit leur donner la préférence sur les cochon-chinois, shangkos et autres volailles asiatiques.

La poule est aussi féconde que celle d'aucune autre race en ce pays. Le coq *henfeather* comme dit son nom, ressemble par la queue et le plumage à une poule, il est très facile de le connaître, comme il manque absolument de franges sur le dos, et de faucilles à la queue, leur couleur est variée, mais à eux seuls,

La poule est difficile à distinguer des autres races, sinon qu'elle est plus pesante, considérant sa grosseur que les autres espèces. Il n'est pas plus difficile de les élever que les volailles communes, leur nourriture et les soins étant les mêmes.

Pour les volailles en général, je pense que l'avoine est la nourriture la plus économique pour les hiverner, on se sert de blé d'Inde avec avantage pour les engraisser. Quand à les élever pour le marché, je ne pourrais dire s'il est avantageux de le faire, n'en ayant jamais fait l'expérience.

Depuis un grand nombre d'années, l'on a cessé de semer l'ancien blé blanc de 4 mois, à cause des attaques de la mouche, et je doute qu'il en soit encore à l'abri. Depuis ce temps, et jusqu'à l'introduction du blé de la mer noire, celui le plus communément semé a été du blé blanc de 3 mois, qui n'était qu'un substitut très inférieure à celui de quatre mois, depuis qu'il a été remplacé par le blé de la mer noire, je crois qu'il ne s'en sème guère. Le blé de la mer noire a d'abord bien réussi, mais je crois qu'il a dégénéré, il ne rapporte plus autant que dans le commencement. Je ne saurais à quoi l'attribuer, si ce n'est l'habitude de toujours semer le même grain dans la même terre; car il est bien reconnu que, non seulement parmi les plantes, mais aussi dans le règne animal, que la propagation retirée entre les espèces de même famille en détériore la qualité. Le remède serait en ce cas d'importer du même blé de l'étranger, ou au moins de s'en procurer de localités plus éloignées, afin de changer la semence. Pour ce qui est du blé d'automne, je suis parfaitement convaincu, par ma propre expérience, qu'il ne réussit pas dans cette partie du Bas-Canada. J'en ai semé pendant plusieurs années de suite sans succès. Il arrive quelque fois que, dans des saisons très favorables, l'on peut obtenir une récolte passable; cependant, cela est si précaire, et arrive si rarement, que le succès n'en repaie pas la peine. Ce sont les gelées du printemps après que la neige est partie qui, en soulevant la terre, expose les racines et les détruit. Peut-être que dans les terrains très secs, et qui ne seraient pas sujets à être soulevés par la gelée, que l'on réussirait mieux. J'ai fait l'essai sur du terrain sablonneux avec quelque avantage; mais ces sortes de terrains sont trop peu fertiles, sans y mettre des engrais considérables et dispendieux, pour espérer d'en obtenir un retour rémunérateur. Sans connaître l'effet de couvrir le blé d'automne de branches avant le commencement de l'hiver, comme vous me dites que cela se pratique dans quelques parties des Etats-Unis, je ne puis rien en dire; ce dont je suis cependant certain, c'est que l'on aurait de la peine à persuader à nos habitants de s'y conformer, sans compter la difficulté d'une opération aussi onéreuse et impossible dans les endroits éloignés des bois.

7. Je crois que dans bien des cas, et surtout dans des terres de meilleure qualité, l'on aurait plus d'avantage à semer de l'avoine au lieu du blé, surtout à présent que l'on en trouve un débit avantageux aux Etats-Unis voisins.

8. Je suis décidément d'avis qu'on ne doit point cultiver la patate en grand, puisque la maladie qui en détruit la plus grande partie subsiste encore. Les espèces que nos voisins appellent les patates rouges et les patates jaunes, sont grosses et produisent bien, et elles pourrissent plus que les blanches du pays, qui, plus fertiles, se conservent mieux. Ces diverses patates sont bonnes pour les hommes et les animaux sans être excellentes. La patate dite "pink eye," est la meilleure que je connaisse pour la table, et est moins sujette à la maladie que les précédentes. L'expérience m'a prouvé qu'après la cueille des patates, avant de les encaver, il est nécessaire de les faire sécher dans des granges ou des appentis, 10 jours au moins, prenant le soin de les remuer à divers reprises. J'ai ouï dire que de soufouler la semence de gypse avant de les mettre en terre, ou de charbon de bois pulvérisé les préserver de la ma-

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

die; je n'ai point éprouvé moi-même ces méthodes, mais j'ai remarqué quel est nécessaire pour leur produit abondant, les fait pousser infailliblement si l'on en met beaucoup. Je crois que la meilleure méthode de les cultiver est d'engraisser la terre et de labourer l'automne et de relabourer la terre au printemps avant la semence.

9. Je n'ai jamais semé de navets qu'en terre neuve, la culture en est bien plus précaire qu'en vieille terre, et je n'ai jamais vu pratiquer en grande non plus que les betteraves ou mangelwurtzel, les carottes et les panais; je ne suis conséquemment point compétent donner une opinion sur le sujet.

10. Le maïs ou blé d'inde se cultive en bien plus grande quantité que ci-devant, et il a assez bien réussi; mais je crois qu'on le sème beaucoup trop près à près pour être bien productif. Je croirais cette culture préférable aux racines énumérées dans la réponse précédente, en ce que le blé d'inde se conserve sans difficulté, au lieu que les racines demandent de grandes caves et sont sujettes à se gâter en hiver, surtout les navets; d'un autre côté, je sais que les racines améliorent la terre au lieu que le blé d'inde fait un effet tout contraire, je donne cependant cette opinion avec réserve, en ce qu'elle n'est pas fondée sur une connaissance pratique.

11. Les mauvaises herbes les plus communes que je connais dans le Bas-Canada, sont les chardons, les pois sauvages, la moutarde, l'herbe à baston, le bouton d'or et la marguerite, grande et petite, bien des champs sont perdus par ce que l'on appelle l'herbe à cheval, qui est très difficile à détruire. La folle avoine (live oats) est très commune dans de certaines localités, une espèce de verge d'or connue sous le nom de bouquet jaune, toutes ces herbes sont fort nuisibles à la pousse des grains.

J'ai maintenant répondu aux demandes que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, afin de les satisfaire de mon mieux, sans l'espoir toutefois d'avoir contribué en rien de nouveau par mes remarques sur un sujet que vous connaissez mieux, sans doute que moi, — je termine donc sans rien ajouter de plus.

Je suis, messieurs,

Votré très obéissant serviteur;

(Signé),

WM. BERZY.

A Messrs. A. N. Morin,

Alfred Pinsonneault,

Hector Langevin,

Adam Ferrie, et

Wm. Evans.

SAINT-RÉMI, 15 AVRIL 1851.

Messieurs,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 du courant, et de répondre à celles de vos questions, concernant l'agriculture, qui sont le plus de ma compétence.

1. La principale cause qui empêche d'élever un plus grand nombre de moutons me paraît être le peu de succès qu'obtiennent généralement les éleveurs, mais la cause de ce peu de succès ne me semble pas à la rigueur du climat, comme plusieurs le pensent, car l'expérience prouve qu'un simple abri est bien préférable pour les moutons à une étable et surtout à une étable trop chaude; ce que les moutons redoutent, ce n'est pas le froid contre lequel les

amplement munis la nature, mais l'humidité, une gale très maligne, généralement connue dans nos campagnes sous le nom de *prurigo*, ne paraît souvent avoir d'autre origine que des étables trop chaudes. Le mouton est facile à élever, mange très peu, et quoiqu'il préfère entre toutes les plantes celles qui sont de la famille des légumineuses, il y a des gens qui ne leur donnent, surtout aux béliers, d'autre nourriture pendant l'hiver que de la paille de blé ou d'avoine; je crois donc le climat très favorable à leur propagation et à leur maintien en bonne condition. La race de moutons canadiens devrait être ancantie; car quoique assez robuste, c'est plutôt du poil que de la laine qu'elle porte. Les cultivateurs de cette partie du pays commencent à substituer à cette race dégénérée d'autres races préférables, tant par la taille que par la toison. Ces moutons sont originaires, soit du Royaume-Uni, soit des États-Unis, mais les croisements ont tellement fait disparaître le type original qu'il serait sans doute difficile, même à un connaisseur, de dire à quelles races ont appartenu leurs ancêtres. La cause qu'un grand nombre d'agneaux meurent le printemps ou plutôt à la fin de l'hiver, est principalement causée par l'inclémence de la saison; on remédie aisément à ce mal, en ne donnant le béliers aux brebis qu'au commencement de novembre, au plutôt, ce qui fait qu'elles n'agnèlent qu'au commencement d'avril. L'an dernier, je donnai le béliers à mes brebis le 18 d'octobre, et je n'ai perdu qu'un petit, encore, était-ce par accident. Je me propose de ne le donner cette année que vers le 15 de nov.

2. Les chevaux de race canadienne pure sont sans contredit ceux qui se vendent le mieux sur le marché américain; c'est cette race aussi qu'on regarde comme préférable pour tous les travaux d'une ferme, ce serait aussi peut-être les meilleurs chevaux de roulage. Malheureusement cette race précieuse a à peu près disparu par les croisements avec d'autres races, ces croisements ont bien donné des chevaux plus vites et plus élégans, mais infiniment moins robustes.

3. J'ai vu des boufs et des vaches assez bien hivernés seulement avec de la paille, même à la porte de la grange; on nourrit très bien les moutons avec de la paille de pois, je crois que non seulement il n'est pas plus avantageux aux cultivateurs de vendre leurs grains et leur soin que de les employer à élever et à engraisser des animaux, mais encore que ce mode, qui peut réussir pour un temps, surtout sur une terre neuve, est finalement ruineux pour le cultivateur. Des terres d'abord très productives ont tellement perdu leur fécondité première qu'elles ont été abandonnées et sont demeurées inutiles, parce que, négligeant presque complètement l'élevage des bestiaux, les propriétaires s'étaient bornés à la culture des grains et surtout des céréales. J'ai vu les terres devenues à peu près improductives par la même cause, récupérer peu à peu leur fécondité première, parce que les nouveaux propriétaires s'appliquaient à l'élevage des bestiaux. Aussi, crois-je pouvoir avancer que, lorsque l'on voit un cultivateur qui s'est enrichi autrement que par l'usage, un des plus grands succès de nos campagnes, ou sur une terre neuve par la culture des grains, on peut dire avec assurance que c'est l'élevage des bestiaux qui l'a aussi enrichi. Si le cultivateur veut produire de la viande de boucherie, il ne peut probablement choisir une meilleure race de vaches que la race dite *Durham*, parce que c'est celle qui a les os les plus petits et le plus de chair. S'il se propose particulièrement de manufacturer du fromage et du beurre, je crois qu'il peut s'en tenir à la vache canadienne, mieux acclimatée et moins difficile pour la nourriture, que les races importées. Le cheval canadien est, suivant moi, le meilleur cheval à élever, tant pour l'usage des cultivateurs que pour les vendre aux Américains, qui en font un cas particulier. Le cultivateur qui veut se donner

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

particulièrement à l'élevage des bestiaux, devrait cesser de cultiver le blé autrement que pour sa propre consommation, semer une certaine proportion d'autres grains, former des prairies naturelles ou artificielles, semer une certaine quantité de racines, telles que betteraves champêtres, rutabagas, carottes, etc., et surtout, ne pas paccager ses animaux dans les jachères, mais bien dans les prairies naturelles qu'il aura formées et fauchées une couple d'années. Il devrait surtout abolir pour jamais la ruineuse jachère. Mais avant tout, au lieu de partager sa terre longitudinalement en deux parties égales, comme presque toutes les terres le sont encore dans le Bas-Canada, il devrait la partager transversalement, en plusieurs compartiments ou divisions, et suivre pour chaque division un assolement approprié à la nature du sol, une telle division me paraît si essentielle pour une bonne culture, que je ne vois pas comment on peut espérer une amélioration notable dans notre culture avant que la masse des cultivateurs ait adopté ce mode de division.

4. Je crois très profitable d'élever des vaches à lait, et que la race de vaches la plus convenable et la plus profitable pour la laiterie, est la vache canadienne, en regard à notre état actuel d'agriculture. Cependant, sur une ferme améliorée, où se trouvent toute l'année de gras pâturages, on introduirait sans doute avantageusement quelque race importée, comme celle d'Ayrshire.

5. Le blé d'automne a été cultivé pendant bien des années, dans cette paroisse, par des cultivateurs d'origine anglaise ou américaine; mais ils ont tous fini à la fin par en abandonner la culture. On me dit que, lorsqu'il ne gelait pas, il devenait beaucoup plus beau qu'aucune autre espèce de blé. Le moyen suggéré de couvrir ce blé de branches, l'automne, pour le prémunir contre les gelées, ne paraît pas avoir été mis en usage ici. Cependant, on me dit que ce sont plutôt les gelées tardives du printemps que celles de l'hiver qui le faisait périr. Je soupçonne pourtant que les gelées du printemps n'auraient pas été aussi funestes au blé d'automne, si le terrain eût été parfaitement égoutté; mais que ce qui doit l'avoir fait périr, c'est l'eau aidée de la gelée, et souvent même de l'eau seule. Je crois donc qu'en égouttant parfaitement un semis de blé d'automne, et en le couvrant de branches, on pourrait faire de nouveaux essais avec l'espoir de réussir.

8. Je pense que, au moins jusqu'à ce qu'on ait adopté un système amélioré de culture, ou qu'on se soit mis à ne semer du blé que sur du guérêt d'été, ou un double labour. Ce blé ne devrait pas être notre principale culture, comme il l'est actuellement. Le blé est peut-être celle de nos récoltes qui, année moyenne, rapporte le moins. Ce céréale pourrait être remplacé en grande partie au moins, par le maïs ou blé d'Inde, et par le sarrasin. La fleur de maïs fait une farine excellente, que pour ma part, je préfère de beaucoup au pain de ménage ordinaire. Avec la fleur de sarrasin, on fait des galettes également appétissantes lorsqu'elles sont mangées chaudes. Si la récolte de ces deux grains est précaire, c'est qu'on les sème trop tard, surtout le dernier, que j'ai vu semer même en juillet. Une raison qui doit les faire apprécier à un haut degré, c'est qu'ils aident tous deux à purger le sol des mauvaises herbes, et que le sarrasin le prépare admirablement pour une autre récolte.

9. Je pense que les betteraves champêtres, les navets de Suède, les carottes et les panais, surtout ces deux dernières racines, pourraient être cultivées avec avantage. La culture des turneps, rabiноles, etc., est très précaire. Je n'ai rien trouvé de mieux, en

fait de racines, pour la nourriture des vaches à lait que la carotte.

10. Les mauvaises herbes qui prévalent dans cette partie du pays, sont surtout le chardon commun, le chiendent et une espèce de graminée dont les racines sont tranchantes comme celle du chiendent, et vulgairement nommée herbe à cheval. C'est en mettant un champ en foin, et en le fauchant doux ou trois années consécutives qu'on détruit ordinairement les chardons. L'an dernier, je semai du sarrasin très fort, environ $\frac{1}{2}$ de minot par arpent, sur une pièce de terre tellement couverte de chardons que je n'osais lui confier aucune autre espèce de grains. Le sarrasin étouffa presque complètement les chardons, et le peu qu'il en parut était grêle et ne donna pas de graine. Si j'eusse échardonné une seule fois, ils seraient entièrement disparus, cependant, je ne puis dire s'ils ne repousseront pas cette année, dans l'avoine dont je vais semer ce champ. Je n'ai pas de doute qu'en semant encore ce champ une année ou deux en sarrasin, je ne détruise entièrement les chardons. Une culture sarclée est le moyen le plus ordinaire, et pourtant assez rare, qu'on emploie ici pour détruire le chiendent et l'herbe à cheval. Le guérêt d'été serait un mode plus expéditif, plus sûr et moins coûteux. J'ai été témoin, quelques fois, de résultats merveilleux obtenus par le guérêt d'été, pourtant très peu en usage dans les environs de Saint-Rémi.

Voilà tout ce que mes faibles connaissances dans la théorie et pratique de l'agriculture me permettent de répondre à messieurs les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada, s'ils ne trouvent, dans ce qui précède, aucune vue nouvelle sur le bel art qu'ils s'efforcent de perfectionner en ce pays avec tant de zèle, je me flatte au moins qu'ils seront convaincus de mon empressement à répondre à l'honneur qu'ils m'ont fait et du profond respect dont est pénétré pour eux et en particulier pour vous messieurs

Votre très humble et
très obéissant serviteur,

(Signé,) J. PHÉ. BOUCHER BELLEVILLE.

A. N. ALFRED PINSONNAULT, écri. Président.

L'hon. A. N. MORIN,

F. A. LAROCQUE, écuyer,

H. L. LANGEVIN, écuyer,

WM. EVANS, Secrétaire.

(Traduction.)

QUÉBEC, 17 avril 1851.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 8 courant, contenant des questions sur l'agriculture, auxquelles vous me requérez de répondre.

1. Je suis d'avis que le climat est le principal obstacle à l'élevage des moutons. Les frais de fabrication de la laine, et l'élevage des moutons pour le marché, sont plus considérables ici qu'ailleurs, attendu la nécessité de nourrir les moutons pendant nos longs hivers, et vu aussi que le système de leur faire manger la récolte sur pied, ne peut être pratiqué ici comme dans les pays plus favorisés.

Maintenant je ne vois rien qui puisse contrebalancer ces désavantages. La laine canadienne n'est pas meilleure que celle d'Europe ou d'Australie, et la population du Canada n'est pas assez gloutonne pour payer la viande à un prix extravagant. Je crois en

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

conséquence qu'on élèvera des moutons aussi longtemps que les manufactures anglaises, relatives aux marchandises de laine, seront à meilleur marché que celles qui sont importées; mais si les droits étaient abolis ou réduits, la valeur des moutons diminuerait nécessairement. Le nombre de moutons s'accroîtra probablement avec la population; mais le Canada, selon moi, ne sera jamais un pays à moutons. Dans les townships, le nombre et la qualité des moutons s'accroissent, tandis que, au contraire, ils paraissent diminuer dans les seigneuries. On vend sur ce marché de très bon mouton provenant du township de Leeds; le prix varie de 4d. à 5d. la livre. La race de Leicester, (qui est presque la seule dont nous sachions quelque chose relativement au Canada,) se soutient très bien.

2. A Québec, un bon cheval de voiture et sain (de 16 paumes de haut et du poids de 1200,) rapporterait £60 à £70, et pourrait toujours se vendre £50. En essai, la race Morgan bien connue dans l'État de New-York, est celle qui nous manque. J'ai vu une fois une jument américaine appartenant à feu le Dr. Fargues, se vendre £93 à un encan public. Elle a été achetée par un monsieur canadien. Il n'y avait cependant rien d'extraordinaire dans cette jument. La race canadienne, quoique très bonne pour un cultivateur ou un petit fermier, n'est pas assez forte, ni assez belle pour rapporter un grand prix, à moins que le cheval ne soit un bon trotteur, et alors il est acheté par spéculation, pour être vendu aux Américains. Je dirai de plus qu'un cheval de pure race canadienne, serait très-bien vendu à raison de £25 ou £30, et alors personne pourrait l'acheter, excepté un charretier ou un conducteur de diligences. Les meilleurs chevaux canadiens sont généralement des étalons, ce qui est une objection; la race croisée est décidément préférable pour un fermier qui veut faire de l'argent.

La plupart des chevaux qui fréquentent le marché de Québec, viennent des environs de Melbourne et de Sherbrooke.

3. Je ne pense pas que le bétail puisse être profitablement alimenté avec de la paille seulement; mais la paille conjointement avec les navets est le meilleur mode de le maintenir en bonne condition.

4. Je ne puis cultiver ma terre sans engrais, or, si je peux l'acheter à meilleur marché que je ne puis le produire, il est plus avantageux de vendre immédiatement.

L'avantage d'un fermier, ainsi que d'aucun autre commerçant, consistant en de promptes remises. La même observation s'applique au fromage et au beurre. Je peux vendre le lait à 3d. la pinte, et le beurre à 1s. la livre; si j'étais à une certaine distance du marché, je ferais du fromage, et si cela n'était point profitable, j'élèverais des vœux et des cochons; mais ce sont des choses que tout fermier peut connaître, avant d'avoir été six mois sur sa ferme.

Située ainsi que l'est ma ferme, à trois milles de Québec, je vends toutes sortes de choses et j'achète de l'engrais que je peux faire rendre sur la ferme, à raison de 1s. 5d. par voyage. J'ai aussi un dépôt de tourbe et de marécage.

J'apprécie beaucoup la vache canadienne; elle peut, comme la chèvre, vivre de quoi que ce soit, et peut valoir environ autant morte que vivante. Le bœuf moyen ne se vend pas bien à Québec. On dé-

sirerait, pour la troupe et pour la marine, que l'animal fût d'une taille supérieure.

La vache du Ayrshire est une amélioration sur la race canadienne; elle donne beaucoup de lait, et pèse plus, comme viande de boucherie.

La vache canadienne, croisée avec la race de Durham, produira la même qualité et la même espèce de vache que celle de Durham. J'ai un taureau de Durham de trois ans, pesant deux mille livres. Ses vœux, provenant de vaches canadiennes, ont une bonne apparence à l'âge d'un an. Je préfère le taureau de Durham ou un croisement de lui; car ce mélange active plus la viande de marché que la race de Ayrshire. Mes bestiaux ont été nourris cet hiver de paille hachée et de racines, avec un peu de foin haché mêlé avec de la paille. Une vache donne dix-neuf pintes de lait par jour. Mes bestiaux ont toujours eu la plus belle apparence.

5. Presque toutes les races de cochons améliorées sont avantageuses. J'ai importé en ce pays la grande espèce du Yorkshire. Le verrai, à l'âge de 21 mois, pesait 550 livres; il n'était pas gras. Je regarde cette espèce comme donnant du lard de la première qualité. La race du Berkshire arrive très vite à l'état de maturité, et se vend le mieux comme cochons s'il y a un marché dans le voisinage. Je fais bouillir tous les aliments de mes cochons que je tiens dans les étables afin de recueillir le fumier; ce qui est, selon moi, la manière la plus profitable d'élever des porcs. Je les ai nourris en partie cet hiver de navets bouillis et de farine d'avoine avariée, achetés dans les vaisseaux.

6. Il n'est pas avantageux de tenir une grande quantité de volailles; mais il est bon d'en avoir un peu. Celles d'Espagne sont de bonnes couveuses, pondent bien et sont d'une belle apparence. Les dindes répondent très-bien à nos besoins, produisent rapidement, détruisent les sauterelles, et sont sous ce rapport inappréciables.

Je ne puis élever des volailles pour le marché avec profit; mais d'autres peuvent le faire, attendu que le marché est toujours abondamment fourni. Les poulets de printemps viennent généralement de Montréal par les steam-boats; ils se vendent toujours à meilleur marché qu'on ne pourrait les élever ici, attendu la différence de climat.

7. Le blé de la Mer Noire, peut être cultivé avec avantage. J'en ai récolté l'année dernière, cent minots, pesant chacun soixante-deux livres (minot impérial), que j'ai vendu à raison de 5s. le minot. Le blé, ainsi que le bétail, doit être bien soigné, et ne doit pas croître trop longtemps sur la même espèce de sol. Comme je ne crois pas qu'on prête beaucoup d'attention à cela, je suis porté à penser que ce blé a dégénéré. Peu de fermiers peuvent produire le blé de semence, quoique presque tous savent cultiver le blé. Ma terre n'est pas adaptée à la culture du blé de semence, attendu que le sol n'est pas naturellement un sol à blé. Le sous-sol de ma ferme est un schiste bitumineux, sans aucune particule de chaux ou glaise dans les environs. J'ai du blé d'automne qui pousse maintenant dans mon jardin; il a été semé au mois de juin dernier, et a très-bien hiverné. Je me propose de faire des expériences ultérieures. Une terre abritée devrait être rendue propre à produire du blé d'automne. Je pense qu'il est bon de placer quelques branches au milieu du champ où le vent souffle généralement sur la neige. Le blé d'automne doit être semé de bonne heure,

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

c'est-à-dire en juillet ou août, de manière à bien prendre racine avant que l'hiver arrive.

Je pense que la récolte la plus profitable est le blé.

Chaque fermier cultive l'avoine, et la demande de l'orge est limitée. J'ai acheté de l'avoine cet hiver à 1s. 3d. le minot, et de l'orge à 2s. 6d. Je cultive aussi peu de pommes de terre que possible. Leur culture est trop incertaine. Quelques espèces précoces et à pelures épaisses font très bien, d'autant plus que les jeunes patates peuvent être vendues aux vaisseaux avant d'être sérieusement atteintes de la maladie. Mais je ne pourrais beaucoup recommander cette culture.

Une culture de légumes peut être pratiquée avantageusement dans ce voisinage. Le climat convient bien. J'ai récolté mille minots de navets de Suède l'année dernière. Cette culture bouffie le sol autant qu'une jachère d'été. Le blé après les navets, fait très bien, et le sol est en bon ordre pour la semence du foin. On peut conjurer les ravages de la mouche au moyen d'os pulvérisés. Je désirerais qu'il fût établi un moulin pour les broyer. Quant aux légumes, je pense que le meilleur moyen serait d'en cultiver un peu de chaque espèce, sans oublier le chou pour remplir les espaces où la graine a manqué.

Le blé d'Inde n'est pas cultivé ici en plein champ. J'ai importé, l'année dernière, une espèce de blé d'Inde (Kears forty days maize) telle que cultivée sous les auspices du prince Albert, dans Regent's Park, Londres. Il est parvenu à parfaite maturité, et j'en aurai assez cette saison pour en semer un arpent. Le blé d'Inde semé avec des citrouilles, donne une bonne récolte partout où cette culture peut avoir lieu. La marguerite est la mauvaise herbe la plus nuisible que nous ayons, mais elle est détruite par la culture du sol. La jachère d'été extirpera nécessairement toutes les mauvaises herbes, mais elle est rarement en usage. Le fait est qu'une récolte de légumes convient tout aussi bien à ma terre aussi longtemps que je la tiens en bon état; la récolte m'est, par là, profitable, ce qui n'aurait pas lieu en ayant recours à la jachère d'été comme un antidote contre les mauvaises herbes. Une jachère d'été est plus convenable à une terre glaise bien nettoyée qu'à un sol léger.

La jachère d'été, ainsi que le blé d'automne feraient bien si la terre était abritée et si l'on pouvait adopter les moyens de conserver la neige sur le sol.

13. J'appellerais votre attention sur la tenure des terres dans le Bas-Canada, ou plutôt dans les seigneuries, la tenure étant d'une nature à taxer le tenancier qui améliore, et étant en outre nuisible à l'introduction du capital. Les seigneuries souffrent par différentes causes; entre autres, le seigneur est généralement un absent et ne fait que très peu, sinon rien du tout, sur sa propriété. Une autre cause est le manque de capital parmi les occupants du sol. Je considère que les seigneuries sont tellement apparues d'avoir été trop souvent soustraites, que rien ne peut les améliorer que de nouveaux propriétaires et un plus grand capital. Au fait, les habitants se portent très rapidement vers les townships où ils trouvent un meilleur profit de leur travail. Je suggérerais qu'il fût passé une loi obligeant les seigneurs à commercer, en recevant toutefois un équivalent basé sur leurs recettes depuis les dernières dix ou vingt années; la nouvelle tenure devant être en franc et commun socage. En d'autres termes, je voudrais former tout le Bas-Canada en townships. Une exposition provinciale du Bas-Canada, semblable à celle du Haut-Canada donnerait aux Canadiens un intérêt en agriculture qu'ils n'ont pas à présent. Je pense qu'une exposition réellement bonne serait infiniment préférable aux mesquines

exhibitions auxquelles nous avons assisté depuis plusieurs années. Ceci est un fait bien établi en Angleterre, dans l'état de New-York et dans le Haut-Canada.

Je n'ai aucune autre suggestion à faire, mais je recommanderais au gouvernement, dans le cas qu'il ferait d'autres octrois pour les améliorations agricoles, de nommer des surintendants d'agriculture, attendu que je ne crois pas que les campagnes possèdent assez d'hommes intelligents et indépendants, capables d'être investis de la distribution de ces octrois.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre obéissant et humble serviteur,

(Signé,) W. RHODES,

Ex-Capt. au 68^{me} Rég^t.

et président de la soc. d'ag., Québec.

Aux président et directeurs
de la Société d'Ag. du B.-C.,
Montréal.

(Traduction.)

VIRTUE ROAD HEAD,

17 avril 1851.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre, relativement aux questions que vous me faites sur l'agriculture, et auxquelles je réponds de la manière suivante:—

La raison pour laquelle on n'élève pas un plus grand nombre de moutons dans le Bas-Canada, est que les fermiers n'entendent rien à cet égard, quoique le pays soit très favorable à la propagation des moutons, pourvu que l'on éloigne le bélier du troupeau jusqu'au quinze novembre, et que les agneaux soient sevrés en temps convenable. C'est une chose difficile que d'indiquer la race qui offre le plus d'avantage, soit en laine, soit en viande pour le marché. Si c'est la belle laine que l'on a pour objet, la race mérinos ou du sud du comté de Dawn doit être regardée comme la meilleure, si l'on a en vue la bonne viande de boucherie, les races de Leicester ou de Toeswater seront les meilleures.

Que dix ou vingt fermiers achètent un bélier de Cheviot, de deux ans; que chacun choisisse, dans son propre troupeau, six de ses meilleurs brebis et les mettent dans le même troupeau vers le 15 novembre, ce croisement améliorera les moutons de ce pays sous le rapport de la laine et de la viande de boucherie. Le bélier peut être employé de cette manière jusqu'à l'âge de six ans; mais on ne doit jamais le laisser couvrir sa propre progéniture. C'est là le danger de ce qu'on appelle l'élève sans croisement. Je parle par expérience, ayant élevé des moutons de cette manière avec avantage.

2. Le mode le plus profitable d'élever les chevaux dans le Bas-Canada, serait de garder une couple de juments poulinières qui pourraient faire en partie l'ouvrage de la ferme, en nourrissant leurs poulains en même temps. Je crois que la pure race canadienne est la meilleure.

3. Relativement à l'élève des bestiaux pour le marché, dans le Bas-Canada, cela est si dispendieux et si peu rémunérateur que le fermier y perd ses frais. Néanmoins, je suggérerais une race croisée,—celle du Ayrshire avec la vache canadienne, ce qui met-

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

trait le fermier à même d'envoyer au marché du beurre et du fromage de préférence à ces objets qui sont fournis par les Américains.

4. La race de porcs que je crois la meilleure pour le Bas-Canada, est celle du Berkshire qui améliore la race ordinaire du pays. La manière la plus avantageuse d'élever des cochons est d'avoir une vieille truie. Elle donnerait deux portées par an, l'une en avril et l'autre en août, et devrait être abondamment nourrie de lait.

5. Je pense que les oies et les dindes ne sont guère profitables au fermier; les canards et les poules le sont davantage.

6. Je crois qu'une espèce précoce de blé est bien adaptée au Canada. Je ne pense pas que le blé froment puisse être recommandé. Plusieurs fermiers en ont semé l'année dernière, et il n'a doublé la semence que dans très peu de cas. S'il est semé assez tard pour échapper à la mouche, il aurait à souffrir de la rouille. Je ne crois pas que le blé d'automne puisse être avantageusement cultivé dans le Bas-Canada. Il serait impossible de trouver des branches pour en couvrir aucune partie.

7. Je ne pense pas qu'aucun autre grain puisse être substitué au blé, mais le blé doit avoir son tour. Ma récolte de blé qui avait été semée l'année dernière sur du foin qui avait été paccagé les deux années précédentes, a donné 31 minots par arpent. Si la même terre, avec le même travail, avait été semée de blé, je ne pense pas qu'elle aurait donné plus de deux minots par arpent.

8. Je ne recommanderais pas la culture de la patate sur un pied étendu avant quelque temps, attendu que la maladie règne encore dans le Bas-Canada, et qu'on n'y a jusqu'à présent trouvé aucun remède.

9. Tous les légumes et racines mentionnées dans votre circulaire, peuvent être avantageusement cultivés, excepté le navet.

10. Le blé d'Inde canadien jaune peut être cultivé avec profit et peut être semé avec sécurité jusqu'au premier juin. Il n'est pas aussi bon pour le bétail que les légumes.

11. Quant aux herbes sauvages qui croissent sur une ferme, telles que le chardon, etc., elles peuvent être détruite par une année de jachère d'été, excepté l'avoine sauvage, qui ne peut être extirpée que par trois années de jachère d'été.

Il m'est impossible de signaler aucune récolte particulière qu'il soit plus profitable de cultiver dans le Bas-Canada. Je suggérerais de cultiver et d'élever toute espèce ou variété de récoltes et de bestiaux que le sol peut admettre. Cela maintiendrait l'équilibre sur nos marchés et empêcherait la détresse dont nous avons souvent été témoins, et occasionnée par le manque d'une récolte de blé ou de patates. Je n'ai aucun moyen de déterminer à présent le montant des produits du comté de Montréal, mais je ne le ferai qu'approximativement. Admettant que l'île soit de trente milles de long sur trois de large, cela donnera 1,254 fermiers à trois arpents chacun,—admettant aussi que chaque ferme élève et vende chaque année 15 moutons, 4 veaux, six au boucher; et aussi, 4 bestiaux gras, un cheval et 600 minots de grains de toutes

sortes, 1,000 livres de beurre, 500 livres de fromage et 1,500 livres de lard, cela donnerait pour résultat, dans le comté de Montréal, savoir:—

Moutons	18,810
Veaux élevés	4,716
Veaux vendus	7,524
Bétail engraisé	4,716
Chevaux	1,254
Grains récoltés	752,400 minots.
Beurre	1,254,000 livres.
Fromage	627,000 "
Lard	1,881,000 "

Telles sont les réponses et observations respectueusement adressées aux directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada, par leur très humble serviteur.

(Signé,) WILLIAM BOA.

L'ASSOMPTION, 18 avril 1851.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus les réponses à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, relativement à l'agriculture.

RÉPONSES.

10. MOUTONS.—Pour avoir un bon troupeau de bêtes à laine, il faut consulter son terrain.

Le nombre de moutons que l'on garde, serait encore assez grand, s'il était de bonne race.

Le climat est favorable à l'élevage de moutons, mais on ne donne pas à cette espèce de bétail si productive les soins convenables.

Le manque de nourriture ou paccage, celle peu convenable, en hiver, les bergeries trop chaudes, sans air et malpropres, affaiblissent les moutons, leur font contracter des maladies, la gale, et les font mourir. On laisse errer les moutons en automne, et se mettant à d'autres troupeaux, il en résulte de grands dommages. On ne choisit pas les individus, surtout les mâles. Les moutons anglais venant d'Espagne sont les plus avantageux; le bélier est superbe, donnant de 18 à 22 livres de laine par toison; la femelle, de 7 à 8 livres. Les brebis de Hollande importées des Indes, donnent de ces agneaux par année, et deux fois autant de laine que les moutons français. M. Joseph Christin, cultivateur distingué de L'Assomption, me dit que de 19 moutons, l'an dernier, il a eu 125 livres de laine; que depuis six ans il a vendu ses agneaux de 4 à 6 piastres pièce. M. Christin est d'opinion que les cultivateurs devraient vendre leurs mauvais moutons et en acheter de bonne race, parce que les moutons bien nourris et bien tenus donnent autant de profit que les vaches; c'est aussi l'opinion du capitaine J. Longpré, propriétaire de beaux moutons. A l'exhibition du comté, tenue à St. Roch, on a montré de superbes moutons; un bélier a été vendu 14 piastres, et celui qui avait le second prix, dix piastres.

20. CHEVAUX.—Pour élever de bons chevaux, il en faut prendre soin dès leur naissance et d'une manière particulière jusqu'à trois ou quatre ans; ne pas les hiverner aux portes des granges. Il faut un bon choix dans les individus que l'on destine à la reproduction.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

Pendant la gestation, la femelle sera bien traitée, libre et tranquille, mais non pas assujettie à un repos absolu; elle peut même travailler.

La race des chevaux canadiens passe avec raison pour la meilleure, la plus propre à supporter les travaux comme la plus facile à nourrir. On doit éviter les croisements avec ces grands chevaux étrangers, à cause de la trop grande quantité de nourriture qu'il leur faut.

30. BÊTES À CORNES.—Nourriture convenable à l'âge de la bête, abondante en tout temps; la paille seule est un meurtre; il en faut beaucoup pour la litière.

M. Amable Archambeault, le président de la société d'agriculture du comté, ancien cultivateur pratique et raisonnée, dit que pour tirer avantage d'un animal quelconque, il doit toujours augmenter, même à l'étable.

La race canadienne est préférable, mais on peut l'augmenter beaucoup et avec avantage, en donnant aux meilleures vaches canadiennes un taureau de race écossaise; c'est la pratique de M. Archambeault; que l'on peut citer sous tous les rapports, en fait d'agriculture.

Le cultivateur intelligent doit employer tous ses revenus disponibles pour élever des animaux, faire faire des prairies fourragères, soit en foin ou en racine, et suivre la maxime des Belges: "Fumez abondamment vos champs, nourrissez fortement vos bêtes de travail, et demandez à la terre et à vos animaux tout ce que vous voudrez."

On doit prendre tous les moyens possibles pour accoutumer les cultivateurs à faire des prairies fourragères, à élever le bétail qu'ils pourront nourrir abondamment, autrement, ils resteront pauvres. L'histoire de la culture d'Espagne est instructive et doit ramener le courage.

40. VACHES.—Pour avoir de bonnes vaches laitières, il faut consulter ses herbages. Sous tous les rapports utiles, il est avantageux au cultivateur d'élever de bonnes vaches, mais non au-delà de ce qu'il en pourra nourrir abondamment, tant par ses gras pâturages que par une bonne nourriture à l'étable, consistant en foin, en racines (deux livres pour une de foin), et avec des racines un peu de paille hachée; la paille devant être destinée pour la litière; ensuite, à faire le fumier long pour les terrains argileux. La vache demande beaucoup de soins qu'on lui refuse trop généralement.

Un grand nombre de cultivateurs préfèrent confectionner le beurre; cependant on m'assure que le fromage est également avantageux.

La vache canadienne, bien traitée, donne un lait plus riche que toute autre vache; sous ce point de vue elle est encore préférable.

50. COCHONS.—Le grand cochon du pays ne convient pas à cause de la trop grande quantité de nourriture qu'il lui faut, mais croisé avec la race écossaise, les croisés en sont avantageux et faciles à engraisser.

Le mode d'engrais avec les laitages, les racines mêlées aux patates, les patates seules ne faisant que

mettre un animal en chair, le grain moulu, ou dans l'état de nature, est connu de tout le monde et se pratique avec avantage,—sa nourriture est préférable sous tous les rapports.

Appendice
(J.)

12 août.

60. VOLAILLES.—La poule doit être chaudement en hiver et donne du profit, si on la nourrit bien avec l'avoine, le sarrasin, le blé d'Inde;—la volaille aime les carottes cuites. Les cultivateurs aiment mieux les poules pour le profit; le dindé est difficile à élever, mais il s'engraisse très facilement avec la patate cuite, et finissant avec du blé d'Inde, sa chair est alors excellente. L'oie et le canard ne sont pas coûteux, mais la moustique les détruit.

70. BLÉ.—M. Amable Archambeault dit qu'il préférerait l'ancien blé froment, si ce n'était que des ravages de la mouche. Il est maintenant difficile de s'en procurer; des cultivateurs viennent de me dire qu'ils vont en semer ce printemps. En l'absence du froment, M. Archambeault considère le blé de la Mer Noire comme le plus avantageux, si on le met en terre bien conditionné, alors il ne dégénère point. L'an dernier, il a eu moins de rendement, à cause des pluies trop fréquentes.

Le blé d'automne ne pourrait avoir de succès ici; les causes physiques seraient trop longues à expliquer; et au système américain, on y perdrait de l'argent sans chance de succès.

80. PRÉFÉRENCE DES AUTRES CÉRÉALES AU BLÉ.—Le cultivateur intelligent devra consulter la nature de son sol pour le choix de semences, observant le prix des grains en demande. Je pense, et c'est l'avis de plusieurs que j'ai consultés, que le cultivateur doit toujours garder une juste proportion dans ses différentes semences; en sorte que, si une espèce manque, il soit payé par une autre.

90. PATATES.—Utiles à l'homme comme aux bêtes, la culture de la patate se devrait faire sur une grande échelle, si on trouvait un moyen de prévenir les maladies dont elle est souvent atteinte. Cependant, cette culture ne devra jamais prendre la place des céréales, encore moins des prairies en trèfle,—comme récolte nettoyante elle est toujours avantageuse. La patate rouge vif et la jaune sont les préférées.

Avec les précautions indiquées dans la lecture que j'ai donnée sur la culture de cette plante précieuse, on doit avoir du succès. Cette lecture a été publiée dans "L'Echo des Campagnes," le 6 mars 1851, No. 18. Je regrette que cette gazette ait cessé de paraître.

100. NAVETS, BETTERAVES, CAROTTES, ETC.—Ces plantes sont une excellente nourriture pour tous les animaux, surtout pour les vaches à lait. Je n'ai point fait d'étude du panais. Ces racines doivent être semées en ligne dans un sol convenable, et c'est une bonne préparation pour la récolte suivante. Si l'on ne considère la culture de ces plantes que sous le rapport de l'homme, on donnera la préférence à la patate; mais si on considère la prospérité de l'état d'une manière générale, on donnera la préférence d'abord au trèfle, ensuite à la carotte; le trèfle et toutes les autres plantes fermagères n'épuisent point, la patate épuise le sol, à cause de la grande quantité de farine qu'elle produit.

110. LE BLÉ D'INDE.—Ce grain productif est un auxiliaire pour le pays. Le blé d'Inde aime la terre meuble et propre, c'est une excellente préparation pour la récolte suivante.

Appendice
(J.)

19 août.

Depuis quelques années, on cultive ce grain sur une grande échelle, avec raison il tire le pauvre de la misère et convient bien à l'engraissement du bétail. Cette culture doit être encouragée sous tous les rapports. Le blé-d'Inde jaune mûrit plus vite,—le blanc produit plus de farine.

120. MAUVAISES HERBES.—Le chardon, et il y en a de plusieurs espèces, ainsi que beaucoup d'autres mauvaises herbes, nuisent aux céréales et épuisent le sol. Le chardon se peut détruire par la faulx dans les premiers jours de juillet, et coupé, les bêtes à cornes le mangent. Rien n'ayant été fait dans la nature que pour l'avantage de l'homme, le cultivateur intelligent renverse les mauvaises herbes avant la floraison, pour labourer; en sorte qu'elles lui servent d'engrais, très utilement dans la terre.

La prairie est le moyen destructif des mauvaises plantes.

Les labours d'été ne sont point en usage dans nos localités. Ils seraient cependant très avantageux, surtout aussitôt que les cultivateurs ont répandu leurs fumiers dans leurs champs.

13. OBSERVATIONS GÉNÉRALES.—Les sociétés d'agriculture sont destinées à opérer beaucoup de bien, si les officiers et les amis de la chose préfèrent l'avancement du pays aux récompenses pécuniaires que l'on devrait laisser au cultivateur encore indolent.

Nous avons eu de beaux exemples de désintéressement dans notre comté. J'ai la parfaite assurance, du moins ici, qu'on peut faire marcher l'agriculture rapidement, si les hommes instruits et de courage y veulent mettre la main consciencieusement.

Il faudrait un journal hebdomadaire, rédigé dans un langage convenable au peuple, et qui ne coûtât pas au-delà de 5s. par an;—répandre des petits pamphlets, ayant pour base d'assolement le traité publié par son excellence le gouverneur-général, l'ami du cultivateur.

Il faut répandre le goût de la lecture par tous les moyens possibles.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs, avec respect,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé) G. CHAGNON,

Sec. Soc. Agr. C. Leinster.

NM. le président et directeurs
de la société d'agriculture
du Bas-Canada.

Collège de Ste. Anne, 19 avril, 1851.

MESSIEURS,

Je me sens bien peu capable de répondre convenablement aux questions que vous me posez dans votre circulaire du 8 courant. Il me faudrait pour cela des connaissances spéciales, qui me manquent complètement. Il faudrait être praticien et je ne suis qu'un pauvre amateur de l'agriculture. Malgré cela, je veux, comme toujours, fuir l'acte de bonne volonté. Et puisqu'une lecture assidue de l'intéressant journal de M. Evans et des rapports continuels avec un grand nombre de cultivateurs m'ont appris quelque

chose, je dirai quelques mots à chacune de vos douze questions:—

10. LES MOUTONS.—Nos habitants n'élevent pas plus de moutons parce qu'ils ne voient pas tous les avantages et les profits qu'ils pourraient en retirer. Ils n'en gardent que ce qu'il leur en faut pour quelques aunes d'étoffe, et un peu de viande fraîche l'automne. Le bas prix des draps et des étoffes étrangères les empêche d'en fabriquer eux-mêmes en quantité suffisante avec leur propre laine, ce que leurs étoffes leur coûtent toujours plus cher. Si nous avions des manufactures pour exploiter la laine, nos cultivateurs ne manqueraient pas d'en produire davantage; ce serait pour eux et pour le pays en général un profit clair; au lieu de 10s., par exemple, qu'ils envoient en pays étrangers pour une verge de drap, souvent altéré par la teinture, ils paieraient ici le même drap, moins la teinture, pour deux ou trois livres de laine au plus. On dit sans cesse au cultivateur produisez, produisez, mais on oublie de lui procurer les moyens de vendre ses produits avec avantage. C'est pourtant là le point capital. En attendant que ces moyens soient trouvés, nous n'avons rien de mieux à faire qu'à augmenter la consommation de nos propres produits. Leur valeur augmentera dans la même proportion. Si la rigueur de notre climat peut avoir quelque influence sur les moutons; c'est tout au plus sur la qualité de la laine.

Je ne puis recommander aucune race en particulier, vu que je ne connais pas les races étrangères autrement que par les traités d'agriculture. La race la plus convenable serait celle dont la laine serait la plus longue et d'une certaine graisse, en attendant mieux je pense avec M. Evans qu'il vaut mieux essayer d'améliorer la race native de nos moutons, en important un bélier plutôt que des brebis; c'est plus économique et plus sûr. Je ne puis dire si le nombre des moutons augmente ou diminue, il doit être à peu près le même, chaque cultivateur suivant toujours à peu près sa vieille routine;—je parle seulement de cette partie du district de Québec, que je connais particulièrement.

Nos moutons sont tenus dans des bergeries trop petites et trop chaudes, le mouton a besoin d'espace, d'air, de propreté et de peu de chaleur; tout cela lui manque dans nos petites bergeries, où on les retient entassés par douzaines pendant plusieurs mois de suite.

20. Tout ce que je puis dire à la 2^e question relative aux chevaux, à la manière de les élever, etc., est que la race canadienne pure n'est pas assez propagée, et trop souvent mêlée avec des races étrangères, et qu'en conséquence la race des chevaux du pays se détériore et leur valeur diminue. Les états voisins seraient certainement pour nous, comme ils ont déjà commencé à l'être, un marché profitable pour cette sorte de produits, comme pour bien d'autres qu'ils n'ont pas et que nous pouvons leur fournir. Il est donc important d'y penser sérieusement. Nos chevaux sont particulièrement estimés parce qu'ils sont forts et durs à la fatigue, mais il faut qu'ils soient de race pure—je parle des chevaux de trait. Quand à ceux de selle et de voiture légère, il serait peut-être peu profitable de vouloir faire ici de la compétition avec nos voisins, mais je n'insiste pas là-dessus, ne connaissant pas assez les choses.

30. Question. Réponse.—Nourriture abondante, convenable, chaleur tempérée, bonne eau, air pur et souvent renouvelé, propreté, aise et santé, telles sont les conditions d'un bon engrais; comme tous les cultivateurs le savent.

Appendice
(J.)

19 août.

Appendice
(J.)

12 août.

Pour les animaux destinés à la boucherie, il faut préférer les races d'une petite taille, car il est bien sur que la chair de ces animaux est plus délicate. D'ailleurs un animal petit mange moins et engraisse plus vite qu'un animal plus grand, nos meilleurs vaches laitières ne sont pas celles de la plus grande taille.

La paille ne suffit pas pour nourrir convenablement les animaux, les vaches surtout pendant l'hiver; ceux qu'on hiverne de cette manière sont faibles au printemps. Un bon nombre de nos cultivateurs ne tirent pas tout l'avantage qu'ils pourraient de la paille qu'ils ont de trop. Ils l'étendent sur leurs champs, en la laissant se perdre devant leurs granges. Il y a ce me semble deux bons moyens d'employer utilement le surplus de la paille; le premier est de la faire servir comme litière; cette paille absorbe l'urine des animaux et devient par là la matière d'un bon engrais; par ce moyen les animaux sont tenus dans un état de propreté plus grande, ce qui contribue à leur santé. Le second moyen, employé avec succès par un de mes amis, excellent cultivateur, consiste à garder autant de bœufs qu'il en faut, outre ceux nécessaires pour servir à la ferme pour consommer le surplus de ce qui se fait de cette manière: jusqu'à deux ans les bœufs sont bien traités au foin et au grain autant que possible; ensuite on les hiverne avec de la paille seulement pendant les deux ou trois années suivantes, au bout desquelles on les engraisse pendant quelques mois. De cette manière, la paille retourne sous forme de bon engrais à la terre qui l'a produite, et les animaux restent pour indemniser le cultivateur de ses soins et de son trouble.

Dans bien des cas, il serait plus profitable de vendre le foin, même à 20s. le cent, l'avoine à 1s. 3d. et l'orge à 2s. 6d., que d'engraisser des bœufs ou des cochons pour les vendre à six ou huit sous la livre. Malgré cela, nos cultivateurs privés comme ils le sont généralement dans cette partie du district de Québec surtout, de voies de communications promptes et économiques pour exporter leurs produits, préfèrent engraisser des animaux dont ils trouvent toujours un prix quelconque en argent et assez souvent sans sortir de chez eux. Il est vrai que dans ce cas le fumier reste à la terre, ce qui est beaucoup.

La 4e et la 5e questions relatives aux meilleurs races de cochons et de volailles ne me fournissent rien de particulier que chacun ne puisse savoir déjà.

J'ai à dire à la 6e question que les espèces de blé qui réussissent le mieux, sont celles communément appelés blé de la Russie et blé de la Mer Noire. L'ancien blé de quatre mois ne convient plus à cause de la mouche qui l'attaque toujours. Il n'y a d'exempt de la mouche que le blé de trois mois, encore faut-il qu'il soit semé vers le 10 juin (je parle du bas du district de Québec) celui que l'on sème plutôt, le 20 mai, par exemple, comme je l'ai vu ici l'année dernière, languit et est surpris par la mouche, pendant que la même espèce mise en terre 15 jours plus tard a parfaitement réussi. Le blé de la Russie et celui de la Mer Noire dégèrent toujours lorsqu'on ne fait pas assez d'attention aux conditions particulières du climat dont chacun d'eux a besoin. Ce qui contribue aussi à gâter le blé, c'est le trop peu de soin que l'on met dans le soin de la semence et elle est rarement bien nette, c'est le blé de la Mer Noire qui est maintenant en grande vogue ici; plusieurs de nos cultivateurs ne veulent plus du blé de Russie; pourtant j'ai été très content de celui de notre ferme l'année dernière—c'est celui qui a le mieux réussi.

Je n'ai rien à dire du blé d'automne, vu que je n'en ai jamais vu semer ici ou dans les environs. Je pense pourtant qu'il réussirait s'il était semé dans un terrain sec, pas trop exposé aux vents, et assez abrité pour pouvoir garder la neige aussi longtemps possible. L'expédition des branches que l'on suggère n'aurait pas ici l'effet désiré, à cause de la violence et de la durée des vents sur les bords du fleuve; les clôtures sont le meilleur moyen de retenir la neige, mais elles coûtent bien cher.

En réponse à la 7me question, j'ai à remarquer, puisqu'en bien des cas la récolte du blé trompe les espérances du cultivateur, il ne faudrait pas tant insister sur cette sorte de grain. Le blé d'Inde et le lin devraient être cultivés sur une plus grande échelle. Je veux parler du blé d'Inde d'une petite espèce, car le grand blé d'Inde ne vient pas bien, ce que j'ai dit du manque des manufactures en parlant de la laine, peut se dire aussi à propos du lin. La main d'œuvre rend son emploi coûteux; le tissu de laine, des chanvres et des cotons des pays étrangers, nous font une terrible concurrence. Le cultivateur trouve son avantage à cultiver un peu de blé, ou d'autres grains dont il trouve toujours un certain prix, avec lequel il se procure à très bon marché les étoffes dont il a besoin; ce n'est pas la faute du cultivateur si ses produits n'ont pas plus de valeur. Il faut remonter plus haut pour en trouver la cause, cette cause est facile à indiquer; mais il appartient à d'autres de l'examiner sérieusement et d'y apporter au moins un commencement de remède.

En réponse à la 8me question—jusqu'à ce que l'on ait trouvé un remède à la maladie des patates, il ne faut pas penser à sa culture en grand. L'espèce particulière et la moins sujette à la maladie, est une sorte de patate bleue, longue et très productive. Les patates de 40 jours sont avantageuses.

En réponse à la 9me question, je dirai que les navets ne viennent plus ici. Les chenilles en dévorent la feuille, et s'introduisent dans le cœur même de la racine, les carottes sont sujettes à pourrir comme la patate. Les grosses bettes blanches viennent bien. Les betteraves et les panais ne sont cultivés qu'en très petite quantité dans les jardins.

En réponse à la 11e question,—sur les mauvaises herbes qui prévalent dans notre district, ce sont la moutarde, la marguerite et le chiendent, nos habitants les arrachent à mesure qu'elles paraissent et réussissent assez bien à les détruire quand ils veulent s'en donner la peine; mais ce moyen ne suffirait pas si les mauvaises herbes s'étaient trop multipliées; dans ce cas, un ou deux labours d'été les détruiraient complètement. Je n'ai jamais vu ce moyen employé ici, il est à souhaiter qu'il s'introduise là où il est nécessaire.

Je n'entrerai pas dans d'autres considérations, ma lettre est déjà trop longue, je m'en rapporte bien volontiers à tout ce que pourront dire et suggérer les habiles praticiens de l'agriculture que vous avez consultés, et surtout à M. Evans, rédacteur de notre journal, dont le témoignage en cette matière est du plus grand poids.

Permettez-moi, messieurs, de vous féliciter de la résolution que vous avez prise de faire un rapport général sur l'état de notre agriculture au moyen des informations que vous allez recueillir de toutes les parties du pays. Si chacun s'empresse de répondre, comme je l'espère, il résultera de ce rapport des conclusions utiles qui ne manqueront pas d'être imprimées.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice (J.)

12 août.

diantement l'attention sérieuse de tous ceux qui ont la volonté et les moyens de promouvoir la prospérité du pays, entendue et comprise comme elle doit l'être.

Veuillez bien, messieurs, recevoir l'assurance de ma plus respectueuse considération, et me croire toujours

Votre très humble et Obéissant serviteur, (Signé,) F. PILOTE, Ptre.

Aux président et directeurs de la société d'agriculture pour le Bas-Canada.

Saint-Gervais, 20 avril, 1851.

MESSIEURS,

En réponse à la vôtre du 8 courant, après avoir consulté plusieurs personnes livrées à l'agriculture, j'en suis venu aux conclusions suivantes :—

10. Je crois le climat favorable à la propagation et au maintien des moutons en bonne condition. Le manque de débouchés pour les laines, tel que manufacture de drap, en ont rendu cette branche de l'économie agricole peu profitable. Dans l'état actuel, les moutons donnent 2 lbs. de laine qu'on peut estimer à 1s. 3d. la lb. La race de Leicester, est je crois, la plus avantageuse. Le goût pour les manufactures commencent à se répandre; il serait temps d'élever un plus grand nombre de moutons qu'il n'en faut pour le maintien de la famille sur une terre.

20. Je ne saurais dire quel serait le meilleur mode d'élever des chevaux pour le marché. Je crois que la race canadienne serait préférée comme chevaux de travail, et la race mêlée comme chevaux de voitures légères.

30. La grande culture des légumes, tels que navets, carottes, panais, etc., serait, à mon estime, la meilleure méthode d'élever de beaux animaux à peu de frais; je ne crois pas que la paille seule suffit pour nourrir avantageusement les animaux pendant l'hiver, un tiers de paille avec foin ou mieux encore, les légumes, serait, je présume, une nourriture suffisante. En conséquence, j'encouragerais la culture du foin, des légumes, de l'avoine et des bons pâturages.

40. Les réponses précédentes me paraissent pouvoir s'appliquer à cette question; j'ajouterai que le sarrasin mêlé avec l'avoine pour un tiers, est un moyen économique d'engraisser les cochons.

50. Les poules seules me paraissent mériter l'encouragement pour le produit qu'elles donnent par leurs œufs, outre la chair qui se vend assez bien. Le succès à élever des poules est à peu près certain. Le sarrasin est encore la meilleure nourriture pour les poules.

60. Je pense que le blé de la Mer Noire dans son état primitif, est préférable à toute autre; mais il dégénère, et il faudrait le renouveler au moins tous les cinq ans. Je ne puis dire à quel cause attribuer la dégénération du blé de la Mer Noire. L'ancien blé blanc est plus exposé à l'attaque de la mouche dans cette partie du pays.

7. Je pense qu'on ne devrait pas cultiver le blé exclusivement, le succès en étant trop incertain depuis grand nombre d'années.

80. Il est certain que la patate est d'un grand secours aux cultivateurs, et qu'ils n'en récoltent jamais assez. Je ne saurais dire la cause de la maladie.

90. La culture de ces différents légumes est encore nouvelle dans ce comté. Ici les navets ont la préférence, et notre société d'agriculture a cru devoir en encourager la culture.

100. Je ne connais pas le nom de l'espèce de blé d'Inde que je crois la plus avantageuse; on le nomme ici le blé d'Inde d'Ohio. Je ne puis dire si on doit lui donner la préférence sur les légumes.

110. Les mauvaises herbes les plus communes ici sont le chiendent, les chardons et les marguerites. Les labours d'été sont le meilleur moyen de les faire disparaître; la coutume en est encore malheureusement bien rare.

12. Je me bornerai à suggérer l'établissement d'écoles d'agriculture et modifier la continuation des sociétés d'agriculture actuelles. Il ne suffit pas de récompenser ce qui se fait par le système actuel, s'il est reconnu que ce système doit être changé.

Le tout néanmoins humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs, Votre obéissant serviteur, (Signé,) C. C. FORTIER, M. D.

(Traduction.)

DRUMMONDVILLE, TOWNSHIPS DE L'EST, BAS-CANADA, 25 avril, 1851:

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 3 courant et de répondre en même temps à son contenu.

1. Attendu que les moutons requièrent une herbe courte dans de vieux pâturages, on ne peut pas en élever sur un grand pied sur les fermes qui, comme c'est généralement le cas dans les seigneuries, sont petites et principalement labou-rables.

Dans plusieurs parties des townships, les bêtes sauvages sont encore trop nombreuses pour permettre d'élever des bestiaux avec sécurité. Mais supposant même que ces obstacles soient écartés, le climat du Bas-Canada rendrait encore très hasardeuse cette spéculation faite sur un grand pied. Sans entrer dans tous les détails du pour et du contre, relativement à cet question, je me bornerai à vous faire les observations suivantes :—

Les moutons, dans le Bas-Canada, passent, terme moyen, six mois d'hiver dans la bergerie; on alloue à chacun 1/4 de tonneau de foin pour sa nourriture d'hiver évalué (en raison de ce qu'il est alimenté sur la ferme) à 20s. par tonneau, c'est-à-dire

1/4 de tonneau.....	£0 5 0
6 minots d'avoine pour l'hiver.....	0 7 6
	<hr/>
	0 12 6

Appendice (J.)

12 août.

Appendice (J.)

RAPPORT :

13 août.	4 lbs. de laine, (terme moyen raisonnable)	
	1s. 6d.,	0 6 0
	Valeur de l'agneau	0 13 6

Ce qui fait une balance d'un chelin sur chaque mouton pour indemniser des pertes de moutons et d'agneaux, six deniers de pâturage en été, entretien de clôtures, soins durant l'hiver et l'époque de l'agnement, le lavage, la tonte, l'intérêt sur les bâtiments pour les loger, ainsi que leur nourriture.

Je prouverai ceci par chiffres, pour 100 moutons :

Soins durant l'hiver et à l'époque de l'agnement	£3 0 0
Lavage	0 5 0
Tonte	1 5 0
Pâturage d'été, 30 acres à 5s	7 10 0
Clôtures	1 0 0
Frais de bâtiments	2 0 0
	£15 0 0

Déduction de 1s. mentionnée sur chaque mouton, 100s	5 0 0
---	-------

Balance de perte,

	£10 0 0
--	---------

Je n'ai accordé aucune allowance pour engrais, ayant pris cela en considération en évaluant le foin à 4 piastres par tonneau, ceci ne fait aucune allowance quelconque pour accident de toutes sortes, et admet que chaque brebis élève son agneau.

Chaque race a ses appréciateurs et doit être choisie selon la qualité de la nourriture. Les moutons canadiens ne valent pas la peine d'être élevés. Ce pays contient principalement la race de Leicester qui est généralement très bonne, et aussi quelques moutons du sud du comté de Down et des mérinos. Toutes ces races paraissent être égales en vigueur, et leur nombre s'accroît légèrement.

2. Le mode le plus profitable d'élever des chevaux, c'est le pâturage en été et la paille et les carottes en hiver. Nous n'avons pas de débouchés chez nous pour les chevaux. Les animaux de prix sont les seuls qui peuvent rémunérer. Si ce n'était pas pour le voisinage des Etats-Unis, on n'élèverait point de chevaux dans les townships. Le prix moyen des chevaux sur les marchés de Québec et Montréal n'excede pas £15. Pour cette somme, un animal doit être tenu, et le risque de dommages encourus pour cinq ans. Il est vrai que la demande de chevaux d'une plus grande valeur existe, mais elle est si limitée qu'un seul comté des townships de l'Est pourrait la remplir. La belle race canadienne a beaucoup d'appréciateurs. Elle est estimée comme chevaux de trait, mais le prix qu'on en donne ne peut pas rémunérer. On peut trouver de bons trotteurs occasionnellement, et on en trouve un bon prix. Les chevaux canadiens de première classe rapporteront aussi autant que ceux d'aucune autre race, mais c'est seulement la première classe.

3. Le seul mode profitable d'élever de bons bestiaux c'est de les laisser croître depuis qu'ils ont été mis bas jusqu'à ce qu'ils soient bons pour le marché. On ne peut les nourrir avantageusement avec de la paille seulement durant l'hiver. Il serait infiniment plus avantageux pour les fermiers chez lesquels on peut se procurer de l'engrais, de vendre leur foin et leur grain, que d'élever des animaux. Dans les townships, il n'y a généralement aucun marché pour le foin. On a en conséquence recours à l'élève des

Appendice (J.)

bestiaux comme un moyen de disposer des produits de la ferme. Je considère que la plus profitable race de bétail est celle à courtes cornes de Durham, en raison de sa maturité précoce, et de ce qu'elle donne infailliblement un plus grand retour pour une quantité donnée de nourriture, qu'aucune autre race.

4e Question.—Je préfère la race de Durham pour les raisons suivantes : Si une génisse à l'âge de trois ans vient à ne donner que peu ou point de lait, on peut l'engraisser et la tuer en automne, et peut peser 700 lbs., ce qui couvrirait les dépenses et laisserait un profit raisonnable. Si on devait disposer d'une génisse canadienne du même âge, il serait impossible de l'amener à ce poids, ou, en d'autres termes, l'éleveur perdrait environ £5 en l'élevant. J'ai employé les deux modes, et je parle ou plutôt j'écris d'après l'expérience sur laquelle toutes mes observations sont basées. Une vache canadienne, dans ses premières années, en aucun endroit de ce district, peut être achetée pour environ 10 à 12 piastres en automne. Elle n'a jamais été élevée pour le double de cette somme, quant à la race qui coûte le moins à entretenir ; le plus petit animal consomme généralement moins de nourriture, quelle que soit la race à laquelle ils appartiennent. La vache canadienne, supposant qu'elle fût du poids de 250 lbs. coûterait moins à entretenir qu'une de la même race ou d'une autre race du double de ce poids. Toute personne voyageant dans le Bas-Canada ne peut manquer d'être frappée de la différence qui existe entre la race borine des seigneuries et celle des townships. Un canadien semble n'apprécier son animal qu'en proportion du temps pendant lequel il peut souffrir la faim sans périr, tandis que le fermier des townships aime à l'entretenir dans le meilleur état possible. La paille seule ne soutiendra pas avantageusement le bétail pendant l'hiver. Il exigera d'être mieux entretenu vers le printemps. Avec de la paille et 1/4 de minot de navets, il hivernera convenablement.

5e Question.—Les cochons du Berkshire sont très estimés en ce pays. On les tue à l'âge de 7 mois, et ils pèsent de 2 à 300 lbs. A l'âge d'un an et demi leur poids, terme moyen, est de 4 à 500 lbs. On les nourrit de vesces nouvellement coupées pendant l'été, ainsi que de patates et d'avoine moulue pour achever de les engraisser en automne.

6e. Je ne crois pas que les volailles soient avantageuses pour le marché dans les fermes très éloignées des villes.

7e Question.—Le blé froment est de beaucoup le meilleur qu'on puisse semer. Je ne puis rien dire de la mouche, mais le blé de la Mer Noire n'a pas dégénéré ici. La fleur qu'on en tire ne se vend pas facilement, et ne fait pas du pain de belle apparence. J'ai essayé le blé d'automne durant les hivers de 1847-48 et 49, et il a manqué. Il est resté vert et a survécu jusqu'à ce qu'il ait commencé à croître au printemps. Le froid du printemps l'a détruit pendant ces années. En couvrant le terrain de branches d'épinette, cela le sauverait certainement, mais on trouverait-on des branches d'année en année pour couvrir quelques centaines, peut-être quelques milliers d'arpents dans chaque paroisse de la province, (pour ne rien dire des frais comparés aux profits) de couper, charroyer et étendre les branches dans l'automne et les charroyer de nouveau au printemps.

8e Question.—Le blé rapporte certainement plus qu'aucune autre récolte quand il échappe à la mouche ; nulle autre récolte en approche.

9e. Les patates rendent bien dans le voisinage des marchés. Dans les townships on les cultive princi-

12 août.

Appendice
(J.)

13 août.

palement pour la nourriture des animaux, et rendent même aussi très bien sous ce rapport.

10e Question.—Je cultive annuellement environ 4,000 minots de navets, 500 minots de carottes, et je trouve que ces objets donne une bonne récolte. Je n'ai jamais essayé les panais, et j'ai toujours échoué avec le mangel wurtzell, mon terrain étant une marne légère et sablonneuse.

11e Question.—Le blé d'Inde est une récolte qui cause trop d'embarras pour qu'elle soit profitable, surtout quand le travail est fait par des engagés. Les navets donnent davantage.

12e Question.—Ce pays-ci étant nouvellement défriché, les mauvaises herbes ne nous incommode pas beaucoup.

13e. En définitive, je vous ferai observer que si les townships de l'Est étaient limités aux marchés canadiens, toute idée de prospérité serait abandonnée. Les prix de nos seuls marchés de Québec et de Montréal sont offerts par l'arrivée d'un seul courrier; et s'il en arrive un second le jour suivant, le marché se trouve encombré, et on doit se soumettre aux prix d'un marché encombré. Il est à peine une paroisse dans les townships qui ne puisse, dans un mois, encombrer les marchés canadiens. Aussi les bestiaux s'y vendent plus rarement d'année en année, et lorsque le chemin de fer de Portland sera terminé, je ne pense pas qu'il soit envoyé une seule tête de bétail sur un marché canadien. Même, dans le moment actuel, où les bestiaux, dans un voyage de trois semaines, ont à courir les risques d'être estropiés et de toutes sortes d'accidents; où ils perdent dans le trajet un tiers de leur poids avant leur arrivée, et payant vingt pour cent de droit (avant cette diminution de poids) à la douane américaine. On trouve malgré cela plus avantageux de les envoyer aux marchés américains qu'aux nôtres. De combien s'augmentera le mouvement des affaires sur ce chemin, lorsque le voyage se fera en quelques heures au lieu de trois semaines, et lorsque les animaux seront rendus à leur destination dans le même état qu'ils étaient sortis de leur étable. La construction de ce chemin de fer doit tendre à accroître le commerce des townships avec les Etats-Unis, et comme un homme achète naturellement où il vend, à nous détacher entièrement des marchés canadiens. Le fermier voyant alors qu'il a à payer 20 pour cent de droit pour aller au marché et 12½ pour cent pour ce qu'il apporte, désire d'être débarrassé d'une position qui absorbe le tiers de son revenu. L'annexion paraît offrir le soulagement désiré, et cette question est soulevée par les fermiers, non par un sentiment de malveillance contre l'Angleterre, mais pour recouvrer le tiers perdu de leur revenu; et il m'a toujours paru que si le gouvernement canadien qui a très expressément désapprouvé cette mesure, eut été un peu plus loin et eut pris des mesures pour s'enquérir des causes du désir de l'annexion, ce mécontentement qui approche tant de la désaffection, n'aurait jamais eu lieu. La population des townships est la meilleure que nous puissions opposer aux Etats-Unis. Elle est de la même origine, parle la même langue, et est de la même croyance que ses voisins, etc. etc.

Que cette population soit contre nous, et nous perdrons le plus puissant rempart que le Canada possède, et la plus précieuse frontière de cette partie de la province.

Si je suis entré dans ces détails et ces observations, c'est parce que je pense qu'un rapport de votre bureau à ce sujet doit être de quelque poids auprès du

gouvernement, et j'espère que vous ne jugerez pas hors de propos de signaler la position particulière de ce beau et fertile district possédant des produits surabondants et à sa portée; desquels il est exclus par sa connexion avec le Canada, connexion dont il paraît difficile de lui faire concevoir l'avantage.

J'ai l'honneur, etc.

(Signé) R. N. WATTS.

Au Président de la Soc. d'Agr.
de Montréal.

(Traduction.)

BASSIN DE GASPÉ, 22 avril 1851.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous accuser réception d'une circulaire datée de votre bureau le 3 avril dernier, me demandant de répondre à différentes questions qui me sont faites concernant l'agriculture.

No. 1. MOUTONS.—Je ne comprends pas pourquoi on n'élève pas des moutons dans le Bas-Canada d'une manière plus étendue, à moins que ce ne soit par faute de pâturages, par ignorance de cultiver des légumes, particulièrement des navets. J'ai su par expérience que les moutons sont des plus profitables. Ils n'exigent pas une étable très chaude en hiver. Une remise qui éloignera la pluie et la neige est suffisante. Je connais un fermier qui tient ses moutons dehors pendant tout l'hiver. Il dit qu'il ne conserve pas leur laine, je ne dis pas ceci comme une chose, mais pour montrer jusqu'à quel point les moutons peuvent supporter les rigueurs de l'hiver. Le râtelier dans lequel ils reçoivent le foin ne devrait pas avoir plus d'un pouce et demi d'espace, autrement, il y aura autant de foin perdu que mangé.

Un troupeau de moutons devrait être tenu pour l'avantage de la laine, objet indispensable dans une maison canadienne. Le mouton est aussi utile d'une autre manière; il peut être aussi tué et consommé dans une famille, ce qui est un objet dans les districts ruraux lorsqu'on a besoin de viande en été et qu'on ne peut pas recourir à la ville. J'ai remarqué que les moutons dans le Bas-Canada ne sont pas sujets aux maladies dont ils sont généralement atteints dans le Royaume-Uni, savoir, le rac, les vers sur le dos, etc., ce que j'attribue à la sécheresse de notre sol et de notre atmosphère; car la pluie et l'humidité sont nuisibles aux moutons. Quant aux pâturages, je signalerai ici la déplorable négligence des fermiers canadiens de ce district. Quand un fermier a un lot de terre, il devrait faire un abattis sur plusieurs arpents au-delà du terrain qu'il veut cultiver, ce qui se fait aisément. Il devrait faire tomber les arbres et les buissons par tas ou rangées, pour être brûlés plus convenablement; et aussi, afin que le sol ou terrain ne soit pas consumé; qu'il y mette alors le feu, et il sera pourri en peu d'années, et pourra être promptement enlevé. Mais il n'est pas nécessaire qu'il attende jusque là; si le pauvre défricheur, après que le feu a passé, répand en hiver, et de temps en temps, les restants de son fenil, ainsi que les graines ramassées dans la crèche de ses bestiaux, sur l'endroit brûlé, il aura bientôt un pâturage à peu de frais. Il est bien entendu que lorsque la terre est parvenue à un état de culture convenable, on n'y doit semer que de bonne graine. Ce n'est pas d'un bon système de culture pour un fermier, lorsqu'il ne conserve pas de pâturages suffisamment pour ses bestiaux. La terre, au moyen de pâturages parvient à une bonne condition.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

Je pense que le climat du Canada est favorable à la race des moutons; mais il faut l'améliorer par l'importation des béliers de Leicester, de Cheviot ou du sud du comté de Down, autrement la race dégénérerait. J'ai observé que chez nous, une brebis ne peut pas élever de jumeaux par le mode ordinaire de nourriture, et conséquemment elles ont rarement deux agneaux. Dans le vieux monde, une brebis a généralement des jumeaux; mais sa nourriture consiste en grande partie en herbe et en navets. Les brebis devraient être livrées au bélier vers le 12 de novembre, afin qu'elles puissent agnelier vers le 20 avril, (21 semaines), dans un temps chaud.

Notre société d'agriculture a présenté un beau bélier mérinos, et les animaux provenant de lui sont une grande amélioration pour les moutons ordinaires, qui semblent à la vérité plus faibles et plus délicats. J'ai recueilli de mes moutons, par ce système de croisement, 4 livres de laine, terme moyen, et les mâles m'ont donné 6 livres chacun. Les moutons augmentent beaucoup dans ce district.

No. 2. CHEVAUX.—Le mode le plus profitable d'élever des chevaux pour le marché est, évidemment, de se procurer de bonnes juments, (principalement celles qui sont adonnées à avoir des petits ressemblant au mâle,) aux meilleurs étalons que l'on puisse trouver, car il en coûte autant d'élever un beau poulain qu'un médiocre. Dans mon opinion, la meilleure race pour le pays est la race canadienne pure. Elle est forte, robuste et active, mais ne peut cependant donner un aussi haut prix que la race croisée, n'étant pas d'une aussi belle apparence ni si bien adaptée à la selle. Mais dans le pays où nous nous servons du même cheval pour charroyer, labourer, herser et conduire une voiture en été, ainsi que pour tirer du bois et voyager vite sur des chemins ou sur aucun chemin, en hiver, la pure race canadienne est la meilleure.

No. 3. BÉTAIL.—Les bestiaux peuvent être nourris de paille pendant tout l'hiver, mais on ne peut s'attendre à ce qu'ils offrent la même qualité de viande que si la paille était hachée et mêlée de mangel wurzel, des navets ou des grains bouillis. Je crois qu'ils acquerraient par cette nourriture un surplus de viande et de suif. Je pense que certains bestiaux (*dry cattle*), qu'on laisse courir tout l'été, sont, en ce pays, bons à tuer en automne, ou dans tous les cas après trois ou quatre semaines de nourriture à l'étable, avec beaucoup de foin, et un plein baquet de navets coupés, soir et matin. Mais nos bestiaux ont accès aux marécages où ils trouvent parfois de bonne nourriture. Je ne puis dire s'il est plus avantageux d'élever des animaux que de les engraisser, mais je crois qu'il est bon de faire les deux, surtout dans les parties du pays où il y a un grand marché de bestiaux. On doit se régler selon les circonstances et les localités quant au sol. Je pense qu'un fermier ne devrait vendre de foin et de grain que ce qui serait tout-à-fait superflu après avoir alimenté abondamment la quantité de bestiaux qu'il lui fallait ou qu'il pouvait faire tourner à son avantage. Tout fermier ordinaire doit produire lui-même sa viande pour l'hiver. Par exemple, il peut, avec quelques efforts et quelque attention, engraisser une vache, deux ou trois cochons et quatre ou cinq moutons.

No. 4.—Je pense qu'il est avantageux de garder des vaches laitières; mais pas plus qu'un fermier n'en peut nourrir convenablement.

Je n'ai aucun moyen de savoir lequel est le plus profitable d'engraisser les vaches et brebis ou de les traire.

J'ai vu d'excellents fromages faits par des fermiers écossais. Cependant, ils continuent à faire du beurre pour le vendre, à défaut, je pense, d'un marché pour le fromage; mais à moins que la laitière n'excellât à faire du fromage, il serait mieux pour elle de se borner à faire du beurre, ce qui est plus généralement compris.

La plus grande propreté doit être apportée à la fabrication du beurre ainsi qu'aux ustensiles qui y ont rapport, tels que seaux, couloirs, baratte, etc.

Le beurre ne devrait être travaillé avec la main plus qu'il est nécessaire pour ôter le lait. Le sel doit être fin, et chaque barattée doit être placée à la fois dans le vase destiné à la contenir. Le beurre doit être bien pressé, et on doit jeter dessus un peu de salpêtre dissout dans l'eau.

On fait à Gaspé, et j'ai quelque expérience en cette matière, le meilleur beurre que j'aie vu; et j'ai la satisfaction de pouvoir dire que la mienne a eu le premier prix.

Le système si dominant de laisser aller les vaches sur les bords des chemins pour pourvoir elles-mêmes à leur nourriture est très pernicieux; cela peut faire pour le jeune bétail, mais on ne devrait pas laisser aller au hasard des vaches laitières. On devrait prendre en considération le temps perdu en les cherchant dans les détours de la forêt pendant des jours consécutifs, indépendamment des maladies qu'elles contractent.

Je signalerais aussi l'absurdité qu'il y a pour un fermier ou cultivateur, de garder plus de bestiaux qu'il n'en peut nourrir, hiver et été. Une vache bien nourrie en vaut deux qui le sont mal, et est plus profitable. Les petits propriétaires devraient se pénétrer de cela. Les animaux ne recouvrant jamais leur valeur après avoir été en partie affamés. J'ai vu des vaches qui donnaient assez de lait en ne se nourrissant que de paille seulement; mais c'est quand on la leur donne fraîche et en abondance. Je crois que l'expérience a prouvé que la meilleure nourriture pour les bêtes à cornes c'est l'avoine coupée verte (c'est lorsque le grain se forme,) bien meilleure, dit-on, que lorsqu'on laisse mûrir l'épave et que l'on donne à la fois au bétail la paille et le grain.

J'ai entendu dire par un juge compétent que la vache canadienne que l'on trouve dans les paroisses est de bonne race, primitivement importée de France, donnant autant de lait que le comporte la richesse; car la grande quantité et la bonne qualité sont incompatibles. La vache hollandaise donne beaucoup de lait, mais c'est dans le bois. La race a dégénéré en beaucoup d'endroits par le croisement; et ne requiert qu'un taureau de race à courtes cornes pour l'améliorer dans chaque paroisse.

La société d'agriculture du Nouveau-Brunswick parle avantageusement de la race d'Ayrshire, de Durham et des Highlands.

No. 5.—Je pense que les cochons du Canada sont une race dégénérée qui n'est susceptible d'être améliorée que par l'importation d'Irlande. Les truies devraient mettre bas en été. Un cochon, pour bien engraisser, une écurie confortable, une litière pas trop chaude, un mélange régulier d'herbes ou végétaux bouillis avec de l'avoine ou de l'orge moulu. Tout fermier qui n'est pas à proximité d'un moulin à farine devrait avoir un grand moulin à bras pour cet objet. Chaque cochon devrait avoir un anneau au museau même quoique étant renfermé dans sa soue.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

Je passerai maintenant à l'art utile de dissiper les abus et les préjugés relatifs à l'agriculture. A moins de connaître cet art, il y a peu d'utilité et d'avantages à attendre de sociétés d'agriculture, ou de l'importation de races de bestiaux, moutons, chevaux, vaches ou cochons. On devrait faire de grands efforts dans ce but, afin de montrer, au moyen de sociétés et journaux d'agriculture, la nécessité et les avantages qui résultent de l'application de cet art. Il devrait être publié dans notre journal pour plus grande circulation. Introduisez d'abord de bons animaux, et exterminiez ensuite tous taureaux bâtards, vétrats avortons, chevaux de mauvaise race, béliers à cornes mousseuses et poilues, etc., que l'indifférence du fermier laisse courir au large et que sa paresse empêche d'améliorer quand ils sont jeunes.

No 6. VOLAILLES.—Les volailles devraient être tenues dans un lieu sec, et dans une chaude étable séparée du bétail. Des perchoirs devraient être construits avec grillages dessous pour les tenir propres, ce serait un endroit bien convenable pour les oies et les canards : ces derniers devraient être séparés par une cloison. Quelqu'un de la famille devrait se charger du soin de nourrir les volailles. Si la personne chargée de ce devoir, le néglige, il en résultera qu'il n'y aura point d'œufs. Les volailles doivent avoir assez de grain le matin et en même temps deux poignées de gravois dont on doit se procurer une barrique en automne.

Chaque femme de ménage devrait élever quelques couvées d'oies, canards, poulets et dindes, ils rapportent quelque argent et couvrent les dépenses. Les oisons sont les moins incommodes à élever après les canards ; mais ces derniers mangent beaucoup. Les dindons ne sont guère plus incommodes que les poulets si on les préserve constamment de l'humidité ; ces derniers sont aussi quelquefois tués par un orage.

Je pense que la race des volailles dans ce district est très bonne. Nous avons beaucoup d'occasions de les croiser avec celles des autres pays au moyen des vaisseaux.

No 7. BLÉ.—Nous trouvons que le blé de la Mer Noire réussit très bien à Gaspé. Il mûrit à chaque saison et n'a point dégénéré. Je recommanderais un procédé pour obtenir de bonnes récoltes et pour nettoyer ; procédé qu'ont adopté mes voisins. En hiver, lorsque leurs enfants ne sont point beaucoup occupés, ils ont un minot ou environ de grain trié à la main et dont le produit est mis à part pour graine. C'est un plan excellent et qui récompense bien de la peine. Je voudrais que les fermiers fussent bien pénétrés de la nécessité de bien nettoyer la graine. Quelques fermiers ont essayé le blé d'automne dans ce district, et ils en parlent assez favorablement, mais c'est un risque. Je pense que s'il était semé au bas de Québec, il ne serait en bonne condition que dans les terres bonnes et sèches.

No 8.—Je ne pense pas qu'un fermier doit se borner à la culture de nos sortes de grains ; mais il devrait semer les trois : du blé, de l'avoine et de l'orge.

Il y avait 22 compétiteurs à notre dernière exposition agricole pour le prix du blé ; et le poids moyen a été de 67 lbs. 12 par minot, (le minot canadien contient exactement 9 gallons de Winchester), et 10 échantillons d'orge, poids moyens 54 lbs. 9 par minot, ainsi que 18 d'avoine, poids moyen 41 lbs. 9 par minot.

No 9. PATATES.—Il y a beaucoup d'opinions contradictoires quant à la meilleure qualité de patates et

quant au meilleur mode de culture pour échapper à la rouille ou maladie. Il est difficile d'accorder quelque confiance à aucun. Tous les modes et tous les moyens ont je crois échoué, à l'exception des patates semées dans une terre nouvelle et brûlée. L'état sec du terrain est, je pense, essentiellement nécessaire et à la plante pendant sa croissance, et au tubercule lors de sa maturité et lorsqu'on le tire de la terre.

Je recommanderais de ne pas mettre de patates dans une terre nette ; c'est inutile. La terre brûlée doit être choisie s'il est possible, d'autant plus que les cendres les conservent. Elles doivent être tirées de terre et mises dans une cave, par un temps sec. Je pensais que les miennes eussent échappées l'année dernière. Elles avaient été semées dans une vieille prairie sèche, avec du fumier de cheval bien préparé, et en sillons tracés avec la bêche. Cependant un tiers a péri. Cette année, je les ai mises par rangées tracées avec la charrue dans un champ ayant une légère pente, afin que l'eau puisse s'écouler, le terrain étant fumé comme l'année dernière, après la récolte, attendu que le temps était humide. J'ai gardé les patates en barriques, telles qu'elles ont été choisies, pendant un jour ou deux, et je les ai ensuite exposées au soleil pour sécher, avant de les mettre à la cave. J'ai remarqué que dans une partie de mon jardin qui avait été desséchée et fumée l'automne précédent, et plantée de patates, il n'y en avait pas une de pourrie. Il n'y a pas de récolte plus profitable que les patates. Mêlées avec de la farine de différents grains, elles sont une bonne nourriture.

No 10.—Il est nécessaire au succès de la récolte de navets, soit de les semer sur une terre noire ou de tirer de la terre de marais pour en couvrir les sillons jusqu'à deux pouces d'épaisseur. Je crois que les navets semés à la volée et hersés, réussissent mieux que ceux qui sont semés en sillons, attendu qu'ils grossissent à la surface du sol ; mais les navets, dans nos étés courts et secs, ne parviendront jamais à la grosseur de ceux du Royaume-Uni, ni ne seront aussi nutritifs. Les carottes et les panais sont une excellente récolte et aussi très profitable si la terre est bien cultivée et fumée.

No 11.—Je pense que le blé d'Inde ne convient pas au Bas-Canada, il ne mûrit pas assez bien, ni assez généralement.

No 12.—J'ai remarqué le chien dent (*couch grass*) dans de vieux et fertiles champs et dans des terres de premier ordre. Je crois qu'un de mes voisins est parvenu à l'extirper en cultivant des patates pendant trois années consécutives. Je voudrais d'abord que la terre fut soigneusement bêchée et retournée avec une forte fourche à trois dents, et qu'on y semât ensuite les patates. Il est difficile de se débarrasser de ces mauvaises herbes.

Nous avons la marguerite qui quoique confinée il y a peu d'années, à deux ou trois terres, se propage d'autant plus que la graine est facilement répandue par le vent et la fiente des bestiaux. C'est une plante très nuisible, et qui devrait être arrachée à la main lorsqu'elle commence à être en fleur.

Le chardon n'est pas aussi commun, et on peut toujours le détruire en trois ans, en semant la terre de graine de fourrage. Nous avons rarement recours à la jachère d'été.

No 13.—Je suis d'opinion que la culture des terres n'est pas une branche à faire de l'argent, ni une spéculation à laquelle on doit trop se livrer, vu surtout le peu de durée de l'été qui ne permet pas de le faire

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

19 août.

sur un grand pied. Cela ne produira que peu pour défrayer les dépenses des engagés.

C'est ici le cas de dire,

• "He who by the plough will thrive,
"Himself must either lead or drive."

J'ai vu plusieurs personnes dans ce district, natives d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse, qui sont venues dans ce pays depuis les dernières vingt années, sans un sou, et qui jouissent en ce moment d'un bien-être très confortable.

Leur devise devrait être :

"Je mangerai mon jambon,
"Mon agneau et mon chapon."

Il y a un faible cri qui s'est élevé dernièrement contre les sociétés d'agriculture; mais quoique plusieurs d'entre elles n'aient pas répondu aux avantages qu'on pourrait en attendre, elles activent et encouragent néanmoins la cause, et je suis encore à comprendre par quel autre moyen on pourrait améliorer l'agriculture.

Je penso que si les sociétés d'agriculture importaient un taureau de première classe, un bel étalon, un couple de bœufs, quelques cochons supérieurs, des machines et des graines, elles rendraient plus de service réel qu'au moyen de cent exhibitions.

Chaque amélioration est un avantage durable pour le fermier canadien, petit ou grand. Chaque progrès dans notre agriculture est un pas dans la bonne voie et vers notre bien-être.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,) K. KAVANAGH,

Président de la Soc. d'Agr. de Gaspé.

(Traduction.)

DURHAM, 23 avril, 1851,

MESSIEURS,

J'ai reçu votre circulaire et je m'empresse de répondre aux questions qu'elle contient concernant l'agriculture:—

1. La principale cause du petit nombre de moutons en Canada est que nous n'avons point de marchés pour nos laines, et que nos manufactures de laine ne sont pas suffisamment protégées.

La race de Leicester serait la plus profitable, attendu que le principal objet qu'on doit avoir en vue en élevant des brebis c'est d'avoir des moutons.

2. Le plus profitable mode d'élever des chevaux est de leur donner un bon pâturage en été et de bon foin en hiver, jusqu'à l'âge de trois ans; alors, ajoutez un peu de grain. La race croisée est vendue le plus avantageusement étant des chevaux forts et propres à tout ouvrage.

3. Les bestiaux doivent également être bien nourris étant jeunes. Les veaux doivent être nourris de lait trois ou quatre mois. Donnez-leur alors de bons pâturages pendant la saison. En les mettant au foin, donnez-leur une étable chaude, avec une bonne litière de paille. Ajoutez à leur nourriture, soit des carottes, navets ou avoine, afin qu'ils puissent, de jour en jour,

* Qui veut faire fortune par l'agriculture,
Doit ou tirer le charrue ou la conduire.

Appendice
(J.)

12 août.

croître en force et en grosseur. Le foin et l'avoine devraient toujours être la nourriture des animaux tenus sur la ferme. Dans cette partie du pays la race de Durham est regardée comme la plus profitable. Une rotation de récolte est la meilleure méthode.

4. Je pense que la fabrication du fromage a rémunéré davantage cette année que le beurre.

5. Les cochons croisés avec la race de Berkshire peuvent être aussi facilement élevés et engraisés que tous autres.

6. Le blé de la Mer Noire est regardé comme le meilleur, quoiqu'il ait dégénéré. Le blé d'automne est cultivé avec avantage dans quelques parties de cette province. Il exige un sol sec.

7. Je pense que le blé-d'Inde devrait précéder le blé sur toute terre qui n'est pas suffisamment sèche, car il prépare la terre pour le blé.

8. Je ne recommanderais pas du tout la culture de patates pour nourrir les animaux.

9. On devrait donner beaucoup plus d'attention à la culture des racines ou légumes, particulièrement à celle de navets et carottes. Je donnerais la préférence à ces dernières, étant tout aussi productives et moins susceptibles de souffrir de la sécheresse et de la mouche.

10. Le blé-d'Inde, à rangées de huit grains, est généralement regardé comme le plus adapté à notre climat.

11. Le chardon du Canada est considéré comme l'herbe la plus nuisible, mais on peut l'extirper en le fauchant pendant quelques saisons.

12. Je ferai observer qu'un changement complet est nécessaire dans le mode de culture en Canada avant de tenter d'élever de bons bestiaux, car, sans pâturage en été, et sans foin en hiver, (comme c'est de coutume dans la plus grande partie du Bas-Canada,) on ne peut élever d'une manière profitable de bons bestiaux.

Les cultivateurs ne devraient pas labourer plus de terrain qu'ils n'en peuvent fumer abondamment, et après deux ou trois récoltes ensuite, ils devraient y semer de la graine de mil et de trèfle, et en faucher le foin pendant deux ou trois autres années; ils nettoieraient par ce moyen leurs champs de tous chardons et autres mauvaises herbes.

Au bout de quelques années, le cultivateur qui aura adopté ce procédé verra qu'il peut récolter, avec moitié moins de terre, autant de blé, de froment et d'avoine qu'il avait coutume d'en récolter avec deux fois autant de terre sous l'ancien système, et qu'il peut, par ce moyen, augmenter le nombre de ses bestiaux d'un dixième, au moins, chaque année.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) STEVENS BAKER.

Appendice
(J.)

19 août.

ST. DENIS DE LA BOUTEILLERIE,
le 24 avril, 1851.

MESSIEURS,

Réponse à la circulaire du bureau de la société d'agriculture du Bas-Canada, en date, huit avril mil huit cent cinquante-un :—

1. Le climat du Bas-Canada n'a rien de contraire à la propagation des moutons, avec la précaution de séparer le bélier des brebis pendant un certain temps l'automne, on réglerait la naissance des petits au printemps, vers la fin d'avril ou le commencement de mai; et par ce moyen simple et facile, les mères les rechapperaient tous; l'automne ils seraient aussi beaux que ceux qui naissent en hiver, et on ne verrait pas mourir, comme cela arrive si souvent, presque tous les aquelets nés dans la saison rigoureuse, et quelque fois même une grande partie des mères qui, épuisées par un long allaitement, périssent avant de pouvoir prendre les pâturages. Voilà suivant moi, une des causes qui empêchent d'élever un plus grand nombre de moutons dans le Bas-Canada. Je crois pourtant qu'on en élève maintenant plus dans cette partie de la province que par le passé. On commence aussi à empêcher les béliers de voir les brebis avant la fin de novembre. Les cultivateurs, pour la plupart, gardent autant de moutons qu'il leur en faut, afin de se fournir la laine nécessaire à la confection des étoffes, flanelles, droguets, couvertures, châles, bas, etc., à l'usage de la famille, et que l'on manufacture maintenant avec assez de succès dans presque toutes les maisons bien réglées. Il est probable que l'absence d'un marché avantageux pour y vendre la laine est une autre cause qui empêche le cultivateur d'élever plus de moutons. L'établissement de manufactures pour la fabrication des draps, étoffes, etc., aurait l'effet d'encourager nos habitants à en élever un bien plus grand nombre. Je crois qu'en choisissant parmi les individus de notre race actuelle les plus belles familles pour les croiser avec le bélier mérino, on réussirait à produire ainsi la meilleure espèce de moutons que nous puissions conserver ici sans les voir dégénérer, si ensuite on changeait la mauvaise habitude que l'on a d'entasser les troupeaux l'hiver dans les bergeries trop étroites; si l'on prenait les précautions nécessaires pour empêcher ces animaux d'y recevoir sur leur toison les graines de toin, les balles de grains et les autres ordures qui s'attachent à la laine, la mèle et la durcité, je suis certain que l'on obtiendrait ici de la laine qui ne serait que peu inférieure à celle qui se produit dans les états voisins; déjà quelques cultivateurs ont ainsi beaucoup amélioré la qualité de la laine de leurs moutons.

2. La meilleure race de chevaux que nos cultivateurs puissent élever est, à mon avis, la race canadienne pure. Ces chevaux se vendent bien aux Etats-Unis, quoique généralement moins grands que ceux d'autres races ils sont cependant recherchés pour les chantiers et comme chevaux de trait. En choisissant les meilleurs et les plus grands étalons pour la reproduction, on parvient aussi à obtenir avec nos grosses cales canadiennes des chevaux d'une taille qui n'est surpassée que par peu d'individus des autres races.

Pour la beauté des formes, la proportion des membres, la vigueur, la docilité et l'économie de l'entretien, le cheval canadien est sans rival.

L'usage où l'on est trop généralement de nourrir les poulains pendant le second et troisième hivernement avec des fourrages de qualité inférieure, les restes des râteliers des autres chevaux, ou des balles

de grains, et de les priver d'avoine est très mauvais. C'est la pratique contraire qui doit prévaloir. Il faut cependant peu d'avoine pour tenir ces jeunes animaux en bon état, mais on doit leur choisir la foin le meilleur et le plus tendre, les préserver avec soin des vermines auxquelles ils sont sujets, et les maintenir dans un grand état de propreté. Ils réclament beaucoup de soins manuels, et ils ont besoin de liberté d'air et d'action. Le cheval aime une épaisse litière souvent renouvelée.

3. La meilleure méthode d'élever de beaux animaux dans le Bas-Canada nécessiterait, suivant moi, un changement radical dans le mode de culture en usage dans cette partie de la province, le district de Québec. Je m'explique. Pour élever des beaux animaux, à part le choix d'une belle race, l'essentiel est de leur fournir une nourriture abondante et de bonne qualité. Or, je suis loin de croire que l'on puisse hiverner avantageusement aucune espèce d'animaux sur de la paille seulement. Je dis ensuite qu'on peut difficilement récolter assez de foin sur une terre ordinaire, les pâturages et les grains pris, pour nourrir tous les animaux, surtout s'ils sont un peu nombreux, et j'ajouterai qu'on ne parviendra jamais à préparer parfaitement un animal pour la boucherie en le nourrissant de foin seulement. Il faudrait donc lui donner du grain, de l'avoine; mais cette nourriture étant très dispendieuse, l'animal coûte souvent plus qu'il ne vaut. Puis si l'on garde beaucoup d'animaux, il faut beaucoup de foin et de pâturage, et alors, il reste peu de place pour le grain propre à la nourriture des animaux, ensuite on ne doit pas oublier le pain de la famille. Donc, avec notre système actuel il est difficile d'élever beaucoup et de beaux animaux. Cependant, je crois qu'il serait très avantageux de le faire, car beaucoup d'animaux produiraient beaucoup d'engrais, et l'engrais est ce qui manque à notre sol épuisé. Avant la fatale maladie de la pomme de terre (patate), combien de milliers de minots de ce précieux tubercule ne se récoltaient-ils pas ici, et de quel secours n'était-il pas au cultivateur. Il remplaçait l'avoine pour tous les animaux, à l'exception du cheval. Au lieu de la pomme de terre, adoptons d'autres racines, le navet et la carotte par exemple, surtout cette dernière, la culture n'est guère plus difficile que celle de la pomme de terre, elle produit autant pour le moins; elle offre une nourriture très agréable à tous les animaux presque; elle supplée l'avoine avantageusement, coûte infiniment moins, et prépare le sol à recevoir plus tard une semence de grains qui donnera vingt pour un. Je regarde nos belles vaches canadiennes de race normande, bien élevées et bien nourries, comme ce qu'il y a de meilleur en fait de vache à lait, elle sont peu propres à la boucherie à cause de leur petite taille; mais croisez les plus grandes d'entre elles avec le beau taureau de race dite Durham, et vous aurez de magnifiques élèves propres à la boucherie par leur grosseur et la facilité qu'il y a à les engraisser. J'en ai vu l'heureuse expérience; faute de cette dernière, et dans la nécessité, la paille peut être employée pour nourrir les bêtes à cornes, mais un animal exclusivement nourri de paille ne sera jamais tenu en bon état. Comme fourrage la paille est beaucoup plus favorable lorsqu'elle est hachée; mais sa place naturelle est sous les pattes des animaux, c'est comme litière qu'elle est le mieux utilisée, elle devient alors un excellent engrais.

4. La vache à lait et le mouton sont, à mon avis, les deux animaux qui paient le mieux le cultivateur. Je pense qu'ici, où l'on fait facilement d'excellent beurre, on doit donner la préférence à cet article plutôt qu'au fromage qu'on pourrait partout faire avec profit, mais je recommanderais plus le beurre à cause de l'avantage qu'il y a en le faisant, de profiter du résidu de la laiterie pour l'engrais des cochons et

Appendice
(J.)

19 août.

Appendice
(J.)

12 not.

autres animaux pendant l'été en y ajoutant très peu d'autres choses. Je l'ai déjà dit plus haut, je regarde notre vache canadienne comme digne d'être conservée, je crois qu'elle est la plus facile à nourrir et la moins coûteuse à élever.

5. On doit renoncer à élever ces hauts et longs cochons, ressemblant à des chiens de chasse, tel qu'on en voit encore trop par ici. Le cochon chinois paraît être le plus estimé, mais je le préfère croisé avec d'autres races de plus forte taille. Le cochon doit naître en avril, époque où les vaches commencent à donner du lait. Ils doivent être tenus dans le plus grand état de propreté et nourris avec beaucoup de soins au commencement, après le sevrage. L'engrais des cochons doit se faire en été. Avec le secours de la laiterie, du son ou de l'avoine moulué, on les engraisse très facilement et économiquement. Plus tard, des pommes de terre ou autres légumes cuits avec soins, puis écrasés chauds et mêlés avec une petite quantité de farine d'orge, d'avoine ou de sarrasin, font un engrais excellent; les cochons doivent être tués au commencement des gelées l'automne, on doit toujours choisir pour la reproduction le plus beau mâle d'une portée. Malgré son nom et son renom, le cochon est néanmoins un des animaux qui exigent le plus de propreté dans les aliments qu'on lui sert, les vases qui les contiennent et les lieux où on le loge; et c'est par l'omission de ces précautions que souvent on soigne si longtemps ces animaux sans parvenir à les engraisser parfaitement et qu'on n'en fait que des cochons ladres.

6. Les oies, dindes et poules sont les seules volailles que je recommanderais d'élever. Le canard, ce petit animal vorace, dépense plus qu'il ne vaut quoiqu'il engraisse bien. Les poules dites anglaises sont préférables aux nôtres, elles sont plus grosses, donnent de plus beaux œufs et des poulets magnifiques. Nos races d'oies et de dindes me semblent bonnes à conserver. J'ai vu nourrir et engraisser admirablement l'été des poulets, des dindes, avec un mélange de lait caillé, de son et de pommes de terre cuites et écrasées. Cette nourriture peu dispendieuse est avidement dévorée par ces volailles; elles grossissent et engraissent très vite à ce régime. On les nourrit ainsi dans la basse-cour jusqu'aux premiers froids, alors il vaut mieux terminer l'engrais, pendant le peu de temps qui reste, avec du grain; on les tue au commencement des fortes gelées à la fin de novembre. Nos cultivateurs portent beaucoup d'oies et de dindes au marché de Québec, ils les vendent généralement bien. Il y a profit, je pense, à élever des volailles de la manière que je viens de décrire. On élève peu de poulets qui sont généralement petits en comparaison de ceux qu'on voit ailleurs. L'engrais des oies se fait avec de l'avoine mêlée de pois (gaurdiolo). Je ne connais pas d'autres moyens de bien les engraisser; pour que les oies viennent bien il faut un étang de belle eau, ou un ruisseau dans leur cour ou enclos.

7. Notre ancien blé blanc excite tous les jours les regrets bien vifs et bien mérités de nos cultivateurs; c'est l'espèce qui convient le mieux à notre sol, mais il serait inutile pour le présent d'en semer, il est inévitablement dévoré par la larve jaune que la mouche hessoise dépose dans chaque tige. Le blé de la Mer Noire est celui que l'on doit s'attacher à semer maintenant. Ce blé est plus que tout autre à l'abri des attaques de la mouche. Il dégénère et ne vient à maturité qu'au bout de quatre mois dans certaines terres, après quelques années; cependant, je crois qu'on peut obvier à cet inconvénient en semant ce blé alternativement dans des terres basses puis sur des sables ou terres hautes, et vice versa; je pense que ce blé

ne dégénère, que lorsqu'on le sème toujours dans le même sol. Surtout quand ce sol est bas et frais. Il n'a jamais été semé de blé d'automne ici à ma connaissance. Celui qui l'introduirait avec succès parmi nous rendrait un grand service à cette partie du pays; il est indispensable de l'essayer avant d'en pouvoir rien dire. Je crains, cependant, que notre climat froid et humide ne soit fatal. Je suis certain qu'il serait, non seulement avantageux, mais nécessaire de planter, comme on le pratique ailleurs, des branches pour retenir la neige à la surface de la terre et l'y amasser et garder aussi longtemps et aussi tard que possible. Il faudrait choisir pour ce blé une terre élevée, parfaitement asséchée et où l'eau ne pourrait jamais séjourner. Un heureux essai de cette nature serait immédiatement imité par nos cultivateurs et produirait une véritable révolution dans notre agriculture. Le principal avantage que ce blé nous apporterait serait de nous délivrer du fléau des gelées précoces qui font tant de ravage dans nos récoltes, détruisent si souvent les plus belles espérances du malheureux cultivateur, et perdent en un moment le fruit de plusieurs mois d'un travail pénible et persévérant. Celui qui le premier acclimaterait ce blé à notre sol mériterait, à mon avis, beaucoup mieux notre reconnaissance, et nous ferait un présent bien plus effectif que ceux qui prétendent nous faire trouver un remède à tous nos maux en nous annexant à la république voisine.

8. Tant que le Haut-Canada et les Etats-Unis pourront fournir leur blé et farine aux prix actuels, et tant que cette culture sera aussi précaire qu'elle est ici, je ne vois pas quel avantage nous trouverions à cultiver le blé sur une grande échelle. L'avoine, l'orge et les pois paient mieux. Et si l'on réussit à obtenir la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, je ne doute nullement que nous ne trouvions alors un avantage plus que double à semer ces graines de préférence au blé. Il ne faudrait cultiver ce dernier alors que pour la consommation privée. Il doit être bien entendu que je ne prétends pas dire qu'on doit renoncer entièrement à la culture du blé, mais je désire faire comprendre qu'il vaut mieux varier notre culture en semant plusieurs espèces de grains.

9. Je ne recommanderais pas de cultiver les patates sur un grand pied maintenant à cause de la maladie. Si ce fléau disparaissait je penserais tout autrement. Nous avons beaucoup plus souffert ici du manque de la récolte de patates que de la perte de celle du blé. On dépense trois fois plus de grains aujourd'hui que lorsque chaque cultivateur récoltait de huit cent à mille minots et plus de patates. Les patates rouges sont moins sujettes à se gâter que les autres, sans être entièrement à l'abri des attaques de la maladie.

10. Ma troisième réponse renferme mes idées à ce sujet. J'ajouterai seulement que les trois premières espèces sont seules connues ici, et qu'elles réussissent indistinctement bien. Je donnerais la préférence au navet s'il n'était pas exposé aux insultes des insectes. En l'absence des patates, il devient urgent qu'on adopte quelque une de ces plantes pour y suppléer.

11. Le blé d'Inde blanc vient bien ici, mais malheureusement, il ne s'en cultive qu'une petite quantité dans les jardins. Il en est ainsi des autres légumes ou racines, excepté les patates. Les navets sont un peu plus cultivés depuis la maladie de ces dernières. Quelques essais ont été tentés pour le blé d'Inde, ils ont parfaitement réussi; mais notre esprit de routine paralyse trop ce qui peut se dire et se démontrer à ce sujet. Je préférerais la culture des racines à celle du blé d'Inde, ce dernier étant exposé à geler.

Appendice
(J.)

12 not.

Appendice
(J.)

12 août.

12. Le chien-dent se rencontre en quelques endroits et perd la terre où il se trouve. On met ordinairement ces terres en prairies quand elles en sont susceptibles. Sur les terres sablonneuses on sème en patates les places qui en sont infestées, et on parvient à le détruire par ce moyen. Une autre plante bien nuisible, et qui malheureusement se répand d'une manière alarmante, est celle connue sous le nom de moutarde. Je ne sais plus son nom scientifique. Le moyen qu'on emploie ici pour la détruire est le sarclage. On le pratique lorsque la tige est déjà parvenue à sa hauteur et commence à montrer à son sommet une fleur jaune qui se remarque aisément au milieu des foins et des grains. On l'arrache ordinairement à la suite d'une pluie, lorsque le sol est amolli. Ce sarclage ne peut se faire efficacement que dans les lieux où la moutarde est en petite quantité et ne fait que de paraître.

Les labours d'été, malheureusement, ne sont pas en usage ici. C'est bien le meilleur moyen de détruire les mauvaises herbes. On remarque avec plaisir, depuis quelques années, dans nos champs, l'absence de cet hôte parasite et incommode, le chardon qui, il y a peu de temps encore, faisait tant de mal à l'agriculture. C'est par les fauchages répétés, pendant la sécheresse et avant que la plante ne soit parvenue à sa maturité qu'on réussit à la détruire. On choisit pour cette opération le temps où la tige, dans toute sa grosseur, se trouve creuse à l'intérieur dans le décours de la lune. Lorsque cette tige est coupée à quelques pouces de terre, la partie inférieure demeure ainsi exposée à l'ardeur du soleil; la pluie qui survient ensuite s'introduit dans le vide et détermine bientôt la décomposition du reste de la plante jusque dans sa racine.

13. C'est une vérité incontestable qu'avec le manque déplorable d'éducation de notre classe agricole, ce n'est que par les efforts et les sacrifices patriotiques de tous les hommes éclairés et vraiment amis de leur pays que l'on parviendra à introduire dans notre système actuel d'agriculture les améliorations indispensables que cet art à la fois si utile et si arriéré réclame impérieusement. Déjà, et ce n'est pas peu de chose, le cultivateur canadien commence à sentir son infériorité sous ce rapport vis-à-vis des hommes d'origine étrangère. Il admet qu'il peut y avoir un système préférable au sien. Il comprend et apprécie les efforts qui se font pour encourager et améliorer l'agriculture. Par exemple, j'ai remarqué avec un vif plaisir le sentiment de satisfaction et d'orgueil éprouvé et manifesté par un grand nombre de nos habitants, à la réception du petit livret si généreusement offert à nos cultivateurs sous formes d'étrennes, par le noble et illustre personnage qui préside en ce moment au gouvernement des Canadas, lord Egin, par cet acte à la fois généreux et philanthropique, a plus fait pour populariser son nom et éterniser son souvenir dans la mémoire de notre population que s'il eut remporté une éclatante victoire sur les ennemis du pays. Il y a un moyen qui sera dispendieux peut-être, mais aussi il produira un bien immense; je veux parler des fermes-modèles, que nos législatures y réfléchissent? Cette mesure est une des plus importantes parmi celles dont ils auront prochainement à s'occuper. Espérons que la dernière session du présent parlement ne se terminera pas sans qu'il soit fait quelque chose sur ce sujet. Qu'on me permette seulement d'ajouter que si l'on veut faire un essai utile, il faudra surtout offrir à l'invitation de nos cultivateurs un système qui se recommande par sa simplicité et son économie, autrement point de succès.

(Signé) Y. CHS. CHAPAIS.

St. Denis de la Bouteillerie,
le 24 avril, 1851.

St. PHILIPPE, 25 avril, 1851.

Appendice
(J.)

12 août.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre circulaire du 8 courant, par laquelle vous demandez des réponses à diverses questions sur des sujets relatifs à l'agriculture dans cette province. Je dois de suite avouer mon incapacité de répondre à ces diverses questions de manière à jeter aucune nouvelle lumière sur les sujets importants que vous avez à vue d'éclaircir. Il est vrai que je suis livré à l'agriculture, mais mes autres occupations sont tellement variées et multipliées que je ne puis y donner qu'une bien petite partie de mon temps, et que mes connaissances, tant en pratique qu'en théorie, en sont nécessairement très limitées.

Je n'entreprendrai point de répondre séparément à toutes les questions contenues dans votre lettre, car cette tâche serait de beaucoup au-dessus de mes forces. Je me bornerai à quelques remarques sur quelques unes de celles qui me paraissent des plus importantes et me sont plus familières. De ce nombre sont les quatre premières qui ont rapport à la propagation des moutons, des chevaux, des vaches, etc., etc. Je suis convaincu qu'on pourrait avec profit élever un bien plus grand nombre de moutons et autres animaux domestiques qu'on en élève actuellement dans cette province. Le climat est assez favorable à la propagation des moutons et à leur maintien en bonne condition; mais la manière de les nourrir en hiver généralement adoptée est très mauvaise. La plupart de ceux qui en élèvent les gardent dans des étables le plus souvent trop chaudes, où ils n'ont pas assez d'espace et ne leur donnent que des aliments trop secs et peu nutritifs. Je ne pense pas pourtant qu'on puisse les hiverner, dans ce pays, avec les aliments en usage dans différentes parties de l'Europe, et le tenter serait s'exposer à de grands mécomptes. Les navets, dont en fait un usage presque illimité dans ces pays, ne donnent ici que des récoltes très incertaines et précaires.—l'emmagasinage en est très dispendieux et difficile, et on ne réussit pas à les conserver assez longtemps. La betterave, il est vrai, pourrait nous donner des retours assez satisfaisants, et on devrait la cultiver beaucoup plus qu'on ne l'a fait par le passé, quoique sa conservation ne fut ni moins coûteuse et presque tout aussi difficile que celle du navet. Tout cultivateur dans ce pays devrait cultiver tous les ans quelques arpents de betteraves avec un peu de navets, des panais, des carottes et des patates; on devrait cultiver plus de betteraves que de tout autre graminée, surtout dans un sol léger et profond. Si on adoptait plus généralement la culture de ces plantes, ce serait une grande amélioration dans notre système agricole, et il nous serait alors beaucoup plus facile d'entretenir, non seulement nos moutons, mais aussi nos vaches, nos chevaux et nos autres animaux domestiques en bon état durant nos longs hivers.

Je pense qu'on devrait aussi introduire la culture de la vesce (*tare*), et en récolter une certaine quantité avant sa maturité pour en faire du fourrage. Ce fourrage pourrait être donné aux moutons et aux autres animaux de la ferme, et serait un excellent substitut pour la paille et même pour le foin qu'on leur donne à présent; on pourrait engraisser le bétail tout aussi bien, et j'ose même dire mieux, avec ce fourrage qu'on ne le ferait avec du foin ordinaire, ou du grain, car les animaux le mangent avec beaucoup d'avidité, et il est très nutritif. Quant aux races de toutes les espèces qu'on élève avec avantage dans le nord de l'Europe réussiraient également bien ici. Je préférerais cependant des croisements de quelques unes de ces races avec nos meilleurs espèces de mou-

Appendice
(J.)

12 août.

tons canadiens. Je connais des croisements de brebis canadiennes avec des brebis de Leinster et de South Down et *vice versa* qui ont très bien réussi, je suis persuadé qu'en faisant ces croisements d'une manière judicieuse on obtiendrait une race vigoureuse et même en rapport avec notre climat et de notre agriculture.

Il en est de même des vaches, je préférerais des croisements de nos meilleurs espèces canadiennes avec la race d'Ayrshire à ces races gardées séparément. Je crois aussi pouvoir affirmer que les espèces de taille moyenne devraient être préférées à celles de grande taille.

Tant que nous trouverons à vendre nos chevaux pour l'exportation aux États-Unis et ailleurs, comme ça été le cas depuis plusieurs années, je crois que nous devrions en élever plus que nous n'avons fait par le passé. Pour ma part, j'élèverais la race canadienne pure plutôt qu'aucune race mêlée. Si nous apportions des soins suffisants à améliorer et à bien entretenir cette race, je suis persuadé qu'elle serait plus profitable qu'aucune autre, elle coûte beaucoup moins que toute autre race, tant pour élever que pour entretenir, et rapporte davantage, comparativement à la dépense.

Cependant, comme il ne suffit pas de connaître les différentes espèces d'animaux, qui peuvent être élevés avec quelque espoir de succès et profit, mais qu'il est de première nécessité de pourvoir aux moyens de leur fournir des aliments abondants et de bonne qualité, dans toutes les saisons de l'année, permettez moi de vous observer qu'on n'atteindra jamais le but auquel vous visez sans un changement radical dans le mode de culture suivi à présent dans cette province. Le plus grand nombre des cultivateurs n'y produit, pour ainsi dire, que des céréales, sans aucun système de rotation ni engrais. Avec cela, les terres sont généralement couvertes de mauvaises herbes, tel que le chardon, le cotonnier, la chicorée sauvage et tant d'autres herbes nuisibles et parasites qu'on ne prend pas même la peine de détruire. Je déplore cet état de choses, et pense qu'il est très urgent d'y porter remède. Cet état arriéré peut être attribué à plusieurs causes. Les principales, à mon avis, sont l'absence d'instruction, le manque d'institutions où le cultivateur puisse apprendre et faire apprendre de bonne heure à ses enfants la science et la pratique de l'agriculture dans toutes ses branches, à la rareté du capital et à la difficulté d'obtenir du crédit au besoin. Notre population agricole est très intelligente, industrielle, systématique et persévérante; mettez à sa portée et à sa disposition un système ou mode amélioré d'agriculture, par l'établissement de fermes-modèles, et donnez-lui un crédit plus accessible et plus étendu que celui des maisons de banques actuellement existantes, et je n'hésite pas à avancer qu'en peu d'années vous ferez du Canada un pays très florissant et des plus propices à l'agriculture. Il me paraît aussi tout naturel d'ajouter que pour venir en aide aux fermes-modèles dont le besoin se fait si impérieusement sentir, et aux chaires d'agriculture qu'on paraît assez disposé à introduire dans quelques-uns de nos collèges, on devrait obliger toutes ces écoles élémentaires qui reçoivent des allocations du gouvernement à souscrire à un certain nombre d'exemplaires de l'excellent journal d'agriculture que fait publier notre société, et à les faire lire aux élèves, on pourrait ainsi ajouter quelques autres ouvrages sur le même sujet dont la lecture et l'explication seraient d'un grand secours.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Avec considération,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé) L. A. MOREAU.

Au président et aux directeurs de la
société d'agriculture du Bas-Canada.

TRING, 25 avril 1851.

Appendice
(J.)

12 août.

MESSIEURS,

La société d'agriculture du Bas-Canada a un but trop patriotique pour que je ne me fasse pas un devoir de répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser en date du 8 du courant. J'ai regretté que l'éloignement du bureau de poste le plus voisin de Tring ne m'ait pas permis de la recevoir avant le 22 du courant, ce qui me fait croire que ma réponse vous parviendra trop tard pour pouvoir vous être de quelque utilité, et ce qui m'engage à ne vous donner que des réponses courtes et simples aux questions posées dans votre circulaire.

1. C'est mon opinion que rien n'empêcherait qu'on élevât ici un aussi grand nombre de moutons que dans les pays les plus renommés pour leurs laines. Je ne crois pas que notre climat soit défavorable à leur propagation. Si on choisissait de belles races de moutons, et si on apportait plus de soin et d'attention à les tenir en bonne condition, surtout pendant l'hiver, on convertirait, je pense, en bien peu de temps en une véritable source de richesse, une des ressources du cultivateur qui le rénumère à peine aujourd'hui des dépenses qu'elle exige. La race de Leicester croisée avec le bélier de Cheviot serait celle qui me paraîtrait offrir les plus grandes chances de succès.

2. Les chevaux canadiens purs sont, je pense, les meilleurs pour notre pays, et ce n'est point à tort non plus qu'ils sont si prisés sur les marchés américains. Les deux plus grands torts du cultivateur à leur égard, sont le mauvais choix dans l'étalon, et le manque de soin par rapport aux poulains, ne leur donnant le plus souvent les deux premières années de nourriture qu'autant qu'il en faut.

3. Le cultivateur qui veut élever de beaux animaux doit avant tout en proportionner le nombre à la quantité de foin et de grains qu'il récolte; car il est de toute évidence qu'un petit troupeau, composé d'individus de bonnes races et bien entretenu, sera plus profitable et même aura une plus grande valeur intrinsèque qu'un troupeau plus nombreux, mais composé d'individus chétifs et misérables. La paille, sans racines ni foin, est certainement insuffisante pour hiverner des animaux dans un état convenable, malgré le bas prix ordinaire des viandes sur nos marchés, je pense que le cultivateur retirera encore plus de profit en élevant des bêtes à cornes et des moutons qu'en vendant ses grains. Je donne la préférence à ces deux espèces, parce qu'elles offrent plus de chances de succès. Leurs viandes sont des plus estimées, et elles ne sont pas comme le porc appréciables sous ce seul rapport. Quant aux chevaux, les chances de profit sont trop variables parce que les qualités des individus se font connaître trop tard. Je pense que pour élever ainsi un plus grand nombre d'animaux avec profit il faudrait adopter un système de rotation dans les semences, et surtout donner plus d'attention aux paccages et à la culture des racines.

4. Je ne suis pas en état de répondre à cette question.

5. Quoique les volailles soient nécessaires aux besoins d'une ferme, je ne pense pas qu'on puisse en élever avec avantage pour les marchés.

6. Quelques essais de l'ancien blé de quatre mois faits ici l'année dernière ont bien réussi. On sème ici depuis quelques années du seigle d'automne, et il

Appendice
(J.)

12 août.

réussit très bien; je pense qu'il en serait de même du blé d'automne,—on en a tenté l'essai en petite quantité pour cette année.

7. Comme le blé est un des grains qui réussissent le plus difficilement, surtout depuis quelques années, je pense que le cultivateur aura toujours plus d'avantage à cultiver les différentes sortes de grains qui lui sont nécessaires que de s'en tenir au blé presque uniquement.

8 et 9. Les patates faites à la pioche dans nos terres nouvelles n'ont point connu la maladie ici. Je pense que sans diminuer la quantité qu'on a coutume de planter, on devrait aussi semer d'autres racines, telles que navets, carottes, betteraves, etc., pour la nourriture des bestiaux pendant l'hiver.

10. Je ne pense pas que la culture du blé d'Inde soit préférable à celle des racines, car il ne peut pas les remplacer partout.

11. Dans les terres nouvelles de nos townships nous ne connaissons guère que le sarrasin vert qui se mêle à tous les grains pour les gâter; mais dans les paroisses voisines du comté de Dorchester, j'ai vu des prairies où la marguerite blanche y était pour plus des deux tiers entre le trèfle et le mil. On la voit aussi fleurir dans les jachères et les grains. Les labours d'été pourraient la détruire;—je pense, moi, qu'ils sont complètement inconnus par ici.

12. Sans entrer dans aucun détail, je me contenterai de suggérer les moyens suivants comme les plus propres à améliorer l'état actuel de notre agriculture: 1o. Etude de la théorie de l'agriculture dans nos maisons d'éducation; 2o. Fermes-modèles; 3o. Expositions agricoles; 4o. Et par dessus tout, formation de banques de crédit agricole.

Le tout, cependant, humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être, messieurs, avec les sentiments de la plus haute considération, votre tout dévoué serviteur,

(Signé,) L. PROVANCHER, Ptre.

A MM. les directeurs de la
Société d'agriculture du Bas-Canada,
Montréal.

SAINT-EUSTACHE,

28 avril, 1851.

CHER MONSIEUR,

J'ai bien des excuses à vous offrir pour avoir retardé autant à vous envoyer la présente lettre, en réponse à celle du 8 du mois courant, que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser. Des occupations et une maladie dans ma famille m'ont empêché de vous envoyer plus tôt cette réponse. Celle-ci va être faite dans le même ordre dans lequel j'ai reçu votre missive, savoir:—

Réponse à la première question:

Le climat est assez favorable pour élever des moutons, et je pense que le manque de manufactures de draps dans ce pays est la principale cause pour la-

quelle on n'en élève pas un plus grand nombre. Je trouve que la race mêlée des moutons canadiens avec ceux de l'Angleterre est la meilleure. Le nombre des moutons diminue.

2. Le mode le plus avantageux est de châtrer tout jeunes les chevaux, car quand ils restent entiers ils sont d'une grande dépense. La race des chevaux canadiens est la meilleure. Les jeunes chevaux doivent être bien nourris la première année surtout, et ce, avec de l'orge ou avoine bouillie, et non avec des grains secs. Le trèfle est recommandable pour eux.

3. On doit bien nourrir les veaux, surtout les 3 ou 4 premiers mois, par exemple leur donner du lait sortant du pis de la vache. Il vaut mieux diriger ses efforts aux fins d'élever des animaux autant que possible. Je pense que la race des vaches canadiennes avec le taureau d'Ayrshire serait la meilleure. Si le terrain est convenable, je crois que la culture des patates est la plus avantageuse.

4. Oui, et je recommande de faire du fromage dans le mois de mai et de juin.

5. Je pense que le mâle Berkshire avec la race canadienne ferait une excellente race, et qu'il serait avantageux de croiser les races pour avoir des cochons qui, à l'âge de 18 mois, pourraient peser 3 à 400 lbs. Je recommande de les bien soigner, surtout quand ils sont jeunes.

6. Je ne suis pas apte à répondre à cette question.

7. Je crois que le blé dit de la Mer Noire est le meilleur, les cultivateurs qui l'ont semé de bonne heure ont généralement, dans cette paroisse, le mieux réussi. Ce blé a, je pense, dégénéré. Je considère qu'il est bien avantageux de prendre pour la semence du blé qui a été récolté dans un endroit éloigné de pas moins 18 milles de chez soi. Je préfère pour semer du blé dans de la terre forte, avoir du blé qui a poussé dans une terre d'une autre qualité et vice versa. Je ne crois pas que la culture du blé d'automne soit profitable parce qu'elle est précaire, vu que nos hivers sont quelque fois trop froids.

8. Quand le prix du blé est au-dessous de 5s, je pense que la culture des autres grains est plus avantageuse, parce que le blé est le grain, dont la culture appauvrit le plus la terre. Je trouve que l'orge est le grain le plus convenable avec du mil et du trèfle pour faire des prairies artificielles.

9. Oui, si le terrain le permet. Les patates rouges sont préférables. Si le terrain est élevé, je préfère le semer dans chaque trois raies on labourant, et l'automne précédent on doit bien préparer le terrain et étendre le fumier en labourant. De cette manière les patates pourrissent bien moins que lorsque le fumier est mis dans les sillons avec les patates. Le terrain élevé et maigre est préférable pour la culture des patates, pourvu qu'on y mette des engrais.

10. Je crois que les carottes sont préférables.

11. Je n'en sais rien.

12. Ce sont les chardons et la folle avoine. Les prairies artificielles sont recommandables pour les détruire, et l'on doit semer plus de trèfle dans les endroits où ils croissent.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

13. Je préférerais voir les sociétés d'agriculture diriger leur attention, non pas tant à offrir des prix pour l'encouragement de beaux animaux et de belles récoltes, qu'à enseigner la manière de les avoir, et dans mon humble opinion, la législature devrait s'occuper plus spécialement du sujet de l'agriculture qui est d'une importance si vitale pour la prospérité du pays. Le cadre d'une lettre est trop étroit pour que je puisse vous faire part des sentiments que j'entretiens touchant cet art noble, dont la pratique est l'encouragement, surtout par la classe instruite, pourraient amener un résultat extrêmement avantageux pour tous les membres de la société. Etablir une correspondance avec quelques gouvernements Européens pour avoir sur ce sujet des renseignements touchant les meilleurs moyens à adopter pour le plus grand encouragement de l'agriculture; l'enseignement et la pratique de cet art dans nos collèges qui pourraient s'obtenir par une allocation du gouvernement qui permettrait aux propriétaires de ces collèges d'avoir des personnes qualifiées pour enseigner cette branche nouvelle d'éducation, et de faire l'achat d'une ferme-modèle, attachée à chacun de ces établissements; la publication, aux frais du gouvernement, d'un petit traité contenant les premiers principes élémentaires des connaissances agricoles, conçu en termes clairs et concis, et à la portée de l'intelligence des enfants, lequel pourrait, par l'entremise du surintendant de l'éducation, être introduit dans chacune de nos écoles rurales, afin de répandre parmi notre jeune génération actuelle le goût pour la pratique de cet art aussi noble que nécessaire, sont à peu près autant de suggestions que contient de temps à autre l'intéressant journal d'agriculture du Bas-Canada.

J'aurais voulu, par mes réponses et mes humbles représentations contenues dans cette lettre, me montrer plus utile à la société d'agriculture du Bas-Canada; mais j'ai fait inon possible.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très humble serviteur,

(Signé) J. L. DE BELLEFEUILLE

Wm. Evans, écuyer,
Sec. S. A. B. C.,
Montréal.

St. HYACINTHE, 25 avril 1851.

MON CHER MONSIEUR,

Quoi que je vous aie exprimé dernièrement que j'entretenais l'espoir de pouvoir répondre aux questions qui m'ont été soumises par la société d'agriculture du Bas-Canada, je suis néanmoins forcé de vous dire que mes occupations m'obligent de renoncer au plaisir que j'aurais eu de le faire, et je prie les messieurs qui ont signé la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, de vouloir bien agréer mes excuses. Je me suis plusieurs fois mis à l'œuvre. Plus j'ai travaillé, plus je me suis aperçu que le nombre et l'importance des objets étaient un travail qu'il m'était impossible de terminer à votre réquisition; j'ai donc dû renoncer à une collaboration qui m'aurait été infiniment agréable, quoique probablement moins utile à ceux qui me la demandaient.

Je ne puis, cependant, terminer cette lettre sans vous dire combien je me félicite des efforts incessants que fait la société pour promouvoir celui de tous les arts qui puisse procurer à notre pays la base la plus solide de sa prospérité nationale. Je me flatte que la société fera sentir de nouveau au gouvernement et à la législature l'urgente nécessité d'accorder, sans de plus longs délais, l'encouragement le plus efficace.

La nécessité des fermes-modèles n'est plus un problème, et je crois que la société doit insister sur leur établissement. Elle sera dans cette réclamation appuyée de tout le pays. Sans fermes-modèles l'agriculture canadienne, quoiqu'on en dise, ne peut faire de progrès rapides. Il n'y a pas en Canada un assez grand nombre de personnes capables de faire des sacrifices pécuniaires suffisants pour expérimenter, et parvenir, par une suite d'expériences nécessaires à établir des principes qui doivent servir de guides à l'agriculture raisonnée.

Si l'on ne peut faire une ferme modèle dans chaque comté ou même dans chaque district, qu'on en fasse du moins une dans le Bas et une dans le Haut-Canada, les deux écoles formeraient des professeurs qui auraient sur ceux que quelques uns voudraient faire venir en grand nombre d'Europe, l'avantage d'avoir étudié sur les lieux les sols et le climat du pays même que l'on veut exploiter. Mais pour parvenir à ce but, il faut une allocation de deniers publics, suffisante et libérale, et je ne puis croire que nous ne trouverions pas dans l'administration et la législature tout le zèle que doivent lui inspirer les convictions générales que l'encouragement et le progrès de l'agriculture sont d'une nécessité absolue pour le bonheur du Canada.

Je suis,

Messieurs,

Votre très humble serviteur,

(Signé) T. BOUTILLIER.

YAMACHICHE, 1er mai, 1851.

MONSIEUR,

J'accuse la réception de votre honorable lettre du mois dernier, malgré mon peu de connaissances sur ce qui regarde l'agriculture comme science, je m'empresse de répondre à quelques unes de vos savantes questions, demandant excuse de mon retard forcé.

La cause qui empêche d'élever un plus grand nombre de moutons, est la négligence des cultivateurs et leur manque de précaution en laissant errer les mâles pendant toute la saison, et causant par là l'agnèlement de la mère dans une saison trop froide et trop rigoureuse pour l'agneau, et voilà aussi, je crois, la cause de la diminution des moutons.

Les chevaux de race pure canadienne sont certainement les plus avantageux pour le marché.

La paille seule ne peut certainement nourrir avec avantage les animaux pendant l'hiver, je crois, cependant, qu'il est plus avantageux pour les habitants de vendre grande partie de leur foin et de leur avoine, que d'employer ces substances en entier à l'engrais des animaux, dont le prix est très médiocre dans ces localités-ci, si toutefois cependant, il était prouvé que le profit fut plus grand d'élever des animaux, je

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

pense que la race canadienne est plus avantageuse pour nos champs, vu la fatigue et la difficulté que les vaches de races étrangères, généralement plus grandes, éprouvent à manger l'herbe plus courte et plus rase.

La vache canadienne est encore, selon moi, la meilleure et la plus profitable pour la laiterie, elle est aussi la moins coûteuse à élever. Le fromage est profitable, mais le beurre l'est peut-être plus.

Le blé de Mer Noire est le plus avantageux, parce qu'il est exempt de la mouche, mais il a dégénéré. Le blé froment ne réussit plus, et il en serait de même du blé d'automne.

L'avoine, dans ces temps-ci, est certainement préférable au blé, vu qu'elle a plus de cours dans nos marchés.

Les navets, botteraves, carottes et panais, ainsi que le blé-d'Inde, devraient être cultivés plus qu'ils ne le sont et ce avec avantage.

Les herbes les plus misérables dans cette partie du pays, sont les chardons, et le meilleur moyen de les détruire consiste à faire des prairies ou à paccager pendant plusieurs années de suite; cette expérience a été souvent répétée et toujours avec succès.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre dévoué et obt. serviteur,

(Signé.) FRS. DESAULNIERS.

En réponse à vos questions, j'ai l'honneur de vous communiquer ce qui suit:—

1. Je dois dire que la mortalité des agneaux a été très grande depuis plusieurs années à raison de ce que les béliers ont pu courir avec les brebis durant toute l'année; plusieurs fermiers à ma connaissance ayant perdu la plus grande partie de leurs agneaux. Les habitants ont si peu croisé les races qu'en général les moutons ne valent rien. La race de Leicester est la meilleure pour le croisement. Je crois le croisement du South Town avec le Leicester assez avantageux, particulièrement lorsque les herbages sont courts.

2. Les chevaux qui réunissent l'activité à la grande taille sont ceux qui se vendent le mieux. Je recommande de croiser la jument canadienne avec un étalon de race.

3. Le cultivateur qui a de bons pâturages peut élever des bestiaux avec profit, mais il faut leur donner du foin et des navets, ou de l'avoine moulue le premier hiver. La paille peut bien les tenir en vie, mais c'est tout. Les animaux bien nourris vaudront davantage à deux ans que ceux qui sont mal nourris à trois.

Sur une ferme en plaine avec de bons pâturages et des étables chaudes, qu'il garde la race à cornes courtes; si la terre est montagnaise, la race de Devon est la meilleure; celle d'Ayrshire est la meilleure pour la laiterie.

4. Le beurre est plus profitable dans le printemps et l'automne, en été le fromage rapporte davantage. La race aux cornes courtes est celle qui donne le plus de produits de laiterie là où il y a de bons pâturages, mais dans tous les cas, je recommande une race croisée du taureau aux cornes courtes avec la vache canadienne. Elles sont d'excellentes laitières; leur lait est très riche.

5. La race des cochons a besoin d'amélioration. Je suis disposé à croire qu'en croisant le cochon chinois avec la race commune on obtiendrait une bonne race, mais il est difficile d'engager les cultivateurs à payer pour l'usage d'un verrat.

6. Il est très profitable d'élever des volailles et des dindons. Les poules noires d'Espagne et les poules polonaises pondent beaucoup, mais les poules malaises et les Dorkings conviennent mieux pour la vente. L'orge et le blé-d'Inde sont la meilleure nourriture qu'on puisse leur donner.

7. Le blé de la mer Noire est celui que l'on sème généralement. La mouche n'a pas fait autant de ravages l'année dernière que les années précédentes.

8. La meilleure patate pour l'usage culinaire est celle dite "Copper Dun," cultivée en sillons à la charrue. Je n'ai trouvé aucune différence entre enfouir le fumier avec la charrue ou le mettre dans le sillon, mais je me sers toujours de fumier vert, et je fais passer une herse légère sur les patates aussitôt qu'elles se montrent hors de terre.

9. Les carottes et les navets peuvent être cultivées avec avantage dans les terres légères, mais comme grosse culture, le navet est préférable et est une bonne nourriture pour les bestiaux.

Votre très obéissant serviteur,

(Signé.) U. AYLNER.

VOLAILLES.

La meilleure manière de tenir les volailles est de les laisser errantes dans la cour, où elles peuvent trouver de l'herbe et du gravois; dans l'hiver mettez-les dans un poulailler chaud avec du sable ou du gravois: de la cendre et du mortier sont essentiels à leur santé et à leur bien-être. Il faut les nourrir régulièrement, et les tenir toujours propres avec de l'eau devant elles. Les volailles aiment toutes sortes de grains, comme le sarrasin, l'avoine, le blé-d'Inde, les criblures de blé, etc. Lorsque vous nourrissez des volailles pour en tirer du profit, vous devez vous guider sur ce qui coûte le moins cher et ce qu'on peut se procurer le plus facilement. Elles mangent toutes sortes de légumes crus. Elles sont très friandes de substances animales, cuites ou crues. La viande et le poisson cuits ou crus sont la meilleure nourriture qu'on puisse leur donner, et elles l'aiment beaucoup; cette nourriture les fait pondre. Une poignée de blé d'Inde par jour pour chaque volaille et de temps à autre des substances animales, des patates bouillies et des légumes mêlés ensemble, avec la moitié autant d'avoine, ou de sarrasin, est une très bonne nourriture. Dans les mois d'hiver, qu'elle leur soit donnée chaude. La ponctualité à soigner les poules et de l'eau claire, voilà le secret de les engraisser et de les faire pondre.

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

Quant au profit, je crois que l'on peut en retirer en y donnant les soins convenables. Si vous voulez avoir des œufs, je recommande la Dorking anglaise comme une des poules qui pondent le plus; leurs œufs ne sont pas aussi riches que ceux de plusieurs autres races. Si vous voulez avoir un bon œuf de la saveur la plus agréable, nourrissez la poule de Cochinchine, ou de Shinghae, ou la grande poule Malaise. Vous réunirez des œufs très gros et de bon goût, des volailles de grande taille, et une chair délicate. Un poulet de trois mois est de la même taille qu'une poule commune d'un an, et lorsque vous avez mangé un œuf d'une de ces variétés, ou goûté à leur chair savoureuse, vous trouvez les autres tout à fait insipides et ne les aimez plus. Je recommanderais le croisement de la race Dorking, soit avec celle de Cochinchine ou de la Malaisie. Les œufs de cette race mixte sont plus gros, et la chair en est tendre, blanche et pleine de jus; elle présente des formes arrondies et une belle apparence.

Il y a maintenant dans ce pays plusieurs races de volailles dont le public me doit l'introduction.

J'ai aujourd'hui dans mon établissement trente variétés différentes de volailles; six espèces d'oies dont quelques-unes pèsent jusqu'à trente livres; trente-six variétés de pigeons, outre des oiseaux de mer, des faisans. Pour vous faire voir le profit qu'on peut obtenir et le parti qu'on peut tirer de l'élevé des volailles, je vais citer quelques remarques faites par les journaux européens et les gazettes des Etats-Unis.

Le nombre des volailles et de petit gibier consommés annuellement dans la ville de Paris s'élève communément à 22,000,000. La quantité d'œufs consommés en France dépasse, suivant l'un des derniers journaux, 7,250,000,000; là-dessus Paris seul a consommé environ 120,000,000. Les œufs importés d'Irlande, en 1837, à Liverpool et Bristol seulement, représentent une valeur de £250,000; l'importation de France durant la même année est encore plus considérable.

Les rapports de la douane pour 1838 font voir que l'Angleterre a importé des œufs du continent (malgré les droits élevés) pour une valeur de plus d'un million de piastres.

Il a été constaté que la ville de New-York consume chaque mois un demi-million d'œufs. Une revendeuse, du marché Fulton en a vendu 175,000 en deux semaines; cinq jours de la semaine elle en fournissait 100 douzaines à l'Astor House; et 200 douzaines le samedi.

On peut juger de la production et de la consommation de la volaille et du gibier en Europe par l'approvisionnement de la ville de Paris, qui comprenait les articles et animaux suivants, suivant le comte de Chabrol:—931,000 pigeons, 1,290,000 poullets, 549,000 dindons, 238,000 oies, 131,000 perdrix, 177,000 lapins et 174,000 canards.

Le prix des volailles vendues au marché de Quincy à Boston, pendant l'année 1838, s'est élevé à 6,000,740 dollars; la vente moyenne d'un seul commerçant s'est montée à 1200 piastres par semaine durant

toute l'année. Les œufs vendus à Boston dans la même année représentent plus d'un million de piastres.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. E. GUILBAULT.

Au président et aux directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada.

(Traduction.)

St. HILAIRE, 14 mai, 1851.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'accuser la réception d'une lettre des directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada, contenant des questions auxquelles ils me prient de répondre; il m'est impossible de donner des réponses à plusieurs de ces questions faute d'expérience pratique dans ce pays. Les cultivateurs de mon voisinage de qui je pourrais obtenir les renseignements nécessaires, sont en ce moment tellement occupés à faire leurs semences, qu'il m'a été impossible d'attirer leur attention sur ces matières. Les raisons qu'on donne généralement dans cette localité pour ne pas garder plus de moutons, sont—les maladies existantes—la négligence à tenir les clôtures en bon état,—la liberté qu'on laisse aux bœufs de courir en tout temps—et le bas prix de la laine. A cela, j'ajouterai comme raisons qui empêchent les troupeaux d'augmenter comme ils le devraient,—les mauvais pâturages durant l'été,—l'hivernement dans des bergeries mal aérées—et l'agnelage trop précoce. Quant aux chevaux, je crois, la meilleure race est celle qui provient du croisement de la race canadienne et de celle de Clydesdale, pour les travaux de l'agriculture; je crois qu'ils se vendraient plus cher. Quant au cheval canadien, tel qu'il est maintenant, il serait à désirer qu'il reçut une nouvelle infusion de sang de la race normande, afin de lui rendre les qualités qu'il avait autrefois. Je ne pense pas qu'il soit possible d'entretenir avantageusement aucune espèce d'animaux avec de la paille seulement pendant l'hiver. J'ai remarqué qu'on les nourrissait assez bien avec de la paille hachée, sur laquelle on avait versé un gâteau de graine de lin délayé dans l'eau.

Jusqu'ici je n'ai pas trouvé la vache canadienne aussi profitable que les autres. Je possède des vaches des races Durham et Ayrshire; et celles qui proviennent du croisement de ces deux races me donnent une plus grande quantité de lait, à peu près aussi riche, avec la même nourriture, que les vaches canadiennes; et lorsqu'elles ne sont plus bonnes laitières elles prennent de la chair plus rapidement et sont beaucoup plus grosses. Peut-être les vaches canadiennes sont-elles préférables dans de très mauvais pâturages; je n'en ai pas fait l'expérience.

Je crois que la culture des racines serait très avantageuse. Sur mes terres, dont le fond est de terre forte, c'est le mangel wurtzel qui m'a le mieux réussi; mais dans les terrains bien égouttés, je ne doute pas que la carotte soit aussi profitable.

Je nourris cette année mes bestiaux avec ces deux racines, et je pense que j'en ai assez pour passer le mois. Elles se conservent bien dans une cave aérée. Plusieurs de mes voisins ont repris l'ancien blé de quatre mois, avec succès. Un cultivateur en a semé dix-neuf minots cette année. Le blé d'automne est, je le crains, une récolte incertaine; mais ce qui n'a

Appendice
(J.)

12 août.

Appendice
(J.)

12 août.

pas péri l'automne dernier, s'annonce bien en ce moment. Aussi longtemps que la patate sera sujette à la maladie qui l'a atteinte ces années dernières, je crois que ce serait une folie de la cultiver en grand.

La mauvaise herbe la plus répandue dans ces cantons est le chardon du Canada, et je regrette de le dire, bien peu de cultivateurs paraissent se donner aucune peine pour s'en débarrasser.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) T. E. CAMPBELL.

(Traduction.)

KINGSTON, 14 avril, 1851.

En réponse aux questions suggérées par les directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada, j'ai l'honneur de vous adresser les remarques suivantes :

10. Le climat du Bas-Canada est favorable aux moutons. Dans le voisinage des grandes villes où les agneaux hâtifs se vendent avantageusement au boucher, je recommanderais les brebis Southdown croisés avec un bélier de Leicester. Les brebis Southdown sont celles qui donnent le plus de lait et leurs agneaux s'engraissent plus promptement. Pour la multiplication, la race du Leicester est la meilleure.

20. J'ai trouvé que les chevaux les plus utiles pour tous les services étaient les écrouts des juments canadiennes et du bon gros étalon anglais. Ils étaient préférables comme chevaux de selle aux poulains issus de chevaux canadiens et des juments anglaises et aussi bons dans le harnais.

30. Les veaux devraient être nourris le premier hiver avec de bon foin et quelques racines. Ensuite, s'ils sont en bonne condition à l'automne, ils s'entre-tiendront bien si on leur donne de bonne paille et quelques racines, ou un repas de foin le matin, et de la paille le reste du jour. La paille devrait être employée sortant toute fraîche de la batterie et être donnée en petites quantités à de fréquents intervalles. Les navets doivent être mangés sobriement durant les mois de janvier et février, parce qu'en grande quantité, ils sont trop laxatifs dans les temps. Les bestiaux bien soignés durant l'hiver avec du foin et des racines et placés dans de bons pâturages au printemps seront bons à tuer à la fin de juin, alors que le bœuf se vend un bon prix, à proximité des villes, où les cultivateurs peuvent se procurer une quantité de fumier suffisante, il peut être à propos de vendre du foin ou de la paille; mais aucune considération ne doit engager à le faire à distance des villes et là où il est impossible d'acheter du fumier, car quand bien même le cultivateur en retirerait un profit momentanément plus considérable, il y perdrait par la suite, par un déficit dans la quantité et la qualité des récoltes.

Pour la viande de boucherie, les races de Hereford et de Devon sont à préférer; elles donnent plus de viande qu'aucune autre espèce. Comme vaches laitières, celles d'Ayrshire sont les meilleures.

4. Dans les localités où les pâturages sont bons, je considère une laiterie bien conduite comme une des branches les plus avantageuses de l'agriculture,

spécialement si la préparation du fromage de première qualité est bien entendue.

5. Les cochons du Perksire sont aussi profitables que ceux d'aucune autre race. Bien qu'ils n'atteignent pas un poids aussi considérable que les races de plus grande taille, on considère qu'ils donnent plus de profit pour la nourriture qu'ils consomment. Les cochons dégèrent plus promptement qu'aucune autre espèce d'animaux, lorsque c'est toujours le même troupeau qui se reproduit; par conséquent il est à propos de changer souvent le mâle en le prenant dans un autre troupeau de la même race mais non allié du sien. La manière de les engraisser dépendra de la situation du fermier; chacun doit consulter ses moyens et son expérience.

6. Relativement aux volailles, je n'ai aucune expérience touchant les différentes races.

7. L'ancien blé blanc semé autrefois dans le Bas-Canada, me paraît être une très bonne espèce de blé, mais jusqu'à ce que la mouche ait disparu du pays, je ne pense pas qu'il serait prudent de le cultiver en grande quantité. On sème dans le Canada-Ouest, un blé du printemps appelé "club wheat," qui est très estimé; je ne doute pas qu'il réussisse dans le Bas-Canada. Je crois que le blé de la Mer Noire a dégénéré dans plusieurs localités. La cause peut en être attribuée au manque de la précaution de changer la semence en en faisant venir de lieux éloignés. Le blé d'automne est une récolte trop risquée pour le cultiver dans le Bas-Canada avec avantage. Il serait trop dispendieux de couvrir la terre avec des branches pour le faire sur une grande échelle, et les branches seraient exposées à être emportées par le vent dans les endroits élevés.

8. On sème trop souvent blé sur blé tant dans le Haut que dans le Bas-Canada. Il s'ensuit que le produit est bien moindre qu'autre fois, et la qualité du grain bien inférieure. Il ne devrait être semé qu'après une rotation régulière. Je crois que le système des rotations est celui qui convient le mieux dans le pays. Par ce mode de culture, bien exécuté, la terre conserverait sa fertilité et serait débarrassée des mauvaises herbes.

9. Tant que la maladie des patates existera, je ne crois pas qu'il serait bon de cultiver ce légume en grand.

10. Toutes les racines sont d'une culture avantageuse. Les carottes en particulier, dans un sol convenable, sont très profitables pour nourrir toute espèce de bestiaux. Dans une rotation régulière, il faut cultiver des racines ou du blé-d'inde, aussi de faire des jachères d'été très étendues.

11. Le blé-d'inde est une récolte très utile, lorsque la saison est favorable. Les hauts de tige sont une très bonne nourriture pour les bestiaux et les chevaux, outre le produit des épis; quand il a été bien cultivé, la terre est toute préparée pour y semer du blé.

12. Les jachères d'été et la préparation de la terre pour les racines, détruiront toujours les mauvaises herbes si le travail est bien fait.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) CHAS. PENNER.

Au président et directeurs de la société d'agriculture du Bas-Canada.

Appendice
(J.)

12 août.

ÉTAT DES FINANCES DE LA SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE DU BAS-CANADA, DU 17
MAI 1850, JUSQU'AU 20 MAI 1851.

Dt.		£	s.	d.	Av.		£	s.	d.	
17 mai, 1850...	Balance rapportée, compte courant	2	8	7½	31 déc. 1850...	Payé à Lovell et Gibson, pour imprimer les journaux de l'agriculture, en plein jusqu'au 1er janvier 1851.	683	10	0	
	Souscriptions reçues pour le journal d'agriculture en anglais....	80	0	0		Payé à Hector L. Langovin, écuyer, balance à lui due.	13	10	0	
	Do do en français.	95	6	6	Do oct. do ..	Payé à William Evans, secrétaire et rédacteur du journal d'agriculture.	193	0	0	
	Dons et souscriptions des Membres et annonces.	23	15	0	Do avril 1851...	Payé à M. Bibaud, écuyer, traducteur du journal d'agriculture.	40	0	0	
	Subvention de la Législature, dernière session.	600	0	0		Frais de poste.	10	11	3½	
20 mai, 1851...	Balance due par la société.	112	7	9½	Do mai do ..	Livres pour la bibliothèque.	4	7	0	
						Payé pour distribuer les journaux dans Montréal pendant une année.	5	10	0	
						Dépenses diverses, papiers à enveloppes, papiers à écrire, etc.	3	4	10½	
						Payé pour écrire et traduire des rapports, circulaires, etc.	7	19	0	
						Payé pour contrat notarié passé avec M. Lay.	2	0	0	
		£	863	12			£	863	12	11

E. B.

ALFRED PINSONEAULT,

Président,

WM EVANS,

Secrétaire.

MONTRÉAL, 20 MAI, 1851.

(Traduction.)

RAPPORT

DE LA

SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE

DU

COMTÉ DE BEAUHARNOIS,

Présenté à la Législature de la Province du Canada.

Le comité de direction de la société d'agriculture du comté de Beauharnois a l'honneur de présenter à la législature le rapport suivant de leurs délibérations pendant la dernière année agricole:—

Depuis plusieurs années la société a adopté la règle d'avoir quatre expositions annuelles et deux expositions d'hiver dans des parties différentes du comté, avec deux concours de labourage pour la plus grande commodité des localités où elles ont été respectivement tenues, et les progrès attendus d'une diffusion aussi grande d'avantages pécuniaires et autres, auraient pu être assez encourageants si les fonds de la société lui avaient permis de faire à chaque exhibition une distribution de prix assez forts pour inviter à exposer les meilleurs échantillons dans chaque classe de produits mis au concours. Cependant l'expérience de l'insuffisance des prix, nécessairement de peu de valeur sous le système en question, a engagé le comité à adopter en juin dernier un système nouveau, et à annoncer une seule exposition en été, et une autre en hiver, à Durham, l'endroit le plus central du comté, en proposant des prix qui offrent un encouragement favorable. Bien que la

concurrence soit ouverte à tous les exposants, généralement, une classe séparée pour les animaux a été établie pour les cultivateurs Canadiens-français.

Le résultat a justifié l'opportunité du changement, car l'exposition qui a eu lieu le 25 septembre 1850, offrait de très bons échantillons dans chaque département, et il serait contraire à toute vérité d'affirmer que dans un pays où il est possible d'exposer d'aussi bons chevaux et des bestiaux et des produits aussi excellents. Son agriculture n'est pas dans un état avancé. Plusieurs Américains qui arrivaient de la grande foire d'Albany étaient présents, et n'ont pas hésité à dire qu'il y avait à Durham des échantillons d'animaux supérieurs à ceux de la même espèce à Albany. Le comité a dû regretter l'absence presque totale de Canadiens-français, aucun exposant ne s'étant fait inscrire dans leur classe exclusive. Il faut admettre que quoique Durham soit géographiquement le centre du comté, ce point est peut-être trop éloigné des localités où sont concentrés les cultivateurs Canadiens-français, pour qu'il leur soit facile d'y assister. Pour obvier jusqu'à un certain point à cet inconvénient apparent, le seigneur de Beauharnois a consacré une somme suffisante à titre de don particulier, pour une exposition dans la paroisse de St. Thimothée, la plus éloignée sur le St. Laurent. Mais la vérité oblige le comité à déclarer que l'argent n'a pas été bien appliqué. En réalité, il a fallu le donner en prix pour des animaux et des produits d'une qualité très inférieure. Le seul bon effet qui a été produit est la manifestation d'une disposition à donner un encouragement impartial à toutes les classes.

L'exposition d'hiver a eu lieu à Huntingdon le 25 février dernier, à une petite distance de Durham, un

Appendice
(J.)

12 août.

quelque sorte afin de faciliter les fermiers des townships qui élèvent incontestablement le plus d'animaux et les plus beaux. Cette exposition a été principalement remarquable par des échantillons de grains de semence excellents et bien triés. Comme le comité avait donné beaucoup d'attention à cet article important, il a été bien aise de voir que leurs efforts ont eu autant de succès. L'exposition d'animaux était aussi très-satisfaisante,—surtout à cause de deux échantillons importés,—un taureau du Devonshire et un étalon de ferme de Clydesdale.

Les concours de labourage ont eu lieu sur la Rivière Anglaise et dans la paroisse de St. Clément. Le premier, réservé aux concurrents anglais, a été remarquable par l'habileté des jeunes gens qui ont remporté les premiers prix; et la seconde, pour les Canadiens-français a fait reconnaître une amélioration considérable dans l'ouvrage et l'équipage des laboureurs.

Sans entrer dans des détails minutieux, on peut remarquer en général que tout le système d'agriculture canadienne fait des progrès continuels. L'attention non seulement de la législature, mais aussi du public tout entier, est dirigé vers la création d'une agriculture perfectionnée, comme la principale source d'où doit découler la prospérité commerciale et la richesse de la province. L'agriculture commence en effet à se ressentir de l'impulsion que les découvertes dans les sciences physiques ont donnée à presque toutes les autres professions.

Il est néanmoins impossible de se former une idée correcte de la condition actuelle de l'agriculture dans la division inférieure de la province, sans établir une distinction entre les systèmes anglais et canadiens. Réunir ces deux systèmes et en former un tout dont le nom général d'agriculture du Bas-Canada serait aussi injuste que fallacieux.

Le principe fondamental de l'agriculture anglaise est l'amélioration du sol, conformément aux systèmes les plus approuvés,—en pratique aussi bien qu'en théorie,—et lorsque ce principe n'est pas suivi, c'est à cause du manque de capitaux suffisants pour utiliser les avantages de l'habileté, ou du manque de terres assez vastes pour l'union du capital et de l'habileté. Il est évident que cinquante ou soixante arpents en culture (environ la moyenne des terres défrichées sur les fermes de cent arpents appartenant aux Anglais) ne peuvent admettre qu'une application très limitée des procédés modernes, ou même l'emploi d'une main d'œuvre inexpérimentée obtenue à prix d'argent. La preuve que le cultivateur anglais connaît bien la puissance de ces agents, pour améliorer sa culture et augmenter par là ses produits, résulte du fait qu'il s'en prévaut aussitôt qu'il a pu accumuler graduellement les moyens nécessaires. Il s'ensuit que dans les parties du pays où sont établis depuis vingt ou vingt-cinq ans des cultivateurs industrieux et économes, le système de culture n'est pas inférieur à ce qu'il est en moyenne dans la Grande-Bretagne.

Le système canadien-français, au contraire, implique le principe, (si l'on peut s'exprimer ainsi,) de la *détérioration* du sol. La conséquence est que le cultivateur canadien, après quelques années d'exploitation, trouve son sol épuisé et est lui-même appauvri. On a beaucoup dit et écrit à ce sujet et on a fait bien des efforts louables pour découvrir les causes de ce système anti-progressif et y appliquer des remèdes efficaces. Des comités législatifs s'en sont occupés avec beaucoup de zèle et d'habileté et recommandent des modes d'amélioration utiles et importants. Il se publie en français un journal d'agriculture; mais son

utilité et son influence sont presque nuis à cause des limites étroites de l'éducation, surtout chez cette partie de la génération actuelle qui est en état de se livrer à l'agriculture. Dans les cinq paroisses catholiques de ce comté, l'existence d'une semblable publication est à peine connue. Sa circulation est limitée au clergé catholique. Quelques personnes animées par l'esprit public possédant de grands moyens et des connaissances en agriculture, réalisent, en donnant l'exemple des méthodes améliorées, quelques uns des bons effets qui résultent des fermes-modèles. Ce dernier mode d'instruction serait le plus propre à enseigner la bonne culture à ceux qui ne savent pas lire, si l'opération des fermes-modèles n'était pas dans des limites restreintes par les fortes dépenses qu'exige leur établissement. Depuis plusieurs années, le comité a pu faire l'expérience de leur utilité par la magnifique ferme-modèle établie à Beauharnois par le ci-devant seigneur le très-honorable Edward Ellis, à ses propres frais.

Quelques soient les remèdes ou les systèmes d'amélioration qui puissent être proposés, le comité est persuadé après beaucoup d'observations et d'attention donnée à ce sujet, qu'ils ne produiront aucun résultat jusqu'à ce que les obstacles qu'ils déclarent sans hésitation être les deux causes fondamentales de l'infériorité de la culture chez les Canadiens-français aient disparu. C'est, premièrement, le manque général d'éducation qui empêche la diffusion des connaissances agricoles par la presse et fait qu'elles ne peuvent être communiquées que par des conseils donnés verbalement ou par des exemples pratiques et palpables, moyens extrêmement limités de leur nature. Le second obstacle est l'emploi d'une aussi grande partie du temps précieux du cultivateur à des actes de dévotion durant la semaine et l'absorption de ses moyens pécuniaires pour les besoins de son église. Suivant le calcul le plus modéré, trente jours sont enlevés à son industrie productive et à celle de sa famille, et cela souvent dans le temps le plus précieux de l'année. Cet emploi de son temps peut se rapporter à des fins élevées, et être utile au salut de son âme, mais il est évident qu'il est incompatible avec la bonne culture de sa terre. Avec une taxe qui pèse aussi lourdement sur son travail qui est généralement son seul capital, il est impossible qu'il élève sa condition encore moins qu'il puisse lutter avec ses voisins protestants qui n'ont pas les mêmes obligations.

Néanmoins, le comité se réjouit de pouvoir annoncer les progrès vers l'amélioration du système de culture des Canadiens-français. La culture des prairies, en semant de la graine de trèfle et de mil à peine connue autrefois commence à se répandre. On cultive aussi les racines, et la laiterie reçoit plus d'attention. Le bon beurre devient plus commun, mais la fabrication de fromage est encore presque entièrement négligée.

Le comité constate avec beaucoup de satisfaction l'efficacité de la société d'agriculture qu'il représente, et qui, pendant une existence de vingt-quatre ans, a contribué puissamment, non seulement à encourager les progrès généraux de l'agriculture, mais encore à établir un système de culture vraiment excellent dans le comté de Beauharnois; et en terminant, il ose espérer que quelques soient les progrès que fasse l'art d'agriculture, les systèmes existants de sociétés de district et de comté soient maintenues avec les subventions libérales que la législature accorde actuellement.

Le tout très respectueusement soumis.

L. G. BROWN,

Président de la société d'agriculture,
Comté de Beauharnois.

Beauharnois, 2^e juin 1851.

Appendice
(J.)

12 août.

COMPTES DES RECETTES ET DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE, COMTÉ DE BEAUHARNOIS, POUR 1850-51.

RECETTES.			DÉPENSES.		
	£	s. d.		£	s. d.
25 fév. 1850 ..	Balance en mains à cette date...	0	5	6	
Do sept. do ..	Montant de l'appropriation législative	150	0	0	
Do fév. 1851 ..	Montant des souscriptions reçues jusqu'à cette date	58	2	6	
25 sept. 1850 ..	Montant des prix décernés et payés à l'exposition des animaux, à Dutham, jusqu'à ce jour				£118 0 0
	Montant des dépenses contingentes pour enclos, connétables spéciaux, etc				4 5 6
Do oct. do ..	Montant des prix décernés et payés au concours de labourage, à la Rivière Anglaise, jusqu'à cette date				122 5 6
5 nov. do ..	Do do do au concours de labourage, à St. Clément, jusqu'à cette date				10 0 0
25 fév. 1851 ..	Do do do à l'exposition, à Huntingdon, jusqu'à cette date				5 5 0
	Dépenses contingentes pour cette exposition				£1 10
	Montant du compte du secrétaire pour papoterie, frais de poste, etc., pour deux ans				40 15 0
	Montant du compte d'impression des affiches, en anglais et en français, et annonces dans les journaux anglais et français, pendant deux ans				3 16 8
					23 5 10
		214	8	0	£ 214 8 0

E. E.

L. G. BROWN,
Président.

BEAUHARNOIS, 25 février, 1851.

assermenté devant moi, à Beauharnois,
le douzième jour de juin, 1851.

R. H. NORVAL, J. P.

*A l'honorable Assemblée Législative de la Province unie du
Canada :*

TABLEAU des BIENS MEUBLES et IMMEUBLES possédés par l'INSTITUT des ARTI-
SANS de TORONTO.

	£	s.	d.
Édifices et annexes.....	485	13	0
Mobilier.....	44	16	3
Livres.....	315	0	0
Appareils scientifiques.....	160	0	0
	£995	9	3

Certifié correct, dans la cité de Toronto, province du Canada, le second jour de juin en l'année
de notre Seigneur, mil huit cent cinquante-et-un.

ROBERT EDWARDS,
Secrétaire.

TABLEAU

13 juin.

Des BIENS MEUBLES et IMMEUBLES possédés par l'INSTITUT des ARTISANS de MONT-
RÉAL; soumis à la Législature du Canada, conformément aux dispositions de l'acte
8 Vic., chap. 93.

12 juin.

	£	s.	d.
Immeubles.....	NÉANT.		
Valeur des livres et pamphlets dans la bibliothèque.....	360	0	0
Valeur des tableaux et cartes.....	20	0	0
Valeur des appareils philosophiques et de chimie et des échantillons de minéraux.....	60	0	0
Valeur du mobilier.....	100	0	0
Argent en mains et créances de l'institut.....	200	0	0
	£740	0	0

Vraie copie.

JAMES HAYES,
Secrétaire Archiviste.

MONTREAL, 26 mai, 1851.

TABLEAU

Des comtés, cités et villes du Haut-Canada, indiquant le chiffre de la population, et la contenance de chaque township supputée par acres, et d'après le recensement de 1850.

COMTES.	TOWNSHIPS.	Acres.	Popula- tion.	TOTALS.	
				Acres.	Popula- tion.
GLENGARRY	Charlottenburg	65,600	4783	288,080	15,920
	Kenyon	66,600	3560		
	Lochiel	68,400	3833		
	Lancaster	57,200	3735		
	Indian Reserve	30,280			
STORMONT	Finch	51,600	1223	250,200	11,030
	Osnabruk	62,800	426		
	Roxborough	70,200	1704		
	Corwall	65,600	3897		
VILLE DE CORNWALL					1,506
DUNDAS	Matilda	63,200	3534	241,200	11,739
	Mountain	57,600	2437		
	Williamsburgh	62,800	3698		
	Winchester	57,600	2070		
PRESCOTT	Alfred	45,400	411	305,620	9,487
	Caledonia	46,700	956		
	Hawkesbury, Est	47,860	2517		
	Do Ouest	40,940	2644		
	Longueuil	23,620	1345		
	Plantagenet, Nord	51,500	1111		
Do Sud	40,600	503			
RUSSELL	Clarence	69,000	381	242,400	1,847
	Cumberland	72,200	915		
	Cambridge	60,000	162		
	Russell	41,200	389		
CARLETON	Fitzroy	62,400	2557	574,520	20,152
	Goulbourn	66,200	2426		
	Gower, Nord	34,320	1743		
	Gloucester	70,800	2475		
	Huntley	62,600	2127		
	March	28,200	967		
	Marlborough	64,000	1480		
	Napan	65,000	2810		
	Osgoode	91,200	2733		
	Torbolton	23,800	403		
	Village de Richmond		422		
	VILLE DE BYTOWN				
REMPREW	Admaston	78,000	561	671,000	9,975
	Bithesfield	30,750	121		
	Baget	70,000	670		
	Bromley	48,900	640		
	Horton	41,600	1648		
	Levant	55,800	78		
	Darling	62,600	511		
	McNab	66,600	1653		
	Pembroke	8,600	420		
	Ross	53,900	575		
	Stafford	21,650	241		
	Westmeath	70,000	963		
	Packenham*	62,600	1694		
	LANARK	Montague	64,800			3022	574,000	22,901
Elmsley, Nord		34,000	1126		
Burgess, Nord		39,200	957		
Sherbrooke, Nord		16,400	343		
Do Sud		44,000	454		
Bathurst		62,600	2560		
Drummond		62,600	2374		
Beckwith		62,600	2056		
Dalhousie		62,600	1478		
Lanark		62,600	2623		
Ramsay		62,600	3223		
Perth, Town			1581		
Village de Smith's Falls			674		
Place Carlton		430			
GRENVILLE	Edwardsburgh	67,000	3747	269,280	17,236
	Wolford	49,200	2884		
	Gower, Sud	21,080	722		
	Augusta	74,000	4296		
	Oxford	58,000	3750		
	Ville de Prescott		1828		

* Il faut ajouter à ce comté une grande étendue de territoire contenant environ 941,000 acres; cette étendue n'est ni établie, ni subdivisée en townships.

Appendice
(L.)

TABLEAU des comtés, cités et villes du Haut-Canada, etc.—Continuation.

Appendice
(L.)

5 Juin.

6 Juin.

COMTÉS.	TOWNSHIPS.	Acres.	Popula- tion.	TOTALS.		
				Acres.	Popula- tion.	
LEEDS	Crosby, Nord.....	50,200	1282	515,400	24,446	
	Do, Sud.....	50,200	1255			
	Burgess, Sud.....	13,000	3143			
	Bustard.....	55,200				
	Elmsley, Sud.....	20,000	1388			
	Kitley.....	50,400	3169			
	Leeds.....	48,000	4432			
	Lansdowne.....	59,000				
	Escott.....	25,300	1162			
	Yonge.....	59,900	3542			
Elizabethtown.....	78,200	4873				
VILLE DE BROCKVILLE.....					2,757	
FRONTENAC	Wolfe Island.....	30,600	2930	875,440	16,914	
	Garden Island.....	65	No Returns made.			
	Horse Shoe Island.....	100				
	Mud Island.....	120				
	Clarendon.....	67,200				
	Barrie.....	68,600				
	Palmerston.....	67,200				
	Komebec.....	68,600				
	Olden.....	67,200				
	Oro.....	47,800				
	Blackinbrooke.....	73,500				236
	Bedford.....	83,700				907
	Portland.....	57,000				1728
	Loughborough.....	55,300				1611
	Storrington.....	50,800				1940
	Pittsburg.....	46,900				2426
Howe Island.....	8,460					
Amherst Island.....	16,500	1213				
Kingston.....	63,800	4523				
ADDINGTON	Camden.....	74,000	5111	352,200	11,820	
	Earnestown.....	62,800	4813			
	Kaladar.....	67,200	No Re- turns.			
	Anglesca.....	67,200				
	Sheffield.....	81,000				1896
IRNNOX.....	Adolphustown.....	10,800	690	108,000	6,412	
	Fredericksburg.....	46,000	2498			
	Do, Additionnel.....	51,200	3224			
CITE DE KINGSTON.....					10,097	
PRINCE EDWARD.....	Athol.....	20,600	1879	213,900	18,577	
	Ameliasburg.....	38,800	2881			
	Hillier.....	30,000	2595			
	Hallowell.....	40,850	3271			
	Marysburg.....	41,200	3405			
	Sophinsburg.....	42,450	3014			
	Ville de Picton.....		1532			
HASTINGS.....	Lake.....	68,200	534	847,800	23,454	
	Tudor.....	68,200				
	Grimsthorpe.....	68,200				
	Marmora.....	68,200				
	Mudoc.....	68,200				
	Elzevir.....	68,200				
	Rawdon.....	67,400				2345
	Sidney.....	70,200				3380
	Hungerford.....	94,200				2522
	Huntingdon.....	55,000				2098
	Thurlow.....	59,000				3237
Tyendinaga.....	92,800	3991				
Ville de Belleville.....		3326				
NORTHUMBERLAND.....	Murray.....	86,200	5002	467,500	27,183	
	Cramahé.....	68,600	4389			
	Haldimand.....	77,000	4177			
	Hamilton.....	68,000	4502			
	Seymour.....	74,000	2117			
	Percy.....	55,000	2162			
	Alnwick.....	20,000	518			
	Monaghan, Sud.....	18,700	942			
	Ville de Cobourg.....		3374			
DURHAM	Hope.....	67,000	4624	396,600	27,250	
	Clark.....	72,000	5469			
	Cavan.....	61,400	4198			
	Darlington.....	73,400	7289			
	Munvers.....	70,000	2030			
	Cartwright*.....	49,800	1558			
	Ville de Port Hope.....		2082			
PETERBOROUGH.....	Belmont.....	70,000	46	643,300	12,589	
	Methuen.....	72,000				
	Burlingh.....	74,400				
	Dummer.....	73,000				1148
	Harvey.....	107,200				150
	Douro.....	41,000				1371
	Smith.....	61,200				2076
	Monaghan, Nord.....	15,300				675
	Asphodel.....	30,600				1511
	Emismore.....	19,600				623
	Otonabee.....	70,000				3289
	Peterborough Line.....					1800

* Partie de Cartwright est attachée au nouveau township de Seaug.

Appendice
(L.)

TABLEAU des comtés, cités et villes du Haut-Canada, etc.—Continuation.

Appendice
(L.)

5 Juin.	COMTES.	TOWNSHIPS.	Aeres.	Popula- tion.	TOTAUX.		5 Juin.
					Aeres.	Popula- tion.	
	VICTORIA	Mariposa.....	72,800	2863	478,200	9,745	
		Ops.....	60,000	2233			
		Emily.....	64,000	2461			
		Eldon.....	66,800	1189			
		Fenelon.....	68,600	433			
		Besley.....	28,600	64			
		Verulam.....	62,000	500			
		Sommerville.....	57,400				
	SIMCOE	Orilla.....	74,200	546			
		Matchedash.....	47,400	7			
		Tay.....	50,400	274			
		Medonto.....	66,800	993			
		Oro.....	74,600	1750			
		Vespra.....	66,400	1254			
		Flos.....	64,400	405			
		Tiny.....	81,000	683			
		Sunnidale.....	55,200	154			
		Nottawansaga.....	100,000	1411			
		Guilimbury, Ouest.....	33,600	3816			
		Easa.....	68,000	1223			
		Tecumseth.....	67,200	3612			
		Adjala.....	46,200	1754			
		Thosoronto.....	44,800	436			
		Mulmur.....	70,400	644			
		Mono.....	70,400	2276			
		Innisfil.....	69,000	1887			
	YORK	Etabicoko.....	28,000	2914	349,900	34,304	
		Vaughan.....	68,000	6255			
		Markham.....	69,500	6868			
		Scarborough.....	45,000	3821			
		King.....	78,400	5574			
	PEEL	Albion.....	56,200	3957	293,200	19,995	
		Caledon.....	69,000	2744			
		Chinguacousy.....	81,600	5489			
		Toronto.....	67,200	6203			
		Toronto (Gore).....	19,200	1602			
	ONTARIO	Whitby.....	69,000	6000	454,200	23,773	
		Mekeering.....	73,200	6385			
		Uxbridge.....	51,800	1680			
		Reach.....	65,800	2492			
		Brock.....	67,200	3174			
		Thorah.....	39,400	1062			
		Mara.....	64,200	974			
		Rama.....	12,800				
		Saugog*.....	10,800				
		Oshawa, Town.....		1106			
		Whitechurch.....	63,000	4842			
		Guilimbury, Est.....	73,000	2616			
		Do. Nord.....	31,200	1172			
		Georgina.....	41,000	947			
		Scott.....	49,400	792			
	CITE DE TORONTO.....				257,000	10,369	
	HALTON	Esquesing.....	70,400	5731	222,000	16,858	
		Tratfulgar.....	69,000	5407			
		Nasagaweya.....	44,600	1868			
		Nelson.....	48,000	3792			
	WATERLOO	Dumfries, Nord†.....	47,000	3708	328,463	24,947	
		Waterloo.....	94,000	7759			
		Wilmot.....	62,600	4863			
		Woolwich.....	68,000	3501			
		Wellesley.....	66,863	3396			
		Village de Galt.....		1720			
	BRANT	Brantford.....	78,400	6174	266,004	21,554	
		Onondaga.....	22,292	1677			
		Tuscarora.....	40,322	1311			
		Oakland.....	10,800	721			
		Dumfries, Sud.....	47,000	3708			
		Burford.....	67,200	3536			
		Ville de Brantford.....		2563			
		Village de Paris.....		1864			
	WELLINGTON	Erin.....	70,400	3035	791,604	21,341	
		Paslinch.....	59,800	3361			
		Guelpb.....	42,000	4399			
		Niebul.....	28,009	2098			
		Garratfraxra.....	94,000	1661			
		Eramosa.....	44,600	2150			
		Peel.....	74,890	1966			
		Maryborough.....	66,771	586			
		Minto.....	74,000	150			
		Arthur.....	65,943	1449			
		Luther.....	90,000	150			
		Amaranth.....	63,200	333			
		Pilkington ‡.....	28,000				

* Ce township devra comprendre partie de Roach et Cartwright.
 † Dumfries (Nord) ayant été divisé, nous prenons la moitié de la population comme étant le chiffre.—Galt est dans Dumfries Nord.
 ‡ (Pilkington) nouveau township, formant partie de Woolwich.

Appendice
(L.)
5 Juin.

TABLEAU des comtés, cités et villes du Haut-Canada, etc.—Continuation.

Appendice
(L.)
5 Juin.

COMTES.	TOWNSHIPS.	Aeres.	Popula- tion.	TOTAUX.	
				Aeres.	Popula- tion.
GREY.....	Derby.....	37,878	787	1,485,905	8,324
	Sydenham.....	78,569	1478		
	St. Vincent.....	65,000	1246		
	Sullivan.....	73,791	436		
	Holland.....	77,347	683		
	Ephraïm.....	72,000	474		
	Collingwood.....	68,200	365		
	Bentick.....	76,662	924		
	Glencly.....	68,969	622		
	Artemesia.....	70,000	60		
	O-prey.....	70,677	55		
	Normanby.....	69,120	400		
	Egremont.....	76,292	594		
	Pr. ton.....	76,800			
	Melanethon.....	76,800	200		
L'éninsule et îles.....	428,800				
BRUCE.....	Huron.....	68,201	114	634,764	376
	Kinloss.....	41,583			
	Culross.....	58,095			
	Carriek.....	59,525			
	Kincairdino.....	60,556	262		
	Greenock.....	58,686			
	Brent.....	70,900			
	Bruce.....	67,176			
	Saugeen.....	46,454			
	Eldersley.....	55,775			
	Arran.....	51,833			
	HURON.....	Hay.....	53,448			764	892,709	15,488
Stephen.....		53,844	498		
McGillivray.....		61,016	1328		
Biddulph.....		39,899	1621		
Ushorne.....		43,373	874		
Howick.....		59,979			
McKillip.....		44,490	636		
Grey.....		64,680			
Morris.....		55,747	150		
Turnbery.....		34,646			
Ashfield.....		61,800	682		
Wawanosh.....		84,000	422		
Colborne.....		33,740	847		
Hullett.....		53,822	524		
Tuckersmith.....		41,436	1400		
Stanley.....	45,251	1489			
Goderich.....	55,698	2494			
Ville de Goderich.....	1191				
PERTH.....	Blanchard.....	49,259	2562	446,728	12,061
	Hibbert.....	41,476	852		
	Fullerton.....	41,057	1400		
	Downie.....				
	Gore de Downie.....	40,995	2395		
	Logan.....	17,500	603		
	Ellice.....	17,500	1319		
	Easthope, Nord.....	43,691	2080		
	Do. Sud.....	24,683	1450		
	Elma.....	66,070			
	Wallace.....	53,773			
	Mornington.....	50,724			
LAMBTON.....	Bosanquet.....	72,626	571	699,826	8,620
	Plympton.....	76,400	1097		
	Warwick.....	74,800	1594		
	Sarnia.....	33,000	1030		
	Mours.....	72,400	1247		
	Enniskillen.....	86,600	154		
	Brooke.....	74,600	347		
	Sombra.....	91,200	971		
	Dawn.....	79,200	429		
	Euphemien.....	39,000	1180		
	Îles.....				
	KENT.....	Camden.....	26,800				606,600	13,067
Zone.....		29,000	1274		
Oxford.....		53,000	1295		
Howard.....		58,600	2463		
Chatham.....		67,800	1304		
Harwich.....		88,400	1002		
Dover, Est.....					
Do. Ouest.....		81,000	1598		
Raleigh.....		72,400	1884		
Tilbury, Est.....		52,600	657		
Do. Ouest.....	49,600	515			
Romney.....	27,400	173			
ESSEX.....	Merson.....	59,400	1014	383,700	12,292
	Gosfield.....	59,500	1150		
	Colchester.....	63,600	2248		
	Rocheater.....	35,200	619		
	Madstone.....	47,400	761		
	Mulden.....	22,000	1562		
	Anderdon.....	23,500	774		
Sandwich.....	73,000	4174			

Appendice
(L.)

Appendice
(L.)

TABLEAU des comtés, cités et villes dans le Haut-Canada, etc.—Continuation.

5 Juin.	COMTES.	TOWNSHIPS.	Acres.	Popula- tion.	TOTAUX.		5 Juin.
					Acres.	Popula- tion.	
ELGIN		Aldborough	78,000	997	491,200	27,343	
		Dunwich	70,000	1652			
		Southwold	68,600	4443			
		Yarmouth	71,000	5748			
		Malahide	59,400	6034			
		Delaware, Sud	14,600	589			
		Westminster, Sud	26,400	2263			
		Bayham	60,000	4030			
MIDDLESEX		Dorchester, Sud	43,200	1587	650,698	23,894	6124
		Mosa	49,600	1775			
		Eccrid	56,150	1091			
		Carradoc	76,400	2390			
		Metcalfe	36,000	953			
		Adelaide	43,000	1615			
		Williams	77,648	1748			
		Lobo	48,000	2161			
		Nissouri, Ouest	49,500	1689			
		Dorchester, Nord	39,000	1588			
		Delaware, Nord	13,000	588			
		Westminster, Ouest	36,600	2262			
		London	105,200	6034			
NORFOLK		Ville de London			383,200	17,869	
		Houghton	38,800	1351			
		Middleton	45,400	974			
		Charlottoville	56,600	2547			
		Windham	66,400	2748			
		Townsend	66,400	4093			
		Woodhouse	34,200	3647			
		Long Point	Non ar } pontés; } environ 60				
		Ryerson's Island					
Walsingham	75,400	2449					
OXFORD		Zorra, Est	55,200	2785	457,600	27,378	
		Do. Ouest	56,400	3009			
		Oxford, Nord	14,600	802			
		Do. Est	32,200	2715			
		Do. Ouest	23,800	2536			
		Dereham	67,200	2839			
		Norwich	66,200	4483			
		Blenheim	66,400	4323			
		Blandford	29,200	1203			
		Nissouri, Est	46,400	1689			
Village de Woodstock		994					
HALDIMAND		Canboro	21,000	696	293,524	14,749	
		Cayuga, Nord	50,500	1534			
		Do. Sud		732			
		Dunn	18,000	741			
		Moulton	31,000	1507			
		Onsida	37,550	2087			
		Rainham	26,600	1392			
		Sherbrooke	4,000	3272			
		Seneca	37,674				
		Wulpole	67,200	2788			
WELLAND		Pelham	29,000	2253	228,000	16,473	
		Thorold	25,200	3695			
		Village de Thorold					
		Stamford	22,000	2484			
		Crowland	18,000	1272			
		Willoughby	16,000	970			
		Wainfleet	50,200	1514			
		Humberston	31,200	2370			
		Bertie	36,400	1053			
		Chippewa		862			
LINCOLN		Grimsby	32,500	2275	196,700	18,525	3,282
		Clinton	25,200	2652			
		Louth	19,600	1771			
		Grantham	23,400	2887			
		Caistor	34,400	1134			
		Gainsborough	38,000	2123			
		Niagara	22,600	2145			
		Ste. Catharino		3538			
VILLE DE NIAGARA							
WESTWORTH		Beverly	70,200	4983	273,000	27,324	10,312
		Flamborough, Est	33,800	2419			
		Do. Ouest	31,200	5224			
		Ancaster	44,000	4082			
		Glandford	23,000	2563			
		Binbrook	28,000	1496			
		Saltfleet	28,000	2710			
		Barton		1536			
		Ville de Dundas		2311			
		CITE DE HAMILTON					

Appendice
(L.)
5 Juin.

Appendice
(L.)
5 Juin.

RÉCAPITULATION.

COMTES.	CONTENANCE.	POPULATION.	COMTES.	CONTENANCE.	POPULATION.	COMTES.	CONTENANCE.	POPULATION.
Cités de Toronto.....		25,166	Frontenac.....	875,440	16,914	Wentworth {	273,000	27,234
Hamilton.....		10,312	{ Lennox.....	108,000	6,412	Wentworth } Prant.....	266,004	21,554
Kingston.....		10,097	{ Addington.....	352,200	11,820	Huron {	892,769	15,488
Villes de Brockville.....		2,757	Prince Edward.....	213,900	18,577	Huron } Bruce.....	634,764	376
Bytown.....		6,616	Hastings.....	847,800	23,454	{ Perth.....	446,728	12,061
Cornwall.....		1,506	Northumberland.....	467,500	27,183	Kent {	699,826	8,630
London.....		5,124	Durham.....	396,600	27,250	Kent } Lambton.....	606,600	13,067
Niagara.....		3,282	Peterborough.....	643,300	12,589	Essex.....	383,700	12,292
Glengarry.....	288,080	15,920	{ Peterborough } { Victoria.....	478,200	9,743	Middlesex {	650,638	23,894
Stormont.....	250,200	11,030	Simcoe.....	1,150,000	23,134	Middlesex } Elgin.....	491,200	27,343
Prescott.....	305,620	9,487	York.....	349,900	34,304	Norfolk.....	383,200	17,569
Russell.....	242,400	1,847	Peel.....	293,200	19,995	Oxford.....	457,600	27,378
Carleton.....	574,520	20,152	Ontario.....	454,200	23,773	Haldimand.....	293,254	14,749
{ Renfrew.....	671,000	9,975	Halton.....	257,600	10,369	Welland.....	228,000	16,473
{ Lanark.....	574,000	22,901	Waterloo.....	282,000	16,858	Lincoln.....	195,700	18,525
Dundas.....	241,200	11,739	{ Waterloo } { Wellington.....	328,463	24,947			
Grenville.....	269,280	17,236	Waterloo } Grey.....	791,604	21,341			
Leeds.....	515,400	24,446		1,485,905	8,324			

La contenance des divers townships est donnée d'après les registres du département des terres de la couronne.

Les chiffres de la population sont donnés d'après les rôles de recensement des divers townships.

J. H. PRICE,

Commissaire des terres de la couronne.

W. C. CROFTON,

Secrétaire, Département de statistique et enregistrement.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, 5 Juin, 1851.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'assemblée législative à son excellence le gouverneur-général, datée le 18 avril 1849, priant son excellence de vouloir bien faire mettre devant cette chambre, " Un état de tous les permis accordés et demandés pour couper du bois " de construction sur les terres incultes de la couronne sur la rivière des Outaouais et " ses tributaires, à l'ouest de Grenville, pendant les années 1847, 1848 et 1849, les " noms des parties (par ordre alphabétique) auxquelles les dits permis ont été accordés, " et les noms de celles qui ont demandé les dits permis, pendant les années susdites; " la localité de chacun des dits permis et leur étendue en milles carrés; la des- " cription et quantité du bois qui a été coupé ou qui doit être coupé sur chacun " d'eux respectivement, et si c'est pour du bois quarré ou des billots de sciage; et aussi, " le montant des deniers déposés sur chacun des dits permis lors de l'octroi, et la quan- " tité du bois de construction mentionnée dans les rapports annuels des personnes qui " ont acheté les dits permis, comme ayant été coupée sur chacun d'eux, respectivement; " aussi, copie des instructions données aux percepteurs des droits sur les bois à By- " town, et aux autres agents des terres de la couronne sur la rivière des Outaouais, " relativement à l'octroi des dits permis pour coupe des bois, et copie des instructions " données pour l'octroi des dits permis à l'avenir.

Par ordre,

J. LESLIE,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Toronto, 9 juin 1851.

Appendice (M.)

ETAT DES DEMANDES faites à James Stevenson, cénuyer, durant l'année 1847, pour licences pour couper du bois sur les terres de la couronne sur la rivière des Outaouais et ses tributaires :—

Appendice (M.)

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'en- registré	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
A					
41	Joseph Aumond.....	Rivière des Outaouais	25		Pour J. Doyle, L. No. 311 de 1846.
	Do.	do.	25		" nouvelles limites.
	Do.	do.	25		Do.
119	Joseph Aumond, pour J. Foran	Rivière Noire	15	206	Pour renouvel. de la licence 34 de 1846.
	Do.	do.	56	205	do. do. 35 "
	Do.	Rivière des Outaouais	15	200	do. do. 232 "
	Joseph Bell.....	do.	24	204	do. do. 67 "
	McKinnon et Aumond.	Rivière Madawaska	60	248	do. do. 69 "
	J. Paupore	Isle des Allumettes	14	201	do. do. 72 "
	Do.	Rivière Noire	25	188	do. do. 304 "
	Do.	do.	25	211	do. do. 305 "
	T. McGory	Rivière de l'Aigle.....	100	195	do. do. 74 "
	Do.	Rivière du Désert	75	194	do. do. 75 "
	Do.	do.	100	196	do. do. 76 "
	R. Johnston	Rivière Matawin.....	32	...	do. do. 80 "
	E. Musse.....	Ruisseau Geeboo.....	100	192	do. do. 83 "
	Do.	Rivière des Outaouais.....	3	187	do. do. 249 "
	Ira Mason	Township de Westmeath	7	212	do. do. 280 "
	S. Hill	Rivière Noire.....	25	210	do. do. 307 "
	J. White	Rivière Petewawe	7½	...	do. do. 66 "
	T. B. Hyde.....	Rivière Madawaska	36	203	do. do. 68 "
	Do.	do.	11½	209	do. do. 231 "
	Samuel Adams	Township de Westmeath	6½	185	do. do. 70 "
	Do.	Isle des Allumettes	15	186	do. do. 71 "
	James McGory	Rivière de l'Aigle.....	67	202	do. do. 73 "
	J. S. Johnston.....	Rivière Matawin	9	131	do. do. 77 "
	Do.	Rivière Amable du Fond	36	216	do. do. 78 "
	Do.	Rivière des Sauvages.....	20	217	do. do. 79 "
	Do.	Rivière des Outaouais	100	215	do. do. 81 "
	Louis Brésard.....	Isle du Calumet	20	...	do. do. 82 "
	L. Centers	Rivière des Outaouais	22	...	do. do. 306 "
	Joseph Aumond.....	Rivière Coulonge	13½	193	do. do. 84 "
	Do.	Rivière de l'Aigle.....	67	191	do. do. 85 "
	Do.	Rivière des Outaouais	35	187	do. do. 86 "
	Do.	Rivière Petewawe.....	100	208	do. do. 87 "
	Do.	Rivière des Outaouais	15	...	do. do. 88 "
	Do.	Rivière Creuse	12	...	do. do. 89 "
	Do.	Rivière Madawaska	60	197	do. do. 90 "
	Do.	do.	90	190	do. do. 91 "
	Do.	Rivière Noire	100	198	do. do. 92 "
	Do.	Rivière Petewawe.....	58½	199	do. do. 314 "
	Do.	do.	6	207	do. do. 315 "
214	Do.	Township de Westmeath	13	...	Pour de nouvelles limites.
68	Peter Aylen, jr.	Rivière Madawaska	11	14	" renouvel. de la licence 252 de 1846.
69	Do.	do.	12	...	" surplus de la limite de Byer 145
70	Do.	do.	12	...	" désignée en profondeur.
99	Peter Aylen	do.	20	...	" surplus sur les côtés de do.
100	Do.	do.	20	...	" en d'autres termes.
215	Peter Aylen, jr.	Rivière Madawaska et Bonnechère	11	14	" renouvel. de la licence 252 de 1846.
233	Peter Aylen	Rivière Madawaska	95½	Nil.	" Chapman et Cie. limite 187 de 1846.
92	John Alston	Township de McNab.....	3½	...	" nouvelles limites.
		Township de Westmeath	6½	185	" renouvel. de la licence 70 de 1846.
188	Samuel Adams	" de l'Isle des Allumettes.....	15	186	" do. do. 71 "
		et Rivière Noire.....	13½	...	" Licence d'Egan et Lusk 137 "
283	M. Anderson	Township de Horton	6	221	Nouvelle limite.
336	Do.	Township de McNab.....	...	...	do.
343	Archibald Adams	Township de S. Sherbrookes et Oso	Vague	...	do.
39	Atkinson et Osborne.....	Isle du Calumet	20	...	Pour renouvel. de la licence 82 de 1846.
B					
59	John Bennett.....	Rivière des Outaouais	27	7	Pour renouvel. de la licence 21 de 1846.
60	Do.	Rivière Petewawe.....	17 1/4	8	do. do. 22 "
108	Do.	Rivière du Moine	100	170	do. do. 20 "
199	Do.	do. ....	...	...	Renvoyant à la demande 108 "
72	A. Bowland.....	Rivière Bonnechère	21	81	Pour renouvel. de la licence 290 de 1846.
95	Do.	do. ....	...	...	do. do. 159 "
144	James Bower	Township de Dalhousie.....	13	...	do. do. 114 "
162	George Bryson	Lac Coulonge.....	9½	83	do. do. 116 "
	Do.	Rivière Coulonge	25	85	do. do. 115 "
	Do.	Rivière des Outaouais	14	82	do. do. 117 "
	Do.	Rivière Coulonge	12	86	do. do. 18 "
	Do.	do.	17½	84	do. do. 18 "
198	Do.	do. ....	...	...	Répétant la précédente.
178	J. C. Blasdell.....	Rivière Gatineau	Vague	...	Renouv. de toutes les demandes antér.
137	C. C. Brigham	Rivière Petewawe	60	...	Demande la limite de R. McDonell 197 de 1846.
182	Thomas Byers	Rivière Bonnechère	27	39	Pour renouvel. de la licence 133 de 1846.
211	L. Brésard	Rivière Queys	41	...	Demande la limite d'A. Stevenson 47.
213	D. Bourgeois	Township de Hull, Fardley, et Wakefield	25	...	Demande la limite de T. Corcoran 39 de 1846.
232	J. Blackburn	Rivière Madawaska	95½	...	Do. la limite de Chapman et Cie. 187 de "
	Do.	Rivière à la Craie.....	18	...	Pour renouvel. de la licence 284 de 1846.
226	Beswick, Mitchell et Cie	Rivière Madawaska	95½	...	do. do. 187 de 1846.

9 Juin.

9 Juin.

No. de la licence, si accordée.	Milles carrés.	Localité.	Noms des demandants.	No. de la licence, si accordée.
B				
231	16	Rivière Madawaska	Beswick Mitchell & Cie.	...
251	11	do.	Do.	...
250	11	do.	Do.	...
254	64	do.	G. Bourke	...
280	21	Rivière Bonnachère	Mary Bowland	81
281	25	Rivière des Outaouais	W. Brundage	...
284	3	do.	Do.	...
304	3	Township de March et Huntly	James Brown	...
307	5	Township de Westmeath	C. S. Bellow	179
346	3	Township de Darling	D. T. Brown	...
355	Vague	Township de Marlborough	S. Burrett	...
	25	Rivière Mississippi	David Bradley	...
	25			...
C				
8	2	Township de Fitzroy	N. Carruthers	...
11	Vague	Rivière Petewawe	James Cameron	...
22	...	do.	Do.	...
61	6	Township de Hull	Do.	...
134	148	Rivière Petewawe	Do.	148
282	148	do.	Do.	148
18	25	Rivière des Outaouais	R. W. Cruice	...
40	25	do.	H. Chepmell	...
	25	do.	Do.	...
	25	do.	Do.	...
102	25	do.	Do.	...
353	25	do.	Do.	...
23	Vague	Rivière Madawaska	James Conroy	...
334	...	do.	Do.	...
27	17	Rivière Gatineau	Duncan Cameron	...
28	13	Township de Darling	Robert Craig	...
42	100	Rivière du Moine	Coghlan et Poupore	...
43	300	Rivière St. Cyr	M. Coghlan	...
248	25	Rivière du Moine	Do.	...
87	Vague	Rivière Coulonge	Do.	...
88	...	do.	J. Coghlan	...
89	...	do.	T. Coghlan	...
221	25	Rivière Dumoine	Do.	...
66	16	Rivière Gatineau	A. Cullen	...
	17	do.	Do.	...
172	...	do.	Do.	...
71	25	Rivière du Moine	R. Chamberlain	...
103	25	Rivière Amable du Fond	Chepmell et Cruice	...
104	25	Rivière des Outaouais	H. Chepmell	...
109	Vague	Rivière Petewawe	Robert Conroy	...
110	18	Rivière à la Craie	Do.	254
	49	Rivière Madawaska	Do.	255
133	100	Rivière Coulonge	H. Carmichael	26
	50	do.	Do.	28
133	25	do.	Do.	...
	25	do.	Do.	27
	25	do.	Do.	31
	21	Township de Litchfield	Do.	25
131	25	Rivière Madawaska	Hugh Cameron	...
132	25	do.	Donald Cameron	...
155	100	Rivière du Moine	Peter Corcoran	...
166	95	Rivière Madawaska	Wm. Chapinan et Cie.	...
	15	do.	Do.	...
185	25	Rivière du Moine	B. Cullen	...
186	25	do.	Do.	...
204	14	Township d'Oso	Geo. Clendening	144
325	5	do.	Do.	...
208	17	Rivière Coulonge	Hiram Colton	...
252	10	Township de Masham	Thos. Corcoran	...
	25	Hull, Eardly et Wakefield	Do.	...
256	16	Township de Levant	Alex. Caldwell	219
287	3	Townships de Bagot et Admaston	Isaac Cone	...
299	1	Township de Litchfield	J. R. Campbell	184
306	5	do.	John Campbell	...
327	3	do.	J. R. Campbell	...
359	3	do.	Do.	184
326	20	Rivière Creuse	Coutlie et Aird	171
131	20	do.	Do.	171
D				
16	50	Rivières des Outaouais et Petewawe	Wm. N. D. Dawson	71 et 72
17	Vague	do.	Do.	...
21	do.	Township de Litchfield	Do.	...
25	10	Rivière des Outaouais	Do.	...
26	28	Rivière Petewawe	Do.	...

Pour renouvel. de licence 189 de 1846. Demande la limite d'Aylen 262

Do. la limite d'A. Wilson 176 Pour renouvel. de licence 200

Nouvelles limites. do. do.

Pour renouvel. de licence 241 de 1846. Addition aux limites.

Nouvelles limites. } Nouvelles limites.

Nouvelles limites. do. do.

Pour la limite de T. Davidson 48 de 1845. Pour renouvel. de licence 267 de 1846.

do. do. Pour nouvelles limites.

do. do. do. do.

Pour renouvel. de licence 311 de 1846. } Pour nouvelles limites.

Nouvelles limites. do. do.

Limite d'A. Cullen 141 de 1845. Pour limite de J. Hall 15 et 220 de 1846.

Limite de Rogerson et Skeds 196 de 1845. Demande pour nouvelles limites pour '46.

Nouvelle limite. do. do.

do. do. do. do.

Pour renouvel. de licence 291 de 1846. do. do. 292

Répétant la demande précédente. Pour nouvelles limites.

do. do. do. do.

Pour renouvel. de licence 246 de 1846. do. do. 247

do. do. 154 do. do. 136

do. do. 264 do. do. 262

do. do. 263 do. do. 33

Pour nouvelles limites. do. partie de la limite de J. Porters.

do. nouvelles limites. do. renouvel. de licence 187 de 1846.

do. do. 189 do. nouvelles limites.

Pour renouvel. de licence 251 de 1846. Pour augmentation à la limite précédente.

Pour renouvel. de licence 185 de 1846. do. annulée do 37

do. do. 36 do. do. 14

Nouvelle limite. do. do.

do. do. Licence confisq. de D. Munroe 127 de 1846.

do. do.

{ Nouv. limites transférées à A. Gilmour

Division et renouvel. de 165 de 1846.

Nouvelle limite. do. do.

do. do.

9 Juin.	No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	9 Juin.
		D				
	44	Wm. M. D. Dawson	Rivière Coulonge	30	...	Limite d'A. Stevenson 46 de 1846.
	45	Do	Township de Clarendon et profondeur.	41	...	do do 47 "
	46	Do	Rivière du Moine	25	...	Nouvelle limite.
		Do	do	25	...	do
	47	Do	Township d'Onslow	25	...	do
	50	Do	Rivière Gatineau	incertain	...	do
	73	Do	do	20	...	do
	74	Do	do	17	...	Pour la limite d'A. Cullen 292 de 1846.
	75	Do	do	10	...	Nouvelle limite.
	159	Do	Rivière des Outaouais	100	...	do
	161	Do	Rivière du Moine	50	...	do
	163	Do	Rivière Gatineau	100	...	do
	164	Do	Rivière des Outaouais	25	...	Pour renouvel. de licence 164 de 1846.
	237	Do	do	30	...	Nouvelle limite.
	263	Do	Rivière Noire	20	...	do
	310	Do	Rivière des Sauvages	10	...	do
		Do	do	10	...	do
		Do	do	2½	...	do
	314	Do	Rivière Noire	...	...	La même que 263.
	323	Do	Rivière du Moine	25	...	Nouvelle limite.
		Do	do	25	...	do
	330	Do	Township de Levant	1	...	Pour augmentation à 167 de 1846.
	338	Do	Rivière Madawaska	20	...	Nouvelle limite.
		Do	do	28	...	do
	53	S. J. Dawson	Rivière Matawin	25	...	do
		Do	do	25	...	do
	54	Do	do	20	...	do
	309	Do	do	25	...	} La même que 53.
		Do	do	25	...	
		Do	do	50	...	Pour nouvelles limites.
		Do	do	50	...	do
	319	Do	do et des Outaouais	25	...	do
	107	James Doyle, pour				
		D. S. Browne	Township de Pakenham	4 1/2	164	Pour renouvel. de licence 230 de 1846.
		George Stubbs	Isle des Allumettes	13	...	do do 105 "
		Do	Rivière Coulonge	30	...	do do 106 "
		Alexander McLaren	Rivière au Serpent et Townships de Bromley et Stafford	30	145	do do 245 "
		E. Bourker	Rivière Madawaska	50	100	do do 104 "
		Davidson et Duggan		...	...	Aucune licence à renouveler.
		B. McConnell	Rivière Matawin	20	154	Pour renouvel. de licence 194 de 1846.
		H. Chepmell		...	...	Aucune licence à renouveler.
		R. Ryan		...	...	do do
		R. W. Cruice	Rivière Noire	15 3/4	108	Pour renouvel. de licence 45 de 1846.
		M. Cullen	Rivière du Moine	...	...	do do 293 "
		Jos. Jardine	Rivière des Sauvages	31 1/2	122	do do 282 "
		Do	do	25	...	do do 283 "
		Jos. Cahill	Township de Litchfield	4	...	do do 226 "
		James Doyle	Rivière des Outaouais	25	121	do do 311 "
	113	Do	Township d'Onslow	25	222	do do 166 "
	114	Do	Rivière du Moine	100	256 & 257	Nouvelle limite.
	279	Do	do	25	60 m. cr.	do
	329	Do	Isle du Calumet	20	220	
	348	Do	Township d'Onslow	4	223	
	116	M. Dewor	Township de Wakefield	35	88	Pour renouvel. de licence 254 de 1846.
	146	W. Dickson	Rivière Coulonge	35	146	do do 94 "
		Do	Rivière Coulonge et Rivière Noire	90	133 1/2	do do 261 "
	173	Thomas Davidson	Township de Hull	5 envir.	247	Pour renouvel. de licence 48 de 1845.
	222	Samuel Dickson	Townships de Pakenham, Fitzroy, et McNab	18 1/2	93	do do 174 de 1846.
	249	Do	Township de Pakenham	1	...	Augmentation à la précédente.
	264	Charles Dawson	Rivière des Outaouais	25	...	} Pour nouvelles limites.
		Do	do	25	...	
		Do	do	25	...	
	324	Do	do	25	...	
		Do	do	25	...	
	267	A. H. Dunlop	Rivière des Sauvages	50	237	Pour renouvel. de licence 23 de 1846.
	274	Jos. Davidson	do	56 1/2	...	Pour les licences de J. Jardine 282 et 283
	311	Do	do	20	...	Pour la licence de J. Supples 123.
	320	Do	do	40	...	Nouvelle limite.
	294	John Dunlop	Rivière Petowawe	25	...	do
		E				
	49	C. Everett	Township de Hull	6	...	Pour la licence de T. Davidson 48 de 1845
	57	J. Egan et Cie.	Rivière Madawaska	25	120	Nouvelle limite.
	58	J. Egan	Township d'Onslow	25	222	Limite confisquée de J. Grierson.
	96	J. Egan et Cie., pour				
		H. LeMesurier	Rivière Cuyon	64	103	Pour renouvel. de licence 57 de 1846.
		Do	Rivière Madawaska	75	105	do do 58 "
		LeMesurier, Tilston et Cie.	Rivière Bonnechères	25	102	do do 51 "

Appendice (M.)

Etat des DEMANDES faites durant l'année 1847, etc.—Continuation.

Appendice (M.)

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
E					
	H. L. Routh	Rivière Madawaska	124	106	Pour renouvel. de licence 42 de 1846.
	G. W. Cruick	Rivière Noire	154	108	do do 45 "
	W. H. Filton	Rivière Bonnechère	100	101	do do 53 "
	H. Le Mesurier, fils.	Rivière Madawaska	25	107	do do 59 "
	E. Armstrong	Rivière Creuse	21	117	do do 103 "
	E. Bourke	Rivière Madawaska	50	110	do do 104 "
	George Walker	Rivière Seveyo	28	58	do do 102 "
	Egan et Lusk	Rivière Noire	134	114	do do 137 "
	J. Egan et Cie.	Rivière Bonnechère	304	111	do do 43 "
	Do	Rivière à la Craie	56	98	do do 44 "
	Do	Rivière Matawin	...	...	do do 46 "
	Do	Rivière Madawaska	100	104	do do 47 "
	Do	do	...	...	do do 48 "
	Do	Rivière Bonnechère	50	118	do do 49 "
	Do	do	5	97	do do 50 "
	Do	Rivière Noire	40	100	do do 52 "
	Do	Petit Madawaska	40	96	do do 54 "
	Do	Rivière à la Craie	6	99	do do 55 "
	Do	Rivière Creuse	25	113	do do 56 "
	Do	Ruisseau McGillivray	20	112	do do 60 "
	Do	Rivière du Mohne	100	115	do do 61 "
	Do	Lac Timiseumingue	50	...	do do 62 "
	Do	Rivière Noire	15	116	do do 63 "
	Do	Townships de Clarendon, Bristolet Onslow	60	100	do do 64 "
97	Do	Rivière Queyo	25	...	Nouvelle limite.
98	Do	do	...	...	Même que la précédente.
204	Do	Rivière Noire	124	...	Nouvelle limite.
312	Do	Rivière Bonnechère	158	...	{ Pour C. et S. McDonell, No. 207, 208, et 209, de 1846.
100	John Egan	Rivière Queyo	25	...	Nouvelle limite.
140	Do	Rivière Bonnechère	48	...	Pour C. L. Brigham, No. 149 de 1846.
290	Do	Rivière Queyo	...	...	Demandant No 97.
330	Do	Rivière Madawaska	25	120	Nouvelle limite.
F					
106	John Foran	Rivière Noire	15	206	Pour renouvel. de licence 34 de 1846.
	Do	do	56	205	do do 35 "
	Do	Rivière Ottawa	15	200	do do 232 "
140	Wm. Forbes	Township de Pakenham	144	147	do do 93 "
171	S. Ferguson	Township de Olden	ou 140	182	do do 113
169	J. Freligh	Rivière Noire	25	...	Pour nouvelle limite.
190	Do	do	25	...	do
191	Do	do	25	...	do
G					
140	Gilmour et Cie, pour Daniel Weir	Rivière Madawaska, Br. de Mississippi.	80	38	Pour renouvel. de licence 155 de 1846.
	H. Carmichael	Township de Litchfield	21	25	do do 33 "
	Do	Rivière Coulonge	50	28	do do 136 "
	Do	do	100	26	do do 154 "
	Do	do	25	27	do do 262 "
	Do	do	25	31	do do 263 "
	A. Stevenson	Township de Clarendon	41	47	do do 150 "
	Do	Rivière Coulonge	30	46	do do 151 "
	Gerrard McCrea	Rivière Mississippi	25	32	do do 218 "
	John Suppler	Rivière à la Craie	144	41	do do 121 "
	Do	do	26	...	do do 122 "
	Do	Rivière des Sauvages	20	...	do do 123 "
	Do	Rivière Petawawe	25	4	do do 167 "
	Do	Rivière des Outaouais	11	43	do do 173 "
	Do	Rivières des Outaouais et Petawawe	35	44	do do 178 "
	S. C. Brigham	Rivière Petawawe	40	162	do do 147 "
	Do	do	25	5	do do 163 "
	C. L. Brigham	do	74	161	do do 148 "
	Do	do	48	160	do do 149 "
	C. C. Symmes	Rivière Seveyo	50	51	do do 38 "
	H. G. Symmes	do	...	...	do do 38 "
	Isaac Smith	Rivière des Sauvages	40	20	do do 260 "
	Joshua Smith	do	40	30	do do 259 "
	A. Gilmour	Rivière Madawaska	60	94	do do 142 "
	Do	Rivière Petawawe	100	19	do do 145 "
	Do	Rivière Gatineau	100	58	do do 126 "
	Do	Rivière Desert	20	53	do do 127 "
	James Gilmour	Rivière St. Joseph, Gatineau	100	56	do do 124 "
	Do	Rivière Pékanoek	100	55	do do 125 "
	Do	do	50	52	do do 128 "
	Do	Rivière Petawawe	50	70	do do 157 "
	John Gilmour	do	...	...	{ Demandant renouvellement—mais il n'y pas de licence sous ce nom.

Appendice
(M.)

ETAT DES DEMANDES faites durant l'année 1847, etc.—Continuation.

Appendice
(M.)

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'en- registré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si renewée.	
G					
	D. Gilmour	Rivière Petewawe	100	23	Pour renewell. de licence 146 de 1840
	J. Porter	Rivière Madawaska	30	22	do do 144 "
	Do	Rivière Petewawe	50	24	do do 156 "
	S. J. Dawson	Rivière Amable du Fond	100	35	do do 135 "
	Do	Rivière Coulonge	50	33	do do 133 "
	Do	do	100	34	do do 152 "
	A. Dawson	Rivière Amable du Fond	36	36	do do 134 "
	C. et S. McDoull	Rivière Petewawe	50	...	do do 206 "
	Do	Rivière Bonnechère	26	...	do do 207 "
	Do	do	92½	253	do do 208 "
	Do	do	40	252	do do 209 "
	Archd. Wilson	Rivière Madawaska	64	...	do do 176 "
	Do	Township de Darling	23	...	do do 170 "
	Do	Township de Blitchfield	20	...	do do 213 "
	Do	Rivière Petewawe	14	...	do do 214 "
	S. Wilson	Highland Creek	20	...	do do 175 "
	J. Wadsworth	Rivière Madawaska, bran. de Mississippi	40	37	do do 138 "
	Wm. Byers	Rivière Bonnechère	27	39	do do 133 "
	Do	Rivière Madawaska	69½	50	do do 143 "
	Wm. Graham	Rivière Coulonge	25	48	do do 177 "
	Gilmour et Cie.	Rivière Gatineau	25	57	do do 119 "
	Do	Rivière Madawaska	23	18	do do 139 "
	Do	do	25	20	do do 149 "
	Do	do	40½	21	do do 141 "
141	Do pour				
	Jas. Gilmour	Rivière St Joseph	100	56	do do 121 "
	Do	Rivière Pielanock	100	55	do do 125 "
	Do	do	50	62	do do 128 "
	Allan Gilmour	Rivière Gatineau	100	58	do do 126 "
	Do	Rivière Desert	20	53	do do 127 "
	Do	Rivière Pielanock	38	54	do do 129 "
	Do	Rivière Petewawe	25	...	
179	James Green	Rivière du Moine	100	...	Dmde. la lie. de W. Rogerson, 289 de '46.
154	Do	do	...	...	do do Col' en, 293 "
225	Jos. Grace	Township de Burges et North Crosby	1	...	Pour la limite de W. Scott et Ch. 312 "
278	W. H. Gibson	Rivière du Moine	25	...	" part. de celles de M. Culien, 293 "
352	Do	Rivière des Outaouais	25	...	Nouvelle limite.
354	J. Gosgrove	Township de Goulbourn	6	...	do
H					
20	Hamilton et Low	Rivière à la Pêche, Gatineau	10	...	Nouvelle limite.
36	Do	Rivière Gatineau, Banisau du Cent.	59	59	Pour renewell. de licence, 4 de 1840.
	Do	Township de Grenville	17½	...	do do 3 "
	Do	Township de Ouslow	8½	60	do do 5 "
	Do	Rivière Gatineau	75	61	do do 6 "
	Do	do	100	62	do do 7 "
	Do	do	10	63	do do 8 "
	Do	do	50	64	do do 9 "
	Do	Rivière à la Pêche	76½	65	do do 10 "
	J. Thomson	do	50	66	do do 11 "
170	John Hall	Township de Darling	15½	...	do do 15 "
	Do	do	3½	...	do do 16 "
	Do	Township de Lanark	5½	...	do do 17 "
	Do	Township de Bagot et Darling	9½	...	do do 229 "
	Do	Township de Dalhousie	5	...	do do 258 "
218	Do	Darling, Lanack et Dalhousie	...	...	Même que la précédente.
260	Do	Township de Darling et Dalhousie	...	...	Demande partie de 170.
261	Hamilton et Thomson	Hull, Eardly et Wakefield	25	...	Pour la lie. de T. Corcoran, 36 de 1846.
271	F. B. Hyde	Rivière Madawaska	25	...	Nouvelles limites.
285	Andrew Hawley	Township de Farbolton	1	...	Pour partie de B Street, 223 "
305	Do	do	1	...	Ajouté de limites.
318	Do	do	1	...	Même que la précédente.
236	Thomas Herrington	Rivière Matawin	25	...	Nouvelle limite.
237	Do	do	8½	95	Nouvelle limite transférée à D O'Megra.
290	Do	do	...	...	Même demande que No. 237.
94	Hamilton et Thomson	Rivière Gatineau	...	...	do do 36.
286	Hugh Hamilton	Township de Westmeath	...	...	Vague, nouvelle limite.
J					
7	J. S. et R. Johnston	Rivière Matawin	50	...	Nouvelle limite.
12	James Johnston	do	25	...	do
14	Do	do	25	...	do
203	Do	do	50	...	Pour la limite de R. Johnston et J. Egan.
239	Do	do	9	131	Pour renouvellement de lie. 77 de 1846.
	Do	Rivière Amable du Fond	36	216	do do 78 "
	Do	Rivière des Sauvages	20	217	do do 79 "
	Do	Rivière des Outaouais	100	215	do do 81 "
297	Do	Rivière Amable du Fond	Vague	...	Nouvelle limite.
328	Do	Rivière Matawin	50	...	do
13	Robert Johnston	do	25	...	do
241	Do	do	30	...	Pour renouvellement de lie. 87 de 1840.
266	Do	Rivière des Outaouais	50	...	Pour renouvellement la demande No. 7.

Appendice (M.)

ÉTAT DES DEMANDES faites durant l'année 1847, etc.—Continuation.

Appendice (M.)

9 Juin.	No tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No de la licence, si accordée.	9 Juin.
		J				
	52	Elliot Johnston	Rivière Bonnechère	16	250	
		Do	do	15	249	Pour renouvel. de licence 205 de 1840.
333		Do	Rivière Madawaska	50	...	Nouvelle limite, vague.
243		Alex. Johnston	Rivière Matawin	25	...	Pour nouvelle limite.
356		Do	Rivière des Outaouais	30	...	do
		Do	do	25	...	do
		Do	Rivière Magnicbe	25	...	do
		Robert Johnston	Rivière des Outaouais	25	...	do
		Do	Rivière Magnicbe	25	...	do
		K				
200		John Kenney	Rivière Gatineau	20	...	Pour nouvelle limite.
		L				
112		H. LeMesurier	Rivière du Moine	90	...	Pour renouvel. de licence 10 de 1845.
180		A. LeMay	Rivière Bonnechère	39	...	Pour lic. de D. McDonell, 207 de 1840.
		Do	do	36	...	Pour lic. de A. McDonell, 199.
217		N. Linton	Rivière Madawaska	11	...	Pour lic. de P. Aylen, 252 de 1840.
219		V. LeMay	Rivière des Outaouais	25	...	Nouvelle limite.
		Do	do	25	...	do
273		Geo. Lyon	Township de Goulbourne et Marlborough	2	238	do
277		James Landersor	Rivière Noire	25	...	do
		M				
62		E. Masse	Rivière Petawawa	6	207	Pour renouvel. de licence 315 de 1840.
10		W. Morrow	Township de Ramsay et Huntley	Vague.	...	Nouvelle limite. [ajouté.
91		J. Moyanham	Township de Peckenham	2	73	Pour renouvel. de licence 211 de 1840 et
93		Do	Township de Darling	21½	...	Pour la licence de A. Suedden 27 de 1840.
115		John Moore	Pembroke et Westmeath	9	...	Nouvelle limite.
174		H. Montgomery	Township de Olden	21	183	Pour renouvel. de licence 112 de 1810.
226		Do	do	...	...	do do do
177		Alex. Montgomery	Township de Olden et Oso	19½	...	do do 111 de 1840.
316		Do	do	...	...	Pour la lic. de S. R. Andrew 183 de 1840.
317		Do	Township de Olden	...	...	Pour renouvel. de licence 112.
184		Donald Mourée	Rivière Mississippi	20	...	do do 222 et 227.
292		Do	Township de Darling et Lanark	21	...	Nouvelle limite. [ajouté.
207		A. Melville	Township de Bagot	10	132	Pour renouvel. de licence 143 de 1840 et
242		John Mitchell	Township de Olden	...	...	do do 228
		Do	Township de Barrie	100	...	Nouvelles limites.
245		Alex. Montgomery	Rivière des Outaouais	15	...	Pour la licence de C. Center 306 de 1840.
253		D. Moore pour				
		D. Moore, fils.	do	48	157	Pour renouvel. de licence 110 de 1840.
		E. Moore	do	21	153	do do 107
		S. Moore	do	30	158	do do 109
		John Moore	do	12,600	156	do do 108
258		A. Maxwell	Township de Bagot	10	...	do do 243
276		H. Moier	Township de Onslow	...	...	Pour nouvelle limite.
337		P. Mabalton	Township de Marlborough	...	...	do
269		J. Moyanham	Township de Peckenham	2	73	Pour renouvel. de licence 211 de 1840.
		Me.				
3		Lynnan McConnell	Rivière du Moine	25	...	Nouvelle limite.
4		Do	do	25	...	do
2		George McConnell, fils	Rivière Matawin	50	...	do
3		Do	Rivière du Moine	25	...	do
6		George McConnell, père	do	25	...	do
6		Do	Rivière de Outaouais	45	...	do
9		James McFarlane	Township de McN. b.	0	...	Pour parties de limites accordées à d'autres
24		Job McConnell	Rivière Madawaska	...	...	Vague.
334		Do	do	...	...	Vague nouvelle limite.
37		John McGregor	Township de Dalhousie et N. Sherbrooke	9	...	Pour nouvelle limite.
48		Alex. McDougall	Rivière Madawaska	25	110	
56		Do	do	...	...
76		Duncan McFarlane	Township de Bagot	20	6	Pour renouvel. de licence 132 de 1840.
77		J. L. McDougall	do	4	...	Pour nouvelle limite.
78		Do	Township de Adm-ston et Bromley	20	...	do
81		Do	Rivière du Serpent	6	241	Pour renouvel. de licence 255 de 1840.
		Do	Rivière Gatineau	55	...	do do 285
238		Do	Rivière des Sauvages	56	...	Pour limites de J. Jardine Nos. 282 et 283.
246		Do	Rivière Petawawa	30	...	Pour nouvelle limite.
79		J. McLenn	Township de Adm-ston	Vague.	...	do
83		Alex. McDonell pour				
		Duncan McDonell	Rivière Bonnechère	33	80	Pour renouvel. de licence 200 de 1840.
		Do	do	40	10	do do 270
		Randall McDonell	Rivière Petawawa	60	75	do do 197
		John McDonell	do	100	...	do do 100 de 1845.
		Alex. McDonell	do et Madawaska	25	74	do do 106 de 1840.
		Do	Rivière Petawawa	50	11	do do 198
		Do	Rivière Bonnechère	45	76	do do 203

9 Juin.

9 Juin.

No tel que enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
Mc					
	Alex. McDonell.....	Rivière Bonnechère	36	77	Pour renouvel. de licence 199 de 1846.
	Do	do	25	78	do do 205 "
	Do	do	25	79	do do 204 "
86	James McCrackin	Rivière Petewawe	25	...	Vague, nouvelle limite.
101	Samuel McDonell	do	50	...	Pour renouvel. de licence 206 de 1846.
	Do	Rivière Bonnechère	92	233	do do 208 "
	Do	do	26	...	do do 207 "
	Do	do	40	252	do do 209 "
349	Do	Township de Litchfield .....	...	...	Pour nouvelle limite.
80	Alex. McAuley	Rivière Petewawe	27	123	Pour son ancienne limite.
303	Do	Rivière Outaouais	50	...	Nouvelle limite.
111	Wm. McConnell	Rivière Madawaska	Vague	...	do
334	Do	do	do	...	do
125	Angus Roy McDonell	Rivière Petewawe	25	...	Pour partie de la limite de H. Stewart.
126	James D. McDonell	Rivière Madawaska	100	...	Pour limite de H. Myers et autres.
127	Angus McDonell	Rivière Amable du Fond	100	...	Pour nouvelle limite.
148	Colonel McDonell	Rivière Petewawe	50	...	Pour renouvel. de licence 206 de 1846.
"	Do	Rivière Bonnechère	26	...	do do 207 "
"	Do	do	92	233	do do 208 "
"	Do	do	40	252	do do 209 "
150	Daniel McLaughlin	Rivière des Sauvages	15	235	do do 181 "
	Do	Rivière Madawaska	100	234	do do 182 "
	Do pour	do	20	...	do do 180 "
167	Wm. McKay	Rivières Madawaska et Mississippi	50	19	do do 210 "
168	D. McMartin	Rivière Mississippi	25	175	Pour partie de la limite de W. Morrow,
	E. McKay	do	25	177	do do [215 de 1846.
175	R. McConnell, pour	Lac Timiscamingue, Riv. des Outaouais	35	152	Pour renouvel. de licence 191 de 1846.
	Do	Rivière Creuse	6	153	do do 212 "
	B. McConnell	Rivière Matawin	20	154	do do 194 "
	R. McConnell	Rivière des Outaouais	67	150	do do 190 "
	Do	do	40	151	do do 192 "
	Do	do	15	149	do do 193 "
253	Do	do .....	...	...	Même demande que application No. 175.
181	Hon. S. McKay	Rivière Gatineau	24	180	Pour renouvel. de licence 286 de 1846.
189	Wm. R. McLaren	Rivière Petewawe	7	87	Pour la lim. de J. White, confisquée, 60 "
195	A. H. McDonell	Rivière du Moine	25	...	Pour partie de J. Bennett, 20 "
200	Do	Rivière Noire	25	...	Pour nouvelle limite.
196	Wm. McGregor	Township de Darling	20	...	Pour diverses limites accordées.
201	McPherson et Crane	Rivière des Outaouais	48	137	Pour renouvel. de licence 266 de 1846.
	pour S. Crane	Rivière Ste. Sire	100	134	do do 209 "
	D. L. McPherson	Township de Blithfield	20	133	do do 263 "
	McPherson et Crane	Rivière Creuse, Outaouais	18	136	do do 267 "
	Do	Rivière Ste. Sire	80	135	do do 268 "
	Do	Rivière Madawaska .....	...	...	do do 296 "
	Do	do .....	...	...	do do 297 "
313	Do	Rivière Noire	25	...	Nouvelle limite.
206	Alex. McLaren	Rivière du Serpent et Townships de } Bromley et Stafford	30	145	Pour renouvel. de licence 245 de 1846.
210	Alex. McNee	Township de McNab	6	9	do do 28 "
228	Arthur McArthur	Rivière Mississippi	100	...	Pour la limite de W. Morrow, 215 "
230	T. McEwen et J. Gilli	Township de Levant	Vague	...	Nouvelle limite.
234	B. McConnell	Rivière Matawin .....	...	154	Pour renouvel. de licence 194 "
235	McConnell et Cie	Rivière Creuse	6	153	do do 212 "
240	Angus McDonald	Township de Sherbrooke	8	15	do do 19 "
241	Do	do	8	...	Nouvelle limite.
291	Angus McDonell	Township de Goulbourne	2	238	Pour renouvel. de licence 235 "
262	Alex. McNab	Township de McNab	5	...	Pour nouvelle limite.
272	Donald McNab	Rivière Madawaska	25	...	do
289	Gerrard McCrea	Rivière Mississippi	25	32	Pour renouvel. de licence 218 de 1846.
347	Jas. McLaren et Cie	Rivière Gatineau	9	...	do do 113 "
N					
120	J. D. Newton	Rivière Bonnechère	40	...	{ Demande la limite de D. McDonell,
121	Do	do .....	...	...	{ 270 de 1846.
143	H. V. Noel, pour	Rivière Creuse	20	228	Pour renouvel. de licence 235 de 1846.
	Wm. Price et Cie	Townships de Bagot et Litchfield	23	229	do do 236 "
	Do	Ruisseau Bessit	10	327	do do 240 "
	Arthur McArthur	Ruisseau Constance et Township de } Admaston	86	226	do do 234 "
	H. V. Noel	Township de Litchfield	19	233	do do 237 "
	Do	Rivière Madawaska	24	232	do do 238 "
	Do	Township de Darling	14	236	do do 239 "
O					
128	John O'Brien, fils	Township de Levant	1	...	Pour nouvelle limite.
129	Do	Rivière Gatineau	50	...	do
130	Do	Rivière du Moine et Rivière Creuse	Vague	...	do
131	Do	Rivière du Moine	100	...	do

9 Juin.

9 Juin.

No tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
O					
298	John O'Brien, fils.....	Rivière Matawin.....	25	...	Pour nouvelle limite.
300	Do	Ville de Levant.....	.....	...	Même que No. 128.
301	Do	{ Township de Dalhousie et Sher- brooke Nord	25	...	Pour nouvelle limite.
302	Do	Rivière Matawin.....	25	...	do
315	Do	do	9	...	do
350	Do	Rivière des Outaouais	40	...	Pour la limite de J. Tibbit 302 de 1846.
P					
30	James Porter	Rivière Madawaska	25	89	Pour nouvelle limite.
	Do	do	25	90	do
34	Do	Rivière Moira.....	25	...	do
	Do	do	25	...	do
344	Do	Rivière Mississippi.....	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
67	Lawrence Prout	Rivière Madawaska	50	...	do
82	Pemberton, Frères.....	Rivière Petewawe	20	240	Pour renouvel. de licence 308 de 1846.
	Do	Rivière Gatineau	25	243	do do 309 "
	Do	do	80	242	do do 310 "
165	Richard Powell	{ Rivière Madawaska et Township de } Blithfield	20	224	do do 243 "
	Do	Rivière Madawaska et Highland Creek.	64	...	Pour la licence de A. Wilson 176 "
168	James Porteous	Rivière Mississippi.....	25	...	Pour pa. de celles de W. Morrow 215 "
224	Do	Rivière Madawaska	11	...	Pour la licence de P. Aylen 252 "
R					
15	Roderick Ryun	Rivière des Outaouais	25	...	Pour la L. de W. Rogerson 289 "
265	Do	Rivière Mississippi.....	30	...	Nouvelle limite.
342	Do	Rivière des Outaouais	30	...	do
51	Wm. Rogerson	Rivière Petowawe	28	...	Voir No. 122 ci-bas.
55	Do	Rivière Madawaska	36	...	Pour nouvelle limite.
85	Do	do .....	.....	...	Même que 55.
122	Do pour				
	Joseph Parent	Rivière Bonnéchère	18	174	Pour renouvel. de licence 279 "
	Wm. Rogerson	do	29	172	do do 277 "
	Do	Do, et Township de Admaston et Bromley	50	173	do do 278 "
123	Do	Rivière des Outaouais	15	...	do do 198 de 1845.
270	Do	Rivières Madawaska et Bonnéchère.....	Vague.	...	Pour pa. de la lim. de A. Wilson 176 de '46.
340	Do	Rivière Madawaska .....	.....	...	Même comme ci-dessus.
186	J. W. Russell.....	Rivière Gatineau et Ragoabugua Creek...	20	125	Pour renouvel. de licence 101 de 1846.
145	Patrick Rooney	Township de Wakefield.....	2	...	Pour par. de la lim. de R. Wright 100 "
149	Do	do	1	...	do
187	Colin Rankin	Rivière Creuse	Vague.	...	Pour nouvelle limite.
202	John Rankin	Rivière des Sauvages	56	...	Pour lmt. de S. Jardine 208 et 283 de 1846.
205	Do	Rivière des Outaouais	36	...	Vague, pour nouvelle limite.
321	Neil Robertson	Rivière Madawaska	15	...	Pour Chapman et Cie. 189 de 1846.
322	Do	do	95½	...	do do 187 "
341	Do	Rivière Mississippi.....	100	...	Pour nouvelle limite.
S					
65	Wm. Steward	Rivières des Outaouais et Petewawe.....	35	...	Pour les anciennes limites.
147	Alex. Snedden	Township de Pakenham et Darling.....	79	...	
156	R. S. Read	Rivière Petewawe	28	12	Pour renouvel. de licence 27 de 1846.
167	Do	do	15	...	do do 256 "
168	Do	do	15	...	Pour la lim. de W. Rogerson 198 de 1845.
169	Do	Rivière Coulonge	30	...	Pour la lim. de A. Stevenson 251 de 1846.
169	J. S. Reid	{ Rivières Mississippi et Madawaska.....	37½	168	Pour renouvel. de licence 186 "
	Do	Rivière Madawaska	25	...	do do 188 "
	Do	do	25	169	do do 188 "
308	Do	do	36	...	Pour la limite de W. Rogerson 288 "
212	C. C. et H. R. Symmes	Rivière Seveyo	60	61	Pour renouvel. de licence 38 "
216	W. S. Read	Rivière Madawaska	11	...	Pour la limite de P. Aylen 165.
248	G. Shover	Township de Mountain.....	†	...	Pour nouvelle limite.
288	Wm. Stubbs	Rivière Petewawe	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
335	J. Supple.....	Rivière des Outaouais	50	...	do
T					
228	James Terrens	Township de Tarbolton.....	†	236	{ Pour renouvel. et extension de licence 224 de 1846.
351	Do	do	1	...	Pour nouvelle limite.
357	James Tobin	Township de Osgoode	†	...	do
U					
38	G. W. Osborne	Rivière des Sauvages	15	68	Pour renouvel. de licence 24 de 1846.

9 Juin.	No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	9 Juin.
		W				
	29	James Wadsworth	Rivière Mississippi	25	...	Pour nouvelle limite.
		Do	do	26	...	do
	31	Do	Rivière Madawaska	25	91	do
		Do	do	25	92	do
	33	Do	Rivière Moira	25	...	do
		Do	do	25	...	do
	345	Do	Rivière Mississippi	...	...	Même que le demande 29.
	35	Walter Warrell	R. des Outaouais, Lac Timiscumingue	25	...	Pour nouvelle limite.
	63	James Wilson	Township de Bagot	12½	5	Pour renouvel. de 258 et 216 de 1846.
	227	Do	Township de Admuston	17	...	Pour nouvelle limite.
	64	H. Wilson	Rivière Noire	25	...	do
	118	Do	do	100	...	Pour renouvel. de licence 298 de 1846.
		Do	do	100	...	do do 299 "
		Do	do	23½	...	do do 318 "
	192	H. Willson	do	25	...	Pour nouvelle limite.
	193	Do	do	25	...	do
	194	Do	do	25	...	do
	90	J. R. Woods	Rivière Coulonge	...	...	Vague.
	117	H. L. Wilson	Rivière Desert	100	...	Pour renouvel. de licence 163 de 1846.
		Do	Rivière Petewawe	31½	...	do do 281 "
		Do	Rivière Noire	100	...	do do 298 "
		Do	do	100	...	do do 299 "
		Do	do	23½	...	do do 313 "
	138	Ruggles Wright	Grand Lac, Gatineau	47	130	Pour renouvel. de licence 95 "
		Do	do	24	129	do do 96 "
		Do	Ruisseau Peckagan	4	...	do do 97 "
		Do	Ruisseau Rabezuan	80	127	do do 98 "
		Do	Rivière Pickanock	12	126	do do 99 "
		Do	R. Gatineau et Township de Wakefield	24	...	do do 100 "
		Do	Ruisseau des Sauvages	5	124	do do 172 "
		Do	Rivière Gatineau	85	...	Pour nouvelle limite.
	275	Do	Lac St. Marie, Gatineau	6	128	Pour renouvel. de 97 de 1846. [de 1846.
	139	Ruggles Wright, fils	Rivière Gatineau	14	...	Pour la lim. confisquée M. McBean 185
	153	Alonzo Wright pour				
		Alonzo Wright	Ruisseau de la mer bleue, Gatineau	68	...	Pour renouvel. de licence 25 de 1846.
		Do	Rivière Pickanock	45	...	do do 26 "
		Do	Peckagan, Gatineau	19½	...	do do 30 "
		Do	Lac du poisson blanc, Gatineau	25	...	do do 31 "
		Do	Pickanock, Gatineau	19½	...	do do 32 "
		Do	Conkeagama Pickanock, Gatineau	13	...	do do 271 "
		Do		75	...	do do 100 "
		Do	do	29	...	do do 272 "
		Do	Pickanock, Gatineau	9½	...	do do 273 "
		Do	do	25	...	do do 274 "
		Do	do	25	...	do do 275 "
		Do	do	17	...	do do 276 "
		Do	Rivière Gatineau	20	...	Pour la limite de A. McDonald 195 "
		Do	do	25	...	Pour nouvelle limite.
		Do	do	25	...	do
		Do	do	6	...	Pour renouvellement de No. 97 de 1846.
	160	John Wilson	Highland Creek	20	...	do do 175 "
	197	C. G. Warner	Township de Darling	20	...	Pour divers limites d'autres personnes.
	268	Wood et Grey	Rivière Petewawe	39 1/8	213	Pour renouvel. de licence 40 de 1846.
		Do	do	20	214	do do 41 "
	277	John Welsh	Rivière du Moine	12½	...	Pour nouvelle limite.
	293	G. Whitmore	do	50	...	do
	331	Archd. Wilson	Township de Golbourne et Marlborough	5	...	do
		Y				
	84	John Yuil	Township de Levant	32½	...	Pour renouvel. de licence 118 de 1846.
	176	Do	do	...	...	Même que ci-dessus.
	132	Wm. Yuil	Rivière Mississippi	100	...	Pour la limite de W. Morrow 215 de 1846.

JAMES STEVENSON.

Bureau des Bois de la Couronne, Bytown,

30 Juin, 1849.

Appendice (M.)

ETAT DES DEMANDES faites durant l'année 1846, auprès de James Stevenson, Ecuyer, pour des licences pour couper du bois de construction sur les terres de la couronne sur la rivière des Outaouais et ses tributaires :

Appendice (M.)

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
A					
36	Joseph Aumond.....	Lac Timiscamingue, Outaouais.....	25	...	Pour nouvelle limite.
100	Do pour Samuel Adams	Township de Westmeath	62	...	Pour renouvel. de licence 185 de 1847.
	Do	Isle des Allumettes	15	49	do do 186 "
	John Poupore	Rivière Noire	25	...	do do 188 "
	Do	Isle des Allumettes	14	...	do do 201 "
	Do	Rivière Noire	25	...	do do 211 "
	John Foran	Rivière des Outaouais	15	...	do do 200 "
	Do	Rivière Noire	56	...	do do 205 "
	Do	do	15	84	do do 206 "
	James McGoey	Rivière de l'Aigle	67	...	do do 202 "
	T. B. Hyde	Rivière Madawaska	36	...	do do 203 "
	do	do	11 1/2	87	do do 209 "
	Ira Mason	Township de Westmeath, environ	7	...	do do 212 "
	J. S. Johnston	Rivière Matawin	9	...	do do 191 "
	Do	Rivière des Outaouais	100	...	do do 215 "
	Do	Rivière Amable du Fond	36	...	do do 216 "
	Do	Rivière des Sauvages	20	...	do do 217 "
	Louis Brésard .....	.....	.....	.....	Point de licence en son nom.
	Wood et Petrie	Rivière Petewawe	39 1/2	...	Pour renouvel. de licence 213 de 1847.
	Do	do	20	92	do do 214 "
	Do	do	48	93	do do 160 "
	Do	do	7 1/2	...	do do 161 "
	Do	do	40	...	do do 162 "
	Do	Rivière des Sauvages	50	...	do do 237 "
	Do	Rivière Madawaska	100	...	do do 234 "
	E. Massé	Rivière des Outaouais	3	...	do do 187 "
	Do	Ruisseau Geeboo	100	...	do do 192 "
	Thos. McGoey	Rivière du Desert	75	83	do do 194 "
	Do	Rivière de l'Aigle	100	...	do do 195 "
	Do	Rivière du Desert	100	...	do do 196 "
	Joseph Bell	Rivière des Outaouais	24	...	do do 204 "
	Simon Hill	Rivière Noire	25	88	do do 210 "
	Robt. Johnston .....	.....	.....	.....	{ Pour renouvel. de licence de 1847 mais n'en avait pas cette année là.
	Joseph Aumond	Rivière des Outaouais	35	...	Pour renouvel. de licence 189 de 1847.
	Do	Rivière Madawaska	90	...	do do 190 "
	Do	Rivière de l'Aigle	67	...	do do 191 "
	Do	Rivière Coulonge	13 1/2	...	do do 193 "
	Do	Rivière Madawaska	60	...	do do 197 "
	Do	Rivière Noire	100	...	do do 198 "
	Do	Rivière Petewawe	58 1/2	...	do do 199 "
	Do	do	6	85	do do 207 "
	Do	do	100	86	do do 208 "
187	Do	Rivière Madawaska	60	89	do do 248 "
168	Do	Rivière des Outaouais	15	26	Pour nouvelle limite.
170	Do	Rivière Petewawe	7 1/2	...	Pour la lim. de W. K. McLaren 87 de 1847.
199	Do pour E. Massé	Rivière des Outaouais	3	...	Pour réserve de la limite 187 de 1847.
	Do	Ruisseau Geeboo	100	...	do do 192 "
	J. Poupore	Rivière Noire	25	...	do do 188 "
	Do	do	25	...	do do 211 "
	F. McGoey	Rivière de l'Aigle	100	...	do do 195 "
	Do	Rivière Desert	100	...	do do 196 "
	John Foran	Rivière des Outaouais	15	...	do do 200 "
	Do	Rivière Noire	56	...	do do 205 "
	J. B. Poupore	Isle des Allumettes	14	...	do do 201 "
	J. McGoey	Rivière de l'Aigle	67	...	do do 202 "
	T. B. Hyde	Rivière Madawaska	36	...	do do 203 "
	Joseph Bell	Rivière des Outaouais	24	...	do do 204 "
	Simon Hill	Rivière Noire	25	...	do do 210 "
	Ira Mason	Township de Westmeath	7	...	do do 212 "
	Coutle et Aird	Rivière Creuse	20	...	do do 171 "
	J. Bennett	Rivière des Outaouais	27	...	do do 7 "
	Do	Rivière du Moine	100	...	do do 170 "
	J. S. Johnston	Rivière des Outaouais	100	...	do do 215 "
	Do	Rivière Amable du Fond	36	...	do do 216 "
	Do	Rivière des Sauvages	20	...	do do 217 "
	A. McAuley	Rivière Petewawe	27 1/2	...	do do 123 "
	J. Aumond	Rivière Madawaska	90	...	do do 190 "
	Do	Rivière de l'Aigle	67	...	do do 191 "
	Do	Rivière Coulonge	13 1/2	...	do do 193 "
	Do	Rivière Madawaska	60	...	do do 197 "
	Do	Rivière Noire	100	...	do do 198 "
	Do	Rivière Petewawe	58 1/2	...	do do 199 "
46	D. Anderson	Rivière du Moine	25	...	Pour nouvelle limite.
93	Peter Ayley, fils	Rivière Madawaska	11	12	Pour renouvel. de licence 14 de 1847.
187	Samuel Adams	Isle des Allumettes	1	...	Pour nouvelle limite.
B					
31	W. Brundego	Rivière Mataine	25	...	Pour nouvelle limite.
79	J. Brennan	Rivière des Outaouais	17	...	{ Pour partie de la limite de Wm. Price et Cie. licence 228 et 230 de 1847.

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
B					
89	C. S. Bellows	Township de Westmeath	5	...	Pour renouvel. de licence 179 de 1847.
	Do	do	63	...	do do 185 "
175	Do	do	...	...	Même que la demande No. 89.
90	George Bryson	Rivière des Outaouais	14	16	Pour renouvel. de licence 82 de 1847.
	Do	Lac Coulonge	93	18	do do 83 "
	Do	Rivière Coulonge	173	17	do do 84 "
	Do	do	12	15	do do 86 "
	Do	do	25	...	do do 86 "
162	Do	do	25	...	Pour réserve de licence 86
102	A. Barns	Rivière Gatineau	...	...	Pour la limite d'A. Wright 274 de 1846.
125	John Bennett	Rivière des Outaouais	27	7	Pour renouvel. de licence 7 de 1847.
	Do	Rivière Petewawe	1733	81	do do 8 "
	Do	Rivière du Moine	100	...	do do 170 "
140	A. G. Barrie	Rivière Sevevo	Vague	...	
153	Madame J. Bennett	Rivière des Outaouais	27	...	do do 7 "
	Do	Rivière Petewawe	1733	...	do do 8 "
	Do	Rivière du Moine	100	...	do do 170 "
169	N. Burwask	Township de Eardly	6	...	Pour nouvelle limite.
241	Do	do	...	...	Même que la demande No. 169.
194	D. F. Browne	Township de Pakenham	455	...	Pour réserve de limite 164 de 1847.
	Do	Township de Darling	23	...	do do 165 "
	Do	Township de Bagot	323	...	do do 166 "
150	Robt. Bews	Rivière Petewawe	8	...	Pour ancienne lim. de A. H. McDonell.
198	S. C. Brigham, pour C. L. Brigham	do	48	...	Pour réserve de limite 160 de 1847.
	Do	do	73	...	do do 161 "
	S. C. Brigham	do	25	...	do do 3 "
	Do	do	40	...	do do 162 "
248	Louis Brésard	Township de Ross	2	52	Pour nouvelle limite.
C					
24	R. W. Cruier	Rivière des Outaouais	25	...	do
27	F. Clemou	Rivière du Moine	50	...	do
58	Do	do	50	...	do No. 27, ci-dessus.
"	Do	do	...	...	Pour une autre limite.
195	Do	do	100	...	{ Renouvel. la demande susdite pour avoir le temps de faire un relevé.
29	H. Carmichael	Rivière Gatineau	100	...	Pour nouvelle limite.
54	Do	do	200	...	
159	Do	Township de Litchfield	21	21	Pour renouvel. de licence 25 de 1847.
	Do	Rivière Coulonge	100	...	do do 26 "
	Do	do	25	...	do do 27 "
	Do	do	50	...	do do 28 "
	Do	do	25	...	do do 31 "
171	Do	do	100	...	Pour réserve de limite 26 "
	Do	do	25	...	do do 27 "
	Do	do	50	...	do do 28 "
	Do	do	25	...	do do 31 "
51	Donald Cameron	Rivière Madawaska	25	...	Pour nouvelle limite.
52	Ewen McPhce	do	25	...	do
112	Hiram Colton	Township de Litchfield	73	...	do
180	Do	Township de Clarendon	1	...	do
127	John Campbell	Township de Litchfield	25	...	do [1847.
128	Do	Township de Clarendon	1	...	Pour partie de la lim. de J. Egan 100 de
218	Do	Township de Litchfield	53	73	Pour nouvelle limite.
253	Do	do	...	...	Voit demande précédente No. 253.
260	Do	do	...	...
139	Alex. Caldwell	Township de Levant	16	...	Pour renouvel. de licence 219 de 1847.
141	Do	Township de Dalhousie	6	29	Pour nouvelle limite.
226	Do	Township de Levant	16	...	Pour réserve de limite 219 "
149	Anthony Cullen	Rivière Gatineau	173	...	Pour renouvel. de licence 16 "
	Do	do	16	...	do do 17 "
244	James Cahill	Township de Litchfield	4	...	Pour nouvelle limite.
251	Madame Cahill	do	1	...	Pour partie de la licence de H. V. Norl.
D					
1	Madame McDawson	Rivière Petewawe	25	...	Pour nouvelle limite.
2	Do	Rivière du Moine	25	...	do
"	Do	do	25	...	do
4	Do	Rivière Noire	20	...	do
5	Do	Rivière des Outaouais	20	...	do
7	Do	do	25	...	do
"	Do	do	25	...	do
"	Do	do	25	...	do
"	Do	do	25	...	do
10	Do	Rivière Madawaska	21	...	do
"	Do	do	28	...	do
28	Do	Rivière Gatineau	25	...	do
163	Do	Rivière Madawaska	49	...	Même que la demande No. 10.
203	Do	Township de Levant	50	...	Pour renouvel. de licence 167 de 1847.
208	Do	Rivière Madawaska	...	...	Même que la demande No. 10.

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
D					
216	Madame McDawson	Rivière des Outaouais	100	...	Pour nouvelle limite.
3	S. J. Dawson	Rivière Matawin	100	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	50	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
213	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	60	...	do
	Do	do	25	...	do
215	Do	Rivière Noire	20	...	do
	Do	do	20	...	do
	Do	Rivière Petowawa	25	...	do
	Do	Rivière du Moine	50	...	do
6	Charles Dawson	Rivière des Outaouais	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
234	Do	do	...	...	Même demande que No. 6.
91	Joseph Doyle, pour				
	R. W. Cruce	Rivière Noire	15½	...	Pour renouvel. de licence 108 de 1847.
	E. Bourk		...	...	Do, mais n'avait pas licence en 1847.
	H. Chepmell		...	...	do do
	Alex. McLaren	Rivière du Serpent	30	...	Pour renouvel. de licence 145 de 1847.
	R. Campbell		...	...
	Alex. McDougall	Rivière Madawaska	25	...	do do 119 "
	Jos. Davidson		...	...	Do, mais n'avait pas de licence en 1847.
	R. Ryan		...	...	do do
	C. O'Kelly		...	...	do do
	G. Stubbs		...	...	do do
	D. T. Browne	Township de Pakenham	47½	...	Pour renouvel. de licence 164 de 1847.
	Do	Township de Darling	23	...	do do 165 "
	Do	Township de Bagort	20	...	do do 166 "
	M. Cullen	Rivière du Moine	...	...	do do 293 "
	P. Ayle	Rivière Madawaska	11	12	do do 14 "
	B. McConnell	Rivière Matawin	20	...	do do 154 "
	J. Greevson		...	...	Do, mais n'avait pas de licence en 1847.
	Elias More		...	...	do do
	J. Curry		...	...	do do
	James Perigs		...	...	do do
	F. Armstrong	Rivière Creuse	24	...	Pour renouvel. de licence 117 de 1847.
	C. Calton		...	...	Do, mais n'avait point de lic. en 1847.
	Jos. Doyle	Rivière des Outaouais	21	...	Pour renouvel. de licence 121 de 1847.
	Do	Township de Onslow	4	68	do do 223 "
35	Do	Rivière à la Craie	10	...	Pour nouvelle limite.
114	Samuel Dickson	Township de McNab	...	...	{ Pour renouvel. de licence 93 de 1847, avec changement.
121	Do	do	...	...	Do, avec augmentation.
136	Do	do	4	...	Augmentation à celle qui précède.
227	Do	do	12½	...	Même demande que No. 114.
228	Do	Township de Pakenham	8	...	{ Pour partie de la limite de N. Forbe No. 147. et 164 de 1847. [256.
225	Do	do	...	...	Brownes. Remplacée par la demande No.
256	Do	do	...	...	Pour ajouté à la limite No. 93 de 1847.
118	Wm. Dickson	Rivière Coulonge et Rivière Noire	90	...	Pour renouvel. de licence 133½ de 1847.
	Do	Rivière Coulonge	35	...	do do 146 "
162	Malcolm Dewar	Township de Hull	...	...	Pour la lim. de T. H. Davidson 247 "
165	Thor. Davidson	do	5	28	Pour renouvel. de licence 249 "
243	James Davidson	Rivière des Outaouais	...	...	{ Pour la limite de M. McPherson et Crane No. 137 de 1847.
257	J. Drummond	Township de Tarbolton	3	...	Pour nouvelle limite.
E					
71	John Egan et Cie.	Rivière Madawaska	25	...	Pour nouvelle limite.
72	J. Egan	do	25	...	do
92	John Egan et Cie. pour				
	Alex. McDougall	Rivière Madawaska	25	...	Pour renouvel. de licence 119 de 1847.
	J. Doyle	Rivière des Outaouais	25	...	do do 121 "
	Do	Township de Onslow	4	68	do do 223 "
	H. LeMeaurier		...	...	Transférée à J. Egan, voir plus bas.
	W. H. Tilston	Rivière Bonnechère	25	...	Pour renouvel. de licence 101 de 1847.
	H. L. Routh		...	...
	LeMeaurier, Tilston et Cie.		...	...	{ Ces licences ont été transférées à M. Egan et sont comprises ailleurs.
	LeMeaurier, Routh et Cie.		...	...
	R. W. Cruice	Rivière Noire	15½	...	Pour renouvel. de licence 108 de 1847.
	John Egan	Rivière Seveyo	25	55	do do 58½ "
	Do	Rivière Madawaska	40	...	do do 96 "
	Do	Rivière Noire	13½	67	do do 114 "

9 Juin.	No. des licences- registrées.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
		E.				
		John Egan	Rivière Bonnechère	25	..	Pour renouvel. de licence 101 de 1847.
		Do	do	25	...	do do 102 "
		Do	Rivière Queyo	64	...	do do 103 "
		Do	Rivière Madawaska	75	...	do do 105 "
		Do	do	12½	...	do do 106 "
		Do	do	25	...	do do 107 "
		Do	do	50	69	do do 110 "
		Do	do	25	...	do do 120 "
		John Egan et Cie.	Rivière Bonnechère	5	...	do do 97 "
		Do	Rivière à la Craie	56	57	do do 98 "
		Do	do	6	58	do do 99 "
		Do	do	60	59	do do 100 "
		Do	Rivière Bonnechère	30½	62	do do 111 "
		Do	do	20	...	do do 112 "
		Do	do	25	...	do do 113 "
		Do	Rivière du Moine	100	...	do do 115 "
		Do	Rivière Noire	15	...	do do 116 "
		Do	Rivière Creuse	24	63	do do 117 "
		Do	Rivière Bonnechère	50	64	do do 118 "
		Do	Isle du Calumet	20	66	do do 220 "
		Do	do	60	65	do do 143 "
		Do	Township de Onslow	25	...	do do 222 "
		Do	Rivière Bonnechère	21	56	do do 81 "
184		J. Egan	Rivière Madawaska	25	...	Pour nouvelle limite.
		Do	do	25	...	do
186		J. Egan et Cie, pour Alex. McDougall	do	25	...	Pour réserve de licence 119 de 1847.
		R. W. Cruce	Rivière Noire	15½	...	do do 108 "
		James Doyle	Township de Onslow	4	68	Pour renouvel. de licence 223 "
		J. Egan	Rivière Madawaska	75	...	Pour réserve de licence 105 "
		Do	Rivière du Moine	25	...	do do 256 "
		Do	do	25	...	do do 257 "
		Do	Rivière Madawaska	25	...	do do 120 "
		Do	Rivière Bonnechère	25	...	do do 101 "
		Do	do	25	...	do do 102 "
		Do	Rivière Queyo	64	60	Pour renouvel. de licence 103 "
		Do	Rivière Seveyo	28	55	do do 58½ "
		Do	Rivière Noire	13½	67	do do 114 "
		Do	Rivière Madawaska	50	69	do do 110 "
		Do	do	12½	...	Pour réserve de licence 106 "
		Do	do	35	...	do do 107 "
		J. Egan et Cie.	do	100	61	Pour renouvel. de licence 104 "
		Do	Township de Onslow	25	...	Pour réserve de licence 222 "
		Do	Rivière Bonnechère	21	56	Pour renouvel. de licence 81 "
		Do	Isle du Calumet	60	65	do do 143 "
		Do	do	20	66	do do 220 "
		Do	Rivière Bonnechère	50	64	do do 118 "
		Do	do	30½	62	do do 111 "
		Do	Rivière Madawaska	40	...	Pour réserve de licence 96 "
		Do	Rivière Noire	15	...	do do 116 "
		Do	Rivière du Moine	100	...	do do 115 "
		Do	Rivière Noire	40	...	do do 109 "
		Do	do	25	...	do do 112 "
		Do	Townships de Clarendon, Bristol et Onslow	60	59	Pour renouvel. de licence 100 "
		Do	Rivière à la Craie	56	57	do do 98 "
		Do	do	6	58	do do 99 "
		Do	Rivière Bonnechère	5	...	Pour réserve de licence 97 "
		Do	Rivière Creuse	25	...	do do 113 "
		Do	do	24	63	do do 117 "
262		James Eccles	Township de Clarendon	1	...	Pour partie de la limite de J. Egan 100.
		F.				
21		John Frleigh	Rivière Noire	25	...	Pour nouvelle limite.
22		Do	do	25	...	do
23		Do	do	25	...	do
53		B. Flint, fils.	Rivière Moira	90	...	do
113		Stephen Ferguson	Township de Olden	8	...	Pour renouvel. de licence 182 de 1847.
145		Do	do	8	...	Pour réserve de licence 182 "
119		Archd. Fairburn	Rivière Gatineau	100	...	Pour nouvelle limite.
106		Wm. Forbes	Township de Paekenhiam	14½ ou 1000	22	Pour renouvel. de licence 147 "
172		Do	do	...	...	...
196		Do	Rivière Coulonge, Rivière Noire	90	...	Pour renouvel. de licence 133½ "
		Do	Rivière Coulonge	35	...	do do 146 "
110		Robt. Fraser	Rivière des Sauvages	25	...	Pour la licence de W. Jardine 122 "
135		William Faly	Township de March et Huntly	3	...	Pour nouvelle limite.
229		J. Flintoft	Township de Darling	3	...	do
230		Do	Township de Sherbrooke	9	30	do
		G.				
24		W. H. Gibson	Rivière des Outaouais	25	...	Pour nouvelle limite.
29		Gilmour et Cie.	Rivière Gatineau	100	...	do

9 Juin.

9 Juin.

No. de la licence, si accordée.	Milles carrés.	Localité.	Noms des demandants.	No. de la licence, si accordée.
G				
158	50	Rivière Pickanock	Gilmour et Cie.	Pour renouvel. de licence 52 de 1847.
	100	do	Do	do do 55 "
	20	Rivière Desert	Do	do do 53 "
	38	Rivière Pickanock	Do	do do 54 "
	100	Rivière Gatineau	Do	do do 58 "
	100	Rivière St. Joseph, Gatineau	Do	do do 56 "
206	100	Rivière Petowawe	Gilmour et Cie., pour Allan Gilmour.	Pour réserve de licence 19 "
	50	Rivière Coulonge	Do	do do 33 "
	100	do	Do	do do 34 "
	100	Rivière Amble du Fond	Do	Pour renouvel. de licence 35 "
	36	do	Do	Pour réserve de licence 36 "
	20	Rivière Desert	Do	do do 53 "
	38	Rivière Pickanock	Do	Pour renouvel. de licence 54 "
	100	Rivière Gatineau	Do	do do 58 "
	17½	Rivières Petowawe et des Outaouais	Do	Pour réserve de licence 71 "
	17½	do	Do	do do 72 "
	80	Rivière Gatineau	Do	do do 242 "
	25	do	Do	Pour renouvel. de licence 24½ "
	100	Rivière Petowawe	David Gilmour	do do 23 "
	100	Rivière Pickanock	James Gilmour	do do 55 "
	50	do	Do	Pour réserve de licence 52 "
	100	Rivière St. Joseph, Gatineau	Do	do do 56 "
	50	Rivière Petowawe	Do	do do 70 "
	55	Rivière Gatineau	Do	do do 244 "
	30	Rivière Madawaska	John Porter	do do 22 "
	50	Rivière Petowawe	Do	do do 24 "
	25	Rivière Madawaska, Br. du Mississippi.	James Porter	do do 89 "
	25	do	Do	do do 90 "
	40	Rivière des Sauvages	Isaac Smith	do do 29 "
	40	do	Joshua Smith	do do 30 "
	30	Rivière Coulonge	Archd. Stevenson	do do 46 "
	50	Rivière Seveyo	C. C. et H. R. Symmes	do do 51 "
	40	Rivière Madawaska, Br. du Mississippi.	James Wadsworth	do do 37 "
	25	do	Do	do do 91 "
	25	do	Do	do do 92 "
	80	do	Daniel Weir	do do 38 "
	25	Rivière Mississippi, Madawaska	Gerrard McCrea	do do 32 "
	59½	do	William Byers	do do 50 "
	60	do	Do	do do 94 "
	64	Rivière Madawaska	Archd. Wilson	Pour renouvel. de licence 176 de 1846.
	10	Highland Creek	J. Wilson	do do 175 "
	25	Rivière Madawaska	Gilmour et Cie.	do do 20 de 1847.
	40½	Rivière Madawaska et Township de Blithfield	Do	do do 21 "
	25	Rivière Gatineau	Do	do do 57 "
236	Vague	do	Do	Pour nouvelle limite.
29	100	do	Allan Gilmour	do
41	25	do	Do	do
	25	do	Do	do
42	50	do	Do	do
	25	do	Do	do
43	50	do	Do	do
	25	do	Do	do
55	200	do	Do	do
111	14	Township d'Oso	G. Glendering	Pour renouvel. de licence 144 de 1847.
161	2½	Township de Tarbolton	James Greerson	Pour nouvelle limite.
261	2	do	Do	do
H				
85	59	Ruisseau au Cerf, Gatineau	Hamilton et Thomson	Pour renouvel. de licence 59 de 1847.
	8½	Township de Onslow	Do	do do 60 "
	75	Rivière Gatineau	Do	do do 61 "
	100	do	Do	do do 62 "
	10	do	Do	do do 63 "
	50	do	Do	do do 64 "
	76½	Rivière Peel	Do	do do 65 "
	50	do	Do	do do 66 "
	100	Rivière Gatineau	Do	do do 67 "
143	32	do	Do	Pour nouvelle limite.
145	10	do	Do	Pour ajouté à la licence 66 de 1847.
146	10	do	Do	Pour nouvelle limite.
237	Vague	do	Do	Pour nouvelle limite.
108	10½	Township de Darling	John Hall	Pour renouvel. de licence 15 de 1846.
	11	do	Do	do do 16 "
138	5	Township de Dalhousie	Do	do do 258 "
142	15½	Township de Darling	Do	Pour réserve de licence 15 "
	3½	do	Do	do do 10 "
	5½	Township de Lanark	Do	do do 17 "
	9½	Townships de Bagot et Darling	Do	do do 220 "
	5	Township de Dalhousie	Do	do do 258 "
123	6	Townships de Tarbolton et Fitzroy	Andrew Hawley	Pour renouvel. de licence 163 de 1847.

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
J					
32	James S. Johnston.....	Rivière Magnicibe	30	...	Pour nouvelle limite.
38	Do	Rivière Matawin	50	...	do
115	Do	Rivière des Outaouais	20	...	do
173	Do	do	17½	91	do
174	Do pour				
	Robert Johnston.....	Rivière Matawin	30	...	Pour réserve de licence 80 de 1846.
	James S. Johnston.....	do	9	...	do do 77 "
	Do	Rivière Amable du Fond	36	...	do do 78 "
	Do	Rivière des Sauvages	20	...	do do 79 "
	Do	Rivière des Outaouais	100	...	do do 81 "
221	Do	Rivière Matawin.....	50	...	Même demande que 38, ci-dessus.
33	Robert Johnston.....	Rivière Magnicibe	36	...	Pour nouvelle limite.
34	Do	Rivière Matawin.....	36	...	do
266	Do	Rivière des Outaouais	36	...	do
50	Elliot Johnston	Rivière Bonnechère	15	...	Pour renouvel. de licence 249 de 1847.
	Do	do	16	...	do do 250 "
246	Catherine Jardine	R. des Sauvages et Township de Stafford	25	...	do do 132 "
249	Do	do	25	...	Pour réserve de licence 122 "
266	Alex. Johnston	Rivière des Outaouais	36	...	Pour nouvelle limite.
L					
179	Andrew Lemay	Rivière Gatineau	50	...	do
204	Do	do .....	...	...	Même que ci-dessus.
242	Wm. Lightle	Rivière Madawaska .....	...	...	Indéfini.
M					
64	Edward Masse	Rivière des Outaouais	14½	32	Pour renouvel. de licence 88 de 1846.
65	Do	do	10	33	Pour nouvelle limite.
66	Do	do	12	90	Pour renouvel. de licence 80 de 1846.
68	John Moore	Township de Stafford.....	30	...	Pour la lic. de A. McLaren 145 de 1847.
70	Elias Moore	Rivière Madawaska	25	...	Pour nouvelle limite.
85	George Morris	Rivière Matawin	25	...	do
	Do	do	25	...	do
96	Alex. Montgomery.....	Rivière des Outaouais .....	...	...	Indéfini.
166	Do	Township d'Oso.....	9½	...	Pour nouvelle limite.
113	H. Montgomery, pour				
	S. Fergusson	Township de Olden	8	...	Pour renouvel. de licence 182 de 1847.
	H. Montgomery	do	20	...	do do 112 "
148	Do pour				
	Alex. Montgomery...	Township d'Oso et Sherbrooke Sud.....	17½	...	Pour réserve de licence 181 "
	Do	Township de Olden	21	...	do do 183 "
	S. Fergusson	do	8	...	do do 182 "
193	H. Montgomery	Township d'Oso	3	...	Pour nouvelle limite.
74	John Mitchell.....	Township de Olden	12½	...	Pour renouvel. de licence 218 de 1847.
99	Ira Mason	Township de Westmeath	7	...	do do 212 "
109	A. Main	Ruisseau de la Mer Bleue, Gatineau ...	68	...	{ do do 25 de 1846,
	Do	Rivière Pickanock	45	...	Pour renouvel. de licence 26 de 1846.
	Do	Pechagan, Gatineau	19½	...	do do 30 "
	Do	Lac du Poison Blanc, Gatineau	25	...	do do 31 "
	Do	Rivière Pickanock	19½	...	do do 32 "
	Do	Township de Wakefield, Gatineau	24	...	do do 100 "
	Do	Contecagama et Pickanock	13	...	do do 271 "
	Do	Pickanock, Gatineau	9½	...	do do 273 "
	Do	Contecagama et Pickanock	29	...	do do 272 "
	Do	Pickanock, Gatineau	25	...	do do 274 "
	Do	do	25	...	do do 275 "
	Do	do	17	...	do do 276 "
200	Do	Ruisseau de la Mer Bleue.....	68	...	Pour réserve de licence 25 "
	Do	Pickanock, Gatineau	45	...	do do 26 "
	Do	Pechagan, Gatineau	19½	...	do do 30 "
	Do	Lac du Poison Blanc	25	...	do do 31 "
	Do	Pickanock Gatineau	19½	...	do do 32 "
	Do	Township de Wakefield, Gatineau	24	...	do do 100 "
	Do	Contecagama et Pickanock	13	...	do do 271 "
	Do	do	29	...	do do 272 "
	Do	Pickanock, Gatineau	9½	...	do do 273 "
	Do	do	25	...	do do 274 "
	Do	do	25	...	do do 275 "
	Do	do	17	...	do do 276 "
157	T. Mansfield	Township de Dalhousie.....	10	...	Pour nouvelle limite.
178	D. Moore, père, pour				
	D. Moore, fils.	Rivière des Outaouais	48	...	Pour renouvel. de licence 157 de 1847
	E. Moore.....	do	24	...	do do 155 "
	T. Moore.....	Rivières des Outaouais et Rivière Noire	30	...	do do 158 "
	J. Moore.....	Rivière des Outaouais	12, 100	...	do do 156 "
214	David Moore, fils., pour				
	E. Moore.....	do	24	...	Pour réserve de licence 155 "
	J. Moore.....	do	12, 100	...	do do 156 "
	T. Moore.....	Rivières des Outaouais et Rivière Noire	30	...	do do 158 "
	D. Moore, fils.	Rivière des Outaouais	48	...	do do 157 "
189	Andrew Melville.....	Township de Bagot	5	...	Pour renouvel. de licence 132 "

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
Mc					
25	Alex. McAuley	Rivière Petewawe	14	...	Pour la lic. de J. L. McDougall 239 de '47.
26	Do	do	20	...	do do 139 "
	Do	do	27½	...	do Pemberton et Frères 240 "
124	Do	do	27½	...	Pour renouvel. de licence 123 "
238	Do	Ile des Allumettes	2	...	Pour pa. de la lic. de J. B. Poupores 20 "
39	J. L. McDougall	Rivière Petewawe	28	...	Pour la lic. de Pemberton et Frs. 20 de 1844.
233	Do pour	do	20	...	Pour réserve de licence 240 de 1847.
	Pemberton et Frères ...	do	14	...	do do 239 "
	J. L. McDougall	do	6	...	Pour renouvel. de licence 20 de 1844.
239	Do	do	6	...	Pour réserve de licence 241 de 1847.
240	Do	Rivière au Serpent	8½	...	do do 15 "
56	Alex. A. McDonell ...	Township de Sherbrooke Sud	25	...	Pour nouvelle limites.
129	Alex. McAuley	Rivière des Outaouais	25	...	do
	Do	do	25	...	Pour renouvel. de licence 15 de 1847.
57	Angus McDonald	Township de Sherbrooke Sud	8½	...	do
167	Do	do	8½	...	Pour nouvelle limites.
59	Ronald McPhee	Rivière du Moine	25	...	Pour renouvel. de licence 15 de 1847.
107	Do	Township de Onslow	25	...	do
63	W. McLorbe	Rivière du Moine	36	...	Pour nouvelle limites.
67	Alex. McLaren	Rivière au Serpent	30	...	Pour renouvel. de licence 145 de 1847.
69	Alex. McDougall	Rivière Madawaska	25	...	Pour nouvelle limites.
76	Alex. McNab	Township de McNab	0	...	do
83	Alex. McDonell pour	do	40	...	Pour renouvel. de licence 10 de 1847.
	Duncan McDonell	Rivière Bonnechère	33	...	do do 80 "
	Do	do	60	...	do do 75 "
	Ronald McDonell	Rivière Petewawe	45	...	do do 76 "
	Alex. McDonell	Rivière Bonnechère	36	...	do do 77 "
	Do	do	25	...	do do 78 "
	Do	do	25	...	do do 79 "
	Do	Rivière Petewawe	50	...	do do 11 "
	Do	do	25	...	do do 74 "
	Do	do	25	...	do do 245 "
	Do	do	25	...	do do 246 "
245	Do pour	do	25	...	do do 246 "
	Ronald McDonell	do	60	...	Pour réserve de licence 75 "
	Duncan McDonell	Rivière Bonnechère	40	...	do do 10 "
	Do	do	33	...	do do 80 "
	Alex. McDonell	do	36	...	do do 77 "
	Do	do	25	...	do do 78 "
	Do	do	25	...	do do 79 "
	Do	Rivière Petewawe	25	...	do do 74 "
	Do	do	25	...	do do 245 "
	Do	do	25	...	do do 246 "
	Do	do	50	...	Pour renouvel. de licence 11 "
	Do	Rivière Bonnechère	45	...	do do 76 "
86	McConnell et Jollicker	Rivière des Outaouais	15	...	Pour nouvelle limites.
87	Rinaldo McConnell ...	do	15	...	do
96	Donald McLeod	Township de Darling	3	...	Pour parties de divers limites licenciées.
229	Do pour	do	3	...	do
	J. Flintoft	do	3	...	Pour nouvelle limites.
122	Duncan McFarlane ...	Township de Bagot	20	11	Pour renouvel. de licence 6 de 1847.
151	J. McLaren et Cie. ...	Rivière Gatineau	150	...	Pour nouvelle limites.
164	Richard McConnell ...	Rivière des Outaouais	15	...	Pour renouvel. de licence 149 de 1847.
	Do	do	57½	...	do do 150 "
	Do	do	40	...	do do 151 "
185	Do	do	15	...	Pour réserve de licence 149 "
	Do	do	57½	...	do do 160 "
	Do	do	40	...	do do 151 "
	Do pour	do	35	...	do do 152 "
	Rinaldo McConnell ...	Lac Timiscamingue, Outaouais	30	...	do do 153 "
	McConnell et Cie.	Rivière Creuse	6	...	do do 153 "
160	A. H. Mc onell	Rivière Petewawe	7	...	Pour son ancienne limite.
176	McConnell et Cie.	Rivière Creuse	6	...	Pour réserve de licence 153 de 1847.
188	A. McPherson	Township d'Oso	6	...	Pour nouvelle limite.
207	McKay et McKinnon ...	Rivière Gatineau	24	...	Pour renouvel. de licence 180 de 1847.
224	Do	Township de Wakefield	23	...	Pour la licence de M. Deward 88 "
220	J. H. McLean	Township de Eardly	4	51	Pour nouvelle limite.
223	McPherson et Crane ...	Rivière Noire	100	...	Pour réserve de licence 138 de 1847.
	Do	do	100	...	do do 141 "
232	W. McKay	Rivière Madawaska	50	...	do do 13 "
247	Archd. McDonald	Rivière Gatineau, Ruissseau au Cerf	20	80	Pour renouvel. de privilège 225 de 1847.
252	Do	do	20	...	do
259	Do	Township de Hull	1	70	Pour nouvelle limite.
260	D. McLoughlin	Township de McNab	1	...	do
263	M. McBean	Rivière Gatineau	16	...	Pour la licence de A. Cullen 291 de 1846.
O					
12	John O'Brien, fils. ...	Rivière des Outaouais	40	...	Pour la licence de J. Tibbitt 302 "
13	Do	Rivière à l'Ours	50	...	Pour son ancienne limite, lic 299 de 1845.

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'en- registré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordé.	
O					
37	John O'Brien, fils.....	Rivière Matawin.....	25	...	Pour nouvelle limite.
	Do	do	6	...	do
	Do	do	6	...	Même que la précédente.
120	Do	Rivière Gatineau	12	...	Pour nouvelle limite.
209	Do	Rivière Amable du Pont	6	...	do
	Do	Rivière à l'Ours	50	...	Même que No. 13, ci-dessus.
	Do	Rivière Matawin	25	...	Pour nouvelle limite.
	Do	Rivière des Outaouais	40	...	Même demande que No. 12, ci-dessus.
231	Do	Rivière Gatineau	12	...	Même que 120, ci-dessus.
	Do	do	100	...	Pour nouvelle limite.
47	C. O. Kelly.....	Rivière des Outaouais	25	...	Pour pa de la lie de J. Tibbitt 302 de 1846.
49	D. O'Meara	do	50	...	Pour nouvelle limite.
73	Do	do	25	...	do
165	Do	do	25	10	do
P					
60	James Porter	Rivière Moira.....	250	...	Pour nouvelle limite.
76	Do	Rivière Madawaska, branche Mississippi.	25	...	Pour renouvel. de licence 80 de 1847.
	Do	do	25	...	do do 90 "
210	William Price et Cie. pour				
	H. V. Noel	Township de Darling.....	147	...	do do 231 "
	Do	Rivière Madawaska	24	...	do do 232 "
	A. McArthur	Ruisseau Constance et Township de } Admaston	867	...	do do 226 "
	William Price.....	Rivière des Outaouais	27	...	do do 230 "
	William Price et Cie.....	Ruisseau Bessit	10	...	do do 227 "
	Do	Rivière Creuse	20	...	do do 228 "
	Do	Township de Bagot et Blithfield	23	...	do do 229 "
197	William Price et Cie. pour				
	H. V. Noel	Township de Darling.....	147	...	Pour réserve de licence 231 "
	Do	Rivière Madawaska	24	...	do do 232 "
	A. McArthur	Ruisseau Constance et Township de } Admaston	867	...	do do 226 "
	William Price.....	Rivière des Outaouais	27	...	do do 230 "
	William Price et Cie.....	Ruisseau Bessit	10	...	do do 227 "
	Do	Rivière Creuse	20	...	do do 228 "
	Do	Township de Bagot et Blithfield	23	...	do do 229 "
133	W. F. Powell	Rivière des Outaouais	184	...	Pour renouvel. de licence 136 "
134	Do	Rivière St. Sire	100	...	do do 134 "
217	Do	Rivière Creuse	100	...	Pour réserve de licence 134 "
	Do	Rivière St. Sire	184	...	do do 136 "
R					
9	N. Robertson	Rivière Mississippi.....	100	...	Pour diverses lim. appartenant à d'autres.
101	Wm. Rogerson pour				
	Joseph Parent.....	Rivière Bonnechère	18	...	{ Pour renouvel. de licence 174 de 1847.
	Wm. Rogerson	do	29	...	Wm. Rogerson.
	Do	Rivière Bonnechère et Township de } Admaston et Bromley	50	...	Pour renouvel. de licence 172 de 1847.
	Do	do	60	...	do do 173 "
	Do	Rivière Pétewawe	274	...	do do 60 "
	Do	Rivière Madawaska	Vague.	...	Pour nouvelle limite.
105	J. W. Russell.....	Rivière Gatineau, Ruisseau Hazebagua	.....	...	Pour renouvel. de licence 125 de 1847.
126	Joseph Rowen	Rivière Pétewawe	143	...	do do 148 "
189	Do	do .....	.....	...	Pour réserve de licence "
190	Do	do	6	...	Pour nouvelle limite.
130	N. Ryan	Rivière des Outaouais	Vague.	...	do
131	John Rankin	Rivière des Sauvages.....	31	...	Pour la licence de J. Jardine 262 de 1846.
132	Do	Rivière des Outaouais	25	...	
	Do	do	25	...	Pour nouvelle limite.
235	Peter Robertson.....	Township de McNab.....	2	31	do
S					
11	James S. Read.....	Rivière Madawaska	50	...	Pour nouvelle limite.
44	Do	Rivière Mississippi.....	50	...	do
	Do	do	50	...	do
	Do	do	75	...	do
	Do	do	75	...	do
80	Do	Rivière Madawaska	30	44	{ Pour la licence de W. Rogerson 289 de 1846, transférées à lui et pour lui à J. C. Benson.

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
S					
81	James S. Read	Rivière Madawaska	95½	...	{ Pour renouvel. de licence de William Chipman et Cie., 187 de 1846.
	Do	{ Township de Palmerston, Rivière Mississippi	37½	...	Pour renouvel. de licence 168 de 1847.
	Do	Rivière Madawaska	25	45	do do 169 "
	Do	Rivière Mississippi	25	...	do do 178 "
82	James S. Read pour				
	D. McMartin	do	25	...	do do 175 "
	James Porteous	do	25	...	do do 176 "
	E. McKay	do	25	...	do do 177 "
	William McKay	Rivière Madawaska	60	...	do do 13 "
	James S. Read	{ Township de Palmerston, Rivière Mississippi	37½	...	do do 168 "
	Do	Rivière Mississippi	25	...	do do 178 "
181	James S. Read pour				
	D. McMartin	do	25	...	Pour réserve de licence 175 de 1847.
	James Porteous	do	25	...	do do 176 "
	E. McKay	do	25	...	do do 177 "
	James S. Read	{ Township de Palmerston, Rivière Mississippi	37½	...	do do 168 "
	Do	Rivière Mississippi	25	...	do do 178 "
191	Do	Township de Levant	32½	...	do do 167 "
222	Do	Rivière Madawaska et Mississippi	...	...	Même que demande Nos. 11 et 44.
46	William Stubbs	Ruisseau Constance, R. Madawaska	25	...	Pour nouvelle limite.
	Do	Rivière du Moine	25	...	do
234	Do	do	25	...	do
	Do	Rivière Creuse	4½	...	Pour renouvel. de licence 160 de 1846.
	Do	Isle des Allumettes, Rivière du Moine	4	...	Pour réserve de licence 168 "
48	John Supple	Rivière Creuse	25	...	Pour nouvelle limite.
164	Do pour				
	Mde. J. Jardine	{ Rivière des Sauvages et Township de Stafford	25	...	Pour renouvel. de licence 122 de 1847.
	John Supple	Rivière Petewawe	25	...	do do 4 "
	Do	Rivière à la Crête	14½	...	do do 41 "
	Do	Rivière des Outaouais	11	...	do do 43 "
	Do	Rivière des Outaouais et Petewawe	35	...	do do 44 "
177	Do pour				
	Mde J. Jardine	{ Rivière des Sauvages et Township de Stafford	25	...	Pour réserve de licence 122 de 1847.
	John Supple	Rivière Petewawe	25	...	do do 4 "
	Do	Rivière à la Crête	14½	...	do do 41 "
	Do	Rivière des Outaouais	11	...	do do 43 "
	Do	Rivière des Outaouais et Petewawe	35	...	do do 44 "
205	Do	Rivière des Outaouais	14½	...	Pour la licence de J. Amund 88 de 1846.
263	Do	"	...	...	Pour la licence de A. Dunlop 228 de 1847.
61	James Stanley	Township d'Oso et Sherbrooke	25	...	{ Pour partie de la licence de A. Montgomery 181, 187.
62	Do	Township de Olden et Oso	11½	1	
84	James Smyth	Rivière des Outaouais	25	...	Pour nouvelle limite.
97	Alex. Snedden	Township de Darling et Packetham	21½	...	Pour renouvel. de licence 12 de 1847.
166	Do	do	25	...	Pour réserve de licence "
116	Symmes et Gibson	Rivière du Moine	60	71	Pour nouvelle limite.
117	C. C. et H. R. Symmes	Rivière Seveyo	35	...	Pour réserve de licence 51 de 1847.
212	William Stewart	Ruisseau Oian, Rivière des Outaouais	79	...	do do 51 de 1846.
	Do	"	9	...	Pour nouvelle limite.
225	George Stubbs	Isle des Allumettes	6	...	do
258	John Scott	Township de Gloucester	1½	75	do
264	Daniel Spearman	Township de Marlborough et Beckwith et Montague	1	79	do
T					
8	James Terens	Township de Tarbolton	Vague.	...	Pour nouvelle limite.
40	D. C. Thomson	Rivière Petewawe	Vague.	...	do
W					
14	H. L. Wilson	Rivière Noire	25	...	Pour nouvelle limite.
15	Do	do	25	...	do
16	Do	do	25	...	do
17	H. Wilson	do	25	...	do
18	Do	do	25	...	do
19	Do	do	25	...	do
20	Do	do	25	...	do
30	Archd. Wilson	{ Township de Goulbourne et Maria- borough	Vague.	...	do
60	James Wadsworth	Rivière Moira	250	...	

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
W					
77	James Wadsworth	Rivière Madawaska	40	42	Pour renouvel. de licence 37 de 1847.
	Do	do	25	...	do do 91 "
	Do	do	25	...	do do 92 "
210	Do	Rivière Moira	250	...	Même demande que No. 60, ci-dessus.
211	Do	Rivières Mississippi	25	...	Pour nouvelle limite.
	James Porter	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
	Do	do	25	...	do
78	Daniel Weir	Rivière Madawaska, branche Mississippi.	80	...	Pour renouvel. de licence 38 de 1847.
103	Ruggles Wright, fils. ...	Rivière Gatineau	14	20	{ Pour la licence confisquer de M. McBean, No. 185 de 1846.
219	Do	do	5	...	Pour nouvelle limite.
104	Ruggles Wright	do, Ruisseau des Sauvages	5	...	Pour renouvel. de licence 124 de 1847.
	Do	Lac Contecagnont, Pickanock	9	...	do do 126 "
	Do	Ruisseau Cazabaqua, Gatineau	80	...	do do 127 "
	Do	St. Mary Lac, Ruisseau Michigan	6	...	do do 128 "
	Do	Grand Lac, Gatineau	24	...	do do 129 "
	Do	do	47	...	do do 130 "
201	Do	do	24	...	Pour réserve de licence 129 "
	Do	do	47	...	Pour renouvel. de licence 130 "
	Do	Contecagnont, Gatineau	14½	48	Pour nouvelle limite.
202	Joshua Wright	Ruisseau de la Mer Bleue, Gatineau ...	...	...	Pour réserve de licence 25 de 1846.
147	James Wilson	Township de Bagot	12½	...	Pour renouvel. de licence 5 de 1847.
192	Do	do	do	...	Pour réserve de licence "
Y					
94	John Yuil	Township de Levant	32½	...	{ Pour la licence de W. Davidson, No. 167 de 1847.

Bureau des Bois de la Couronne, Bytown,
30 Juin, 1849.

JAMES STEVENSON,
A. J. RUSSELL.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Etat détaillé demandé par la Chambre d'Assemblée le 18 avril, 1849.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des Déjeûts.			Quantité du bois coupé sur icelle.			Point de bois.
						£.	s.	d.	Nombre	P. B.	P. K.		C. et O.
Rivière Madawaska et Bonnehère.	11	Pin rouge	5,500	14	Peter Aylein	5	12	8	63	1269	.....	Point de bois.
Rivière Crevin, Outaouais	24	do	12,000	117	F. Armstrong	12	10	0	1130	.....	.....	.....
Township de Westmeath	62	Pin blanc	3,875	185	Samuel Adams	1	15	0	.....	.....	.....	.....
Ile de l'Allouet	15	do	7,500	186	do	3	18	2	.....	.....	.....	.....
Rivière des Outaouais	35	Pin rouge	17,500	189	Jos. Amund	9	2	3	1098	39	.....	.....
Rivière Madawaska	90	do	45,000	191	do	35	3	1	1417	1040	.....	.....
Rivière de l'Agle, Gatineau	67	do	33,500	193	do	25	0	10	501	958	.....	.....
Rivière Coulonge	12 1/2	do	6,875	194	do	5	6	10	20	520	.....	.....
Rivière Madawaska	60	do	30,000	197	do	23	8	9	399	1003	.....	.....
Rivière Noire	100	do	50,000	198	do	39	1	3	.....	1366	.....	.....
Rivière Petewawe	56 1/2	do	29,250	199	do	30	9	4	.....	.....	.....	.....
do	6	do	3,000	207	do	3	2	6	.....	.....	.....	.....
do	100	do	50,000	208	do	39	1	3	.....	1072	.....	Point de bois.
Rivière Madawaska	60	Pin blanc	30,000	248	do	15	12	6	.....	.....	.....	.....
Township de McNab	5	do	2,500	221	Mat. Anderson	1	6	0	.....	.....	.....	.....
Rivière Petewawe	25	Pin rouge	12,500	3	T. C. Brigham	25	6	10	.....	1002	.....	.....
do	48	do	24,000	160	C. L. Brigham	23	8	9	.....	.....	.....	.....
do	7 1/2	do	3,750	161	do	3	19	1	.....	991	.....	.....
do	40	do	20,000	162	Thomas Brigham	20	16	8	.....	.....	.....	.....
Rivière des Outaouais	27	do	13,500	7	J. Bennett	14	1	3	.....	1717	.....	.....
Rivière Petewawe	17 1/2	do	8,906	8	do	26	0	6	.....	.....	.....	.....
Rivière du Moine	100	Pin blanc	50,000	170	do	9	5	6	.....	.....	.....	.....
Rivière Bonnehère	27	Pin rouge	13,500	39	Thomas Byers	14	1	3	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Madawaska	59 1/2	do	29,875	50	William Byers	15	11	3	.....	.....	.....	do
do	60	do	30,000	94	do	31	5	0	.....	.....	.....	do
do	20	do	10,000	251	S. Burwash	10	8	4	.....	1213	.....	.....
Rivière Bonnehère	21	Pin blanc	10,500	81	Mary Kelland	5	9	4	756	349	.....	.....
Rivière des Outaouais	14	Pin rouge	7,000	82	George Bryson	7	5	10	752	169	.....	.....
Lac Coulonge	3 1/2	Pin blanc	4,750	83	do	2	10	0	.....	.....	.....	.....
Rivière Coulonge	17 1/2	do	8,562	84	do	4	9	2	.....	.....	.....	.....
do	25	Pin rouge et blanc	12,500	85	do	9	15	3	.....	.....	.....	.....
do	12	Pin blanc	6,000	86	do	3	2	6	.....	.....	.....	.....
Township de Packenham	4 1/2	Pin rouge et blanc	2,420	164	D. T. Brown	1	5	2	569	154	.....	.....
do	23	do	11,500	165	do	8	19	8	.....	.....	.....	.....
do	20	Pin blanc	10,000	166	do	5	4	2	.....	.....	.....	.....
do	5	do	2,500	179	C. G. Billows	1	6	0	.....	.....	.....	Point de bois.
do	Westmeath	do	2,500	179	Jos. Bell	12	10	0	.....	.....	.....	.....
Rivière des Outaouais	25	Pin rouge	12,500	1	R. W. Cruice	13	0	5	.....	1481	.....	.....
do	25	do	12,500	2	do	13	0	5	.....	.....	.....	.....
Rivière Noire	15 1/2	do	7,803	108	do	8	2	3	.....	1386	.....	.....

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Etat détaillé demandé par la Chambre d'Assemblée le 18 avril, 1849.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des Dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.			Point de bois.
						£	s.	d.	P. E.	F. E.	C. et O.	
Rivière Gatinou	17½	Pin blanc	8,500	16	A. Cullen	4	11	1	.....	.....	.....	Point de bois.
do	16	do	8,000	17	do	4	3	3	.....	.....	.....	do
Township de Litchfield	21	Pin rouge et blanc.	10,500	25	Hugh Camichael	8	4	1	.....	.....	.....
Rivière Coulonge	100	Pin rouge	50,000	25	do	52	15	3	636	.....	.....
do	25	Pin rouge et blanc.	12,500	27	do	9	15	3	.....	.....	.....
do	25	do	12,500	31	do	9	15	3	.....	.....	.....
do	50	Pin rouge	25,000	28	do	26	0	10	.....	.....	.....
Rivière Petewawa	14½	Pin rouge et blanc.	7,333	148	James Cameron	5	14	8	944	.....	.....
Rivière des Outaouais	48	Pin blanc.	24,000	137	Samuel Crans	12	10	0	1746	.....	.....
Township de Levan.	16	do	8,000	219	Caldwell	8	5	8	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Litchfield	4	do	336	184	John Campbell	0	3	6	.....	.....	.....	do
Rivière Creuse, des Outaouais	20	Pin rouge	10,000	171	Coutlee et Aird	9	4	2	995	.....	.....
Rivière à la Craie	18	do	9,000	254	Robert Conroy	5	7	6	1004	.....	.....
Rivière Madawaska	49½	do	24,750	255	do	25	15	7	.....	.....	.....
Rivière Amable du Fond	36	Pin rouge	18,000	36	Allen Gilmour	8	8	9	.....	.....	.....	Voir lettre A.
Township de Levan	32½	Pin blanc	16,800	167	Wm. M. D. Dawson	9	2	3	1269	.....	.....	Billots, de sciage.
do	23½	Pin rouge et blanc.	11,750	88	Malcom Dewar	13	0	5	14,755	.....	.....	Bois, voir Sec. 108.
Rivière des Outaouais	25	Pin rouge	12,500	121	James Doyle	23	8	9	398	.....	.....
Rivière Coulonge et R. Noire	125	Pin blanc	43,000	133½	Wm. Dickson	13	13	5	.....	.....	.....
Rivière Westromch.	35	Pin rouge et blanc	17,500	146	do	1	18	6	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Hall	5	Pin blanc	2,470	247	T. Dewedson	4	16	10	.....	.....	.....
Rizroy, McNab et Plackenham	18½	do	9,350	93	Samuel Dickson	1	0	10	74	.....	.....	Point de bois.
Township de Carlow	4	do	2,000	223	James Doyle	1	0	10	.....	.....	.....	do
Rivière des Sauvages	50	Pin rouge	25,000	237	A. Dunlop	25	0	10	.....	.....	.....
Rivière Swego	28	Pin rouge et blanc.	14,000	58½	John Egan	10	18	0	1269	.....	.....
Rivière Madawaska	40	do	20,000	96	do et Cie	15	12	6	1347	.....	.....
Lac Clear, Bonnechère	5	do	2,500	97	do	2	12	1	.....	.....	.....
Rivière à la Craie	56	do	28,000	98	do	29	3	3	1149	.....	.....
do	6	do	3,000	99	do	3	2	6	1144	.....	.....
Clarendon, Bristol, Onslow, et River Carzon	60	Pin blanc	30,000	100	do	15	15	6	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Bonnechère	25	do	12,500	102	do	9	12	4	.....	.....	.....	Bois, voir Lic. 96.
Rivière Croyen	64	do	32,000	103	do	16	13	0	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Madawaska, York	100	Pin rouge et blanc.	50,000	104	do et Cie	52	1	8	1159	.....	.....
R. Madawaska, Ruisseaux Egan	75	do	37,500	105	do	29	5	11	.....	.....	.....
do	12½	Pin rouge	6,750	106	do	6	12	3	1136	.....	.....
do	25	Pin rouge et blanc.	12,500	107	do	9	15	4	1171	.....	.....
Rivière Noire	40	Pin rouge	20,000	109	do	20	16	8	.....	.....	.....	Bois, voir Lic. 108.
Rivière Madawaska	50	do	25,000	110	do et Cie.	26	0	10	.....	.....	.....	do
Rivière Bonnechère	30½	Pin rouge et blanc.	15,360	111	do	12	0	0	.....	.....	.....	do
Ruisseaux McCillyray, R. Noire	20	Pin rouge	10,000	112	do et Cie.	10	8	4	.....	.....	.....	do

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.				
						£	s.	D.	Nombre	de morceaux.	P. R.	P. R.	C. et O.
Rivière Creuse, Outaouais	25	Pin rouge	12,500	113	John Egan et Cie.	13	0	5	18	1215			
Rivière Noire	132	Pin rouge et blanc	6,875	114	John Egan	7	3	2	473	77			
Rivière du Moine	100	do	50,000	115	John Egan et Cie.	39	1	3					Bois, voir Lic. 113.
Ensemble de Presseur, R. Noire	15	Pin rouge	7,500	116	do	7	16	3					do do 108.
Rivière Madawaska	25	do	12,500	120	John Egan	13	0	5					do do 107.
Rivière Bonnechère	50	Pin rouge et blanc	25,000	118	John Egan et Cie.	6	10	2					do do 96 et 97.
Isle du Calumet	60	Pin blanc	30,000	addl. do.	do	13	0	5					do do 103.
Township de Onslow	25	do	12,500	222	do	15	12	6					
do	4	do	2,000	223	James Doyle (voir D)	6	10	3					
Isle du Calumet	20	do	10,000	220	John Egan et Cie.	1	0	10	57	1372			Point de bois.
Rivière du Moine	25	Pin rouge et blanc	12,500	256	do	5	4	2	19	1343			
do	25	do	12,500	257	do	9	15	4					
						9	15	4					
					F								
Township de Packenham	14 1/2	Pin blanc	7,565	147	William Forbes	3	15	0	391	7			Point de bois.
Township de Olden	8	do	4,000	182	S. Ferguson	2	1	8					
Rivière des Outaouais	15	do	7,500	200	John Foran	3	18	1		1331			
Rivière Noire	56	Pin rouge	28,000	205	do	29	3	4					
do	15	Pin rouge et blanc	7,500	206	do	5	17	2					
					G								
Rivière Madawa, Township de Blithfield.	23	Pin rouge	11,500	18	Gilmour et Cie.	10	19	9	687	335			
Rivière Madawaska	25	do	12,500	20	do	13	0	5					
do	40 1/2	do	20,250	21	do	21	7	1					
Rivière Gatineau	100	Billots de sciage de pin blanc.	50,000	57	do	7	10	3					[R. B.
Rivière Petawawa	100	Pin rouge	50,000	19	Allan Gilmour	52	1	8			10,480		Point de sciage pour 79
Rivière Desert, Gatineau	29	Billots de sciage de pin blanc.	10,000	53	do	5	4	2					Point de bois [L. 57.
Rivière Pickenock, Gatineau	38	do	19,000	54	do	9	19	2					Billots de sciage, voir
Rivière Gatineau	100	Billots de sciage de pin blanc.	50,300	58	do	26	0	10					do do
R. des Outaouais et Petawawa	17 1/2	Pin rouge	8,750	71	do	9	2	3					Point de bois.
do	17 1/2	do	8,750	72	do	9	2	3					do [L. 57.
Rivière Gatineau	80	Pin blanc	40,000	242	do	20	16	8					do do
do	25	do	12,500	243	do	6	10	2					Point de bois.
Rivière Petawawa	100	Pin rouge	50,000	23	David Gilmour	52	1	8					
Rivière Coulonge	50	do	25,000	33	Allan Gilmour	26	0	10			1003		
do	100	do	50,000	34	do	52	1	8					
Rivière Amable du Fond	100	do	50,000	35	do	52	1	8					
do	36	do	18,000	36	do	18	15	0					[L. 57.
Rivière Pickenock	50	Billots de sciage de pin blanc.	25,000	52	James Gilmour	13	0	5					Billots de sciage, voir
do	100	Pin blanc	50,000	55	do	26	0	10					do do
Rivière St. Joseph, Gatineau	100	Billots de sciage de pin blanc.	50,000	56	do	26	0	10					do do
Rivière Petawawa	50	Pin rouge	25,000	70	do	26	0	10					Point de bois. [L. 57.
Rivière Gatineau	25	Pin blanc	12,500	244	do	14	6	6					Billots de sciage, voir
Rivière Coulonge	25	Pine rouge et blanc	12,500	48	William Graham	9	16	3					
Township d'Osso	14	Pin blanc	7,000	144	Glendinning	3	12	11					Point de bois.

1025 1/4 }
Total including
from last page }

86 }
}

1297 48 }
}

Appendice (M.)

9 Juin.

Appendice (M.)

9 Juin.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.			Bois, voir Sec. 18, 20 et 21. Point de bois.
						£	s.	d.	Nombre	de morceux.	P. B. F. R. C. et O.	
Township de Sherbrook	8½	Pin blanc.....	4,250	15	Angus McDonald.....	2	4	3	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 18, 20 et 21. Point de bois.
Rivière Mississippi et Madawaska	25	Pin rouge	12,500	32	Gerard McCoal.....	13	0	5	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Pétawawa	50	do	25,000	49	C. et S. McDonnell.....	26	0	10	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Bonnechère	40	Pin rouge et blanc.	20,000	252	do	15	12	6	862	243	.....	Point de bois.
do	92½	Pin blanc.....	46,250	253	do	24	1	3	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Pakenham	2	do	1,000	73	T. Monahan.....	0	10	5	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Pétawawa	7½	Pin rouge	3,562	87	McLaren.....	3	14	2	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 11. [88, 177.
do	60	Pin blanc	30,000	75	R. McDonnell.....	15	12	6	.....	.....	.....	Billots de sciage, Sec. Bois, voir Sec. 107.
Rivière Gatineau	27½	Pin rouge et blanc.	13,750	123	A. McAuley.....	19	14	10	1054	.....	.....	Point de bois.
Rivière Madawaska	24	Billots de pin blanc	12,000	180	Thomas MacRay.....	6	5	0	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Bagot	25	Pin rouge	12,500	119	A. M. Dougill.....	13	0	5	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 137.
do	5	Pin blanc.....	2,500	132	A. Melville.....	1	6	4	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 137.
Township de Blythfield	20	do	45,000	133	McPherson et Crane	5	5	0	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 137.
Rivière St. Sire	80	Pin rouge et blanc.	40,000	135	do	31	4	2	806	1311	.....	Bois, voir Sec. 137.
Rivière Creuse, Outaouais	18½	Pin blanc	9,125	136	do	4	5	0	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 137.
Rivière Noire	100	Pin rouge et blanc.	50,000	133	do	39	1	3	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 137.
Rivière Pétawawa	187	do	15,750	139	do	12	6	1	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Noire	23½	do	11,542	140	do	9	0	4	.....	.....	.....	Point de bois.
do	100	Pin blanc.....	50,000	141	do	26	0	10	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière St. Sire	100	Pin rouge et blanc.	50,000	134	D. L. McPherson.....	39	1	3	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière du Serpent, Bromley et Stafford	30	Pin blanc.....	15,000	148	Alex. McLaren.....	7	16	3	.....	.....	.....	Point de bois.
do	15	Pin rouge et blanc	7,500	149	R. McConnell.....	7	16	3	.....	.....	.....	Point de bois.
do	57½	do	28,750	150	do	22	9	2	.....	.....	.....	Point de bois.
do	40	Pin rouge	20,000	151	do	20	16	8	.....	.....	.....	Point de bois.
do	33	do	16,500	152	do	17	3	9	947	25	.....	Point de bois.
do	6	Pin blanc.....	3,000	153	McConnell et Cie.	1	11	3	529	.....	.....	Point de bois.
Rivière Creuse, Outaouais	20	Pin rouge et blanc.	10,000	154	B. McConnell.....	10	8	4	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Matawa	6	do	3,000	159	Wm. McConnell.....	2	6	10	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière à la Craie	12½	do	6,250	218	J. Mitchell.....	4	17	8	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Olden	25	Pin rouge	12,500	175	D. McMartin.....	13	0	5	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Mississippi	25	do	12,500	177	Edward McHay.....	13	0	5	.....	.....	.....	Point de bois.
do	17½	Pin rouge et blanc.	8,750	181	A. Montgomery.....	4	11	0	.....	.....	.....	Point de bois.
Oso et Township de Sherbrook	38½	do	10,500	183	do	5	9	4	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Olden	21	do	1,500	187	E. Misse.....	5	15	7	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière des Outaouais	3	Pin blanc	50,000	192	do	26	0	10	.....	.....	.....	Point de bois.
Ruisseau Gébou, Gatineau	103	do	37,500	194	Thomas McGoey.....	19	10	7	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Desert, Gatineau	75	Pin rouge et blanc.	50,000	195	do	39	1	3	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière de l'Aigle, do	100	Pin blanc	50,000	196	do	26	0	10	1200	.....	.....	Point de bois.
Rivière Desert, do	100	Pin rouge et blanc.	33,500	202	James McGoey.....	26	0	10	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière de l'Aigle, do	67	do	3,500	212	Ira Mason.....	2	14	8	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Westminth	7	Billots de pin blanc	10,000	225	Archd. McDonald.....	2	10	0	.....	.....	.....	Point de bois.
Ruisseau au Cerf	86½	Pin blanc	43,437	226	Archd. McArthur.....	22	5	5	691	129	.....	Point de bois.
Const. Ruisseau et Tp. de Arcton	14	Pin rouge	6,975	239	J. L. McDougall.....	7	11	3	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Pétawawa	6	Pin blanc	3,000	241	do	1	11	15	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière au Serpent	12,000	Pin rouge et blanc.	6,093	156	John Moor.....	4	9	7	.....	.....	.....	Point de bois.
Outaouais et Rivière Noire	21	do	12,000	155	Emery Moor.....	9	7	6	.....	.....	.....	Point de bois.
do	24	do	22,350	157	D. Moor, fils.....	17	10	14	1154	1183	.....	Point de bois.
do	44½	do	22,350	157	Thomson Moor.....	11	10	14	.....	.....	.....	Point de bois.
Outaouais et Rivière Noire	30	do	15,000	158	do	11	10	14	.....	.....	.....	Point de bois.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Etat détaillé demandé par le Chambre d'Assemblée le 18 avril, 1849.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.			C. et O.	
						£	s.	d.	P. B.	P. R.	P. B.		
Township de Darling Rivière Madawaska Tp. de Litchfield et profondeur	14½	Pin rouge et blanc.	7,340	231	N	5	14	8	Point de bois. Bois, voir Sec. 225. Billots de sciage, voir [37, 179.
	24	Pin rouge	12,000	232	do	12	10	0	.....	.....	.....	.....
	19	do	19,500	233	do	9	17	6	.....	.....	.....	.....
Rivière Matawa	5½	Pin rouge et blanc.	4,280	93	O	3	6	9	741	Point de bois. do Bois, voir Sec. 177. do do do do Point de bois. do Bois, voir Sec. 225. Point de bois. do Bois, voir Sec. 37. Point de bois.
Rivière Madawaska	20	Pin rouge	15,000	22	P	15	11	3	.....	.....	.....	.....
	50	do	25,000	24	do	26	0	10	.....	.....	.....	.....
Rivière Mississippi	25	do	12,500	176	James l'orteous	13	0	5	.....	.....	.....	.....
Rivière Noire	25	Pin rouge et blanc.	12,500	188	J. B. Louppore	9	15	3	.....	.....	.....	.....
Isle des Allumett	14	Pin blanc	7,000	201	do	3	12	11	.....	.....	.....	.....
Rivière Noire	25	Pin rouge et blanc.	12,500	211	do	9	15	3	.....	.....	.....	.....
Ruisseau Bissett	10	Pin rouge	5,000	227	William Price et Cie.	5	4	2	.....	.....	.....	.....
Rivière Crause	20	Pin blanc.	10,000	228	do	5	4	2	.....	.....	.....	.....
Township de Bagot et Blythfield	23	do	11,500	229	do	5	19	9	.....	.....	.....	.....
Rivière des Outaouais	27	Pin rouge	13,500	230	do	14	1	3	.....	.....	.....	.....
Rivière Petewawe	20	do	10,000	240	Pemberton's	10	8	4	.....	.....	.....	.....
Rivière Madawaska, branche du Mississippi	25	do	12,500	89	James Porter	13	0	5	.....	.....	.....	.....
do	25	do	12,500	90	do	13	0	5	.....	.....	.....	.....
Rivière Madawaska et Blythfield	20	Pin blanc	10,000	224	Richard Powell	5	4	2	.....	.....	.....	.....
Rivière Petewawe	21½	Pin rouge et blanc	12,525	69	R	8	5	5	Billots de sciage, 175.
Rivière Bonnechère	29	Pin blanc	14,500	172	William Rogerson	7	11	0	.....	904	.....	.....
Rivières Bonnechère, Admaston et Bromly	50	do	25,000	173	do	6	10	0	.....	.....	.....	.....
Rivière Bonnechère	18	do	9,000	174	T. Parant	4	13	9	.....	.....	.....	.....
Rivière Hagaleanus, Gatineau	20	Pin rouge et blanc.	.....	125	Il. Russell	7	16	3	.....	.....	7,100	.....
Rivière Petewawe	25	Pin rouge	12,500	4	S	26	0	10	.....	.....	.....	.....
Rivière à la Craie	14½	do	7,150	41	John Supple	7	8	11	.....	.....	678	.....
Outaouais et Petewawe	35	Pin blanc	17,500	44	do	9	2	3	.....	.....	.....	.....
River des Outaouais	11	Pin rouge et blanc.	5,500	43	do	4	5	11	.....	.....	1661	.....
Darling, Packenham, Humsey	21½	Pin blanc	10,500	12	Alexander Snidden	8	4	1	.....	.....	115	.....
Rivière des Sauvages	40	Pin rouge	20,000	29	Asnac Smith	20	16	8	.....	.....	.....	.....
do	40	do	20,000	30	Jos. Smith	20	16	8	.....	.....	.....	.....

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.				
						£	S.	D.	P. B.	P. E.	C. et O.		
Rivière Conlonge.....	30	Pin rouge et blanc.....	15,000	46	S	11	14	5	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 34, 35.
Township de Clarendon.....	41	Pin rouge.....	20,500	47	do	10	16	2	.....	.....	.....	.....
Rivière Sevevo.....	50	Pin rouge et blanc.....	25,000	51	Lynan et Baird.....	41	13	4	132	.....	.....	.....
Rivière Madawaska.....	25	Pin rouge.....	12,500	169	James S. Read.....	19	10	7	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 167.
Township de Palmerston.....	37½	do.....	18,750	168	do.....	13	0	5	.....	.....	.....	.....
Rivière Mississippi.....	25	do.....	12,500	178	do.....	13	0	5	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 177.
Rivière Petawawa.....	64	Pin rouge.....	32,000	142	T	33	7	8	.....	1438	.....	.....
Township de Tarbolton.....	½	Pin blanc.....	166	236	Mr. J. Thomson.....	0	1	8	.....	.....	.....	Point de bois.
Rivière Bonnetière.....	25	Pin rouge et blanc.....	12,500	101	James Tievans.....	9	15	4	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 81.
Rivière des Sauvages.....	15	Pin rouge.....	7,500	68	W. H. Tilson.....	7	16	3	.....	.....	.....	Point de bois.
Township de Bagot.....	12½	Pin blanc.....	6,252	5	U	3	5	1	.....	.....	.....	.....
R. Madawaska, Br. Mississippi.....	40	Pin rouge.....	20,000	37	James Wilson.....	20	16	8	.....	1148	.....	Point de bois.
do.....	25	do.....	12,500	91	James Wadsworth.....	13	0	5	.....	.....	.....	Bois, voir Sec. 37.
do.....	25	do.....	12,500	92	do.....	13	0	5	.....	.....	.....	do do
do.....	80	do.....	40,000	38	D. Weir.....	41	13	4	.....	.....	.....	do do
Rue des Sauvages, Gatineau.....	5	Pin blanc.....	2,500	124	Ruggles Wright.....	1	6	1	.....	.....	.....	Billots de sciage, voir Sec. 125, folio 175.
Contessurmont do.....	9	Pin rouge et blanc.....	4,500	126	do.....	3	10	4	.....	40	.....	Billots de sciage, voir Sec. 125, folio 175.
Hazeburns do.....	80	do.....	40,000	127	do.....	31	5	0	.....	.....	.....	do do
Lac St. Marie, do.....	6	Pin blanc.....	3,000	128	do.....	3	2	6	.....	.....	.....	.....
Grand-Lac, do.....	24½	do.....	12,300	129	do.....	6	8	1	.....	.....	.....	.....
do.....	47	Pin rouge et blanc.....	23,500	130	do.....	18	7	2	.....	.....	.....	.....
Rivière Petawawa.....	39, 37, 5, 1000	do.....	19,687	213	Wood et Petrie.....	15	7	7	.....	1089	.....	.....
do.....	20	do.....	10,000	214	do.....	7	16	3	.....	.....	.....	.....
TOTAL.....	9724.44 1000	Milles en superficie.											

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
BYTOWN, 30 juin.

A. J. RUSSELL,
Inspecteur.

JAMES STEVENSON,
Collecteur.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Erar détaillé demandé par le Chambre d'Assemblée le 18 avril, 1849.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.		
						£	s.	d.	P. B.	P. E.	C. et O.
Isle des Allumett. Rivières Madawaska et Bonnachère Rivière des Outouais do Rivière Petewawe do Rivière Madawaska	15	Pin blanc	7,500	49	Samuel Adams	3	18	2			
	11	Pin rouge	5,500	12	Peter Ayles	5	12	8			
	15	Pin rouge et blanc	7,500	26	Joseph Ammond	5	17	2			
	35	do	17,500	82	do	9	2	3			
	6	do	3,000	85	do	3	2	6			
	100	do	50,000	86	do	39	1	3			
60	Pin blanc	.....	.....	89	do	15	12	6			
Rivière Petewawe Rivière Madawaska do do Township de Ross Rivière Coulonge Rivière des Outouais Rivière Coulonge Lac Coulonge do Rivière Petewawe do	15	Pin blanc	7,500	43	W. et J. Benson	3	18	2			
	18	do	9,000	44	do	4	13	9			
	25	do	12,500	45	do	6	10	2			
	59½	Pin rouge	29,875	47	William Byers	15	11	3			
	1½	Pin blanc	700	52	Louis Brasgar	0	7	4			
	12	do	6,000	15	G. Bryson	3	2	6			
	14	Pin rouge	7,000	16	do	7	5	10			
	17½	do	8,562	17	do	4	9	2			
	9½	do	4,750	18	do	2	10	0			
	17½	do	8,906	81	M. John Burnett	9	5	6			
21½	Pin rouge et blanc	10,625	76	do	8	5	5				
Township de Litchfield Township de Clarendon Township de Dalhousie Township de Litchfield	26	Pin rouge et blanc	10,500	21	H. Carmichael	8	4	1			
	½	Pin blanc	750	25	H. Cotton	0	7	10			
	6	do	3,000	29	A. Caldwell	1	11	3			
	5½	do	2,750	73	J. Campbell	1	8	8			
Rivière Petewawe Township de Hull Township de McNab et Pakenham Township de Onslow	31½	Pin rouge et blanc	15,750	24	Dawson	12	6	1			
	5	Pin blanc	2,470	28	T. Davidson	1	18	6			
	12½	do	6,375	53	O. Dickson	3	6	5			
	4	do	2,000	68	James Doyle	1	0	10			
Rivière Soreyo Rivière Bonnachère Rivière à la Craie do Townships de Clarendon, Bristol et Onslow, et Rivière Greyon	28	Pin blanc	4,000	55	J. Egan	7	5	4			
	21	do	10,500	56	J. Egan et Cie.	5	9	5			
	56	do	28,000	57	do	19	8	11			
	6	Pin rouge et blanc	3,000	58	do	3	2	6			
	60	Pin blanc	30,000	59	do	15	12	6			

Appendice (M.)

9 Juin.

Appendice (M.)

9 Juin.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.		Quantité du bois coupé sur icelle.		
						£	s.	F. O.	F. R.	C. et O.
Rivière Cayon	64	Pin blanc	32,000	60	John Egan	16	13	0		
R. Madawaska, br. de York	100	Pin rouge et blanc	50,000	61	John Egan et Cie.	52	1	8		
Rivière Bonnehère	30½	do	15,360	62	do	12	0	0		
Rivière Grisé	24	Pin blanc	12,000	63	do	6	5	0		
Rivière Bonnehère	50	Pin rouge et blanc	25,000	64	do	19	10	8		
Ile du Calumet	60	Pin blanc	30,000	65	do	15	12	6		
do	20	do	10,000	66	do	5	4	2		
Rivière Noire	13½	do	6,875	67	John Egan	4	15	5		
Township de Clairmoon	41	do	20,500	72	do	10	16	2		
Rivière Madawaska	50	Pin rouge et blanc	25,000	69	do	19	10	9		
E										
Township de Pakenham et Fitzroy	9	Pin blanc	7,565	22	William Forbes	3	15	7		
Township de Sherbrooke	14½	do	4,500	30	Finloft	2	6	10		
Rivière Noire	15	Pin rouge et blanc	7,500	84	John Foran	5	17	2		
G										
Rivière Madawaska	25	Pin rouge	12,500	34	Gilmour et Cie.	13	0	5		
Rivière Amable du Fond	100	do	50,000	35	Allan Gilmour	52	1	8		
Rivière Gagnéau	25	do	12,500	37	do	6	10	2		
Rivière Pickanock	38	do	19,000	39	do	9	19	2		
Rivière Gagnéau	100	Billots de sciage, pin blanc	50,000	40	do	26	0	10		
Rivière Koyibaga	20	Pin rouge	10,000	41	do	7	16	3		
Rivière Fetewawe	100	do	50,000	36	David Gilmour	52	1	8		
Rivière Pickanock	100	Pin blanc	50,000	38	James Gilmour	26	0	10		
H										
Rivière Madawaska	11½	Pin rouge et blanc	5,682	87	J B Hyde	4	8	9		
Rivière Gagnéau	100	do	50,000	2	Hamilton et Thomas	26	0	10		
Rivière La Pêche	50	do	25,000	3	do	13	0	5		
do	76½	do	38,168	4	do	19	17	7		
Rivière Gagnéau	50	do	25,000	5	do	13	0	5		
do	10	do	5,000	6	do	2	12	1		
do	100	Billots de sciage, pin blanc	50,000	7	do	26	0	10		
do	1	do	37,500	8	do	19	10	7		
Township de Onslow	8½	do	4,067	9	do	2	2	3		
Ruisseau au Cerf	59	do	29,500	10	do	15	7	3		
Township de Tarbolton, Fitzroy et Huntley	6	Pin rouge	2,968	13	Andrew Hawley	1	10	0		
Rivière Noire	25	Pin rouge et blanc	12,500	88	Simon Hill	9	15	3		
J										
Rivière des Outaouais	17½	Pin rouge et blanc	8,666	91	J. S. Johnston	6	14	2		
M										
Township de Bagot	20	Pin rouge et blanc	10,000	11	Duncan McFarlane	7	16	3		
Township de Eardley	4	Pin blanc	2,000	51	J. McLoun	1	0	10		

Appendice
(M.)
9 Juin.

Appendice
(M.)
9 Juin.

Etat détaillé demandé par le Chambre d'Assemblée e 18 avril, 1849.

Localité.	Superficie en milles.	Description du bois qui doit être fait.	Quantité approximative en pieds.	No. de la licence.	Noms.	Montant des dépôts.			Quantité du bois coupé sur icelle.		
						£	s.	D.	P. R.	P. R.	C. et O.
Township de Hull.....	1	Pin blanc	100	70	M A. McDonald	0	1	0	0	0	0
Rivière des Outaouais	14½	Pin rouge et blanc.....	7,750	32	Edouard Masse.....	5	14	8	8	8	8
Rivière des Outaouais et Township de Stafford	10	do	50,000	33	do	3	18	2	2	2	2
Rivière Creuse, Outaouais	6	Pin blanc	3,000	74	McConnell et Cie.....	1	11	3	3	3	3
Rivière Desert	7½	do	37,500	83	Thomas McGouy.....	19	10	7	7	7	7
Rivière des Outaouais*	12	do	6,000	90	Edouard Masse.....	3	2	6	6	6	6
do	12½	Pin rouge et blanc.....	6,093	78	John Moore.....	4	15	2	2	2	2
do	17½	Pin blanc	8,750	54	Alexander Montgomery	4	11	0	0	0	0
Townships d'Oso et Sherbrooke	30	Pin rouge et blanc.....	15,000	77	Thomson Meore.....	11	14	4	4	4	4
Rivière des Outaouais et Rivière Noire	20	Pin blanc	10,000	80	A. McDonald.....	...	...	...	...	...	...
Ruisseau au Cerf, Gatineau.....	20	Pin blanc	10,000	19	O D. Omeara	5	4	2	2	2	2
Rivière des Outaouais	2	Pin blanc	1,000	31	R Peter Robinson.....	0	10	5	5	5	5
Township de McNab	12	Pin rouge et blanc.....	6,000	50	S O. and J. Smith	4	13	6	6	6	6
Rivière à la Craie	15½	Pin blanc	7,875	23	J. Supple	4	2	0	0	0	0
Rivière Inocan	50	Pin rouge et blanc.....	25,000	71	C. I. et H. R. Symmes	41	13	4	4	4	4
Rivière Seveyo	14	Pin blanc	750	75	D. Spierman.....	0	7	10	10	10	10
Township de Beckwith.....	3	do	250	79	do	0	2	7	7	7	7
Township de Montague	11½	do	5,822	1	J. Stanley.....	3	0	0	0	0	0
Township de Oton et Oso.....	64	Pin rouge	32,000	27	T John Thompson	33	6	8	8	8	8
Rivière Petawawa	9	Pin rouge et blanc.....	4,500	14	W R. Wright.....	3	10	3	3	3	3
Lac Contecagumont, Pick- anook	14	Pin blanc	7,000	20	do	3	12	11	11	11	11
Penechany, Lac Gatineau	47	Pin rouge et blanc.....	23,500	46	do	18	7	2	2	2	2
Grand Lac, Gatineau	20	do	10,000	92	Wood et Petrie	7	16	3	3	3	3
Rivière Petawawa	48	Pin rouge	24,000	93	do	23	8	9	9	9	9
do	40	do	20,000	42	J. Wardsworth.....	20	16	8	8	8	8
Rivière Madawaska, branche Mississippi	14½	Pin blanc	7,524	48	R. Wright.....	3	15	11	11	11	11
Contecagumont, Gatineau	2861 4/8	Milles en superficie.									
TOTAL											

*Plusieurs des licences de l'année précédente n'ont pas été remises en 1848, bien que ces limites avaient été réservées aux anciens propriétaires sans les obliger à y travailler.—A. J. R.

†Porté à son crédit l'année précédente, vu qu'il n'avait pu en prendre possession.

BUREAU DES BOIS DE LA COUBONNE,
Bytown, 30 juin.

A. J. RUSSEL,
Inspecteur.

JAMES STEVENSON,
Collecteur.

TABLEAU des DEMANDES adressées depuis le 1er janvier, 1849, à James Stevenson, écuyer, pour la coupe du bois sur les terres de la couronne sur la rivière des Outaouais et ses tributaires.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée	
A.					
47	P. Ayleu, fils.....	Rivière Madawaska	11	—	Pour renouvel. de licence 12 de 1848.
52	Joseph Aumont, pour Samuel Adams	Isles des Allumettes	15	—	do do 49 "
	Edward Masse	Rivière des Outaouais	14½	—	do do 32 "
	Do	Rivière des Outaouais, tp. de Stafford.	10	—	do do 33 "
	John Pouporer	Rivière Noire	25	—	do do 188 de 1847.
	J. B. Pouporer	Isles des Allumettes	14	—	do do 201 "
	Thomas McGoey	Rivière Noire	25	—	do do 211 "
	Do	Rivière Desert	75	—	do do 83 de 1848.
	James McGoey	Rivière de l'Aigle	100	—	do do 195 de 1847.
	Joseph Bree	do	07	—	do do 202 "
	J. B. Hyde	Rivière des Outaouais	24	—	do do 204 "
	Simon Hill	Rivière Madawaska	11½	—	do do 87 de 1848.
	Wood et Petry	Rivière Noire	25	—	do do 88 "
	Do	Rivière Petewawe	20	—	do do 92 "
	Do	do	48	—	do do 93 "
	Do	Rivière Madawaska	100	—	do do 234 de 1847.
	Do	Rivière Petewawe	7½	—	do do 101 "
	Do	do	25	—	do do 3 "
	Do	do	40	—	do do 162 "
	Do	do	48	—	do do 160 "
	James S. Johnston.....	Rivière des Outaouais	17½	—	do do 91 de 1848.
	Do	do	100	—	do do 215 de 1847.
	Do	Rivière Matawin	9	—	do do 191 "
	Do	Rivière Amable du Fond	86	—	do do 216 "
	Do	Rivière des Sauvages	20	—	do do 217 "
	Robert Johnston.....	Township de Ross	1½	—	do do 62 de 1848.
	Louis Briard	do	20	—	do do 171 de 1847.
	Louis Centers.....	Rivière Creuse	20	—	do do 76 de 1848.
	Coutler et Aird	Rivière Petewawe	21½	—	do do 81 "
	William C. Bennett	do	17 ½	—	do do 123 de 1847.
	Do	do	27½	—	do do 26 de 1848.
	A. McAuly	Rivière des Outaouais	15	—	do do 82 "
	Joseph Aumont.....	do	35	—	do do 85 "
	Do	Rivière Petewawe	0	—	do do 86 "
	Do	do	100	—	do do 89 "
	Do	Rivière Madawaska	60	—	do do 190 de 1847.
	Do	do	90	—	do do 191 "
	Do	Rivière de l'Aigle	67	—	do do 193 "
	Do	Rivière Coulonge	13½	—	do do 197 "
	Do	Rivière Madawaska	60	—	do do 198 "
	Do	Rivière Noire	100	—	do do 199 "
	Do	Rivière Petewawe	58½	—	do do 199 "
B.					
43	T. C. Brigham, pour L. L. Brigham.....	Rivière Petewawe	48	—	do do 160 "
	Do	do	7½	—	do do 161 "
	T. C. Brigham	do	25	—	do do 3 "
	Do	do	40	—	do do 162 "
31	C. S. Bellows	Township de Westmeath	6½	—	do do 185 "
	Do	do	5	—	do do 179 "
55	John Bell.....	Townships de Admaston et Bromley..	28	—	Pour nouvelles limites.
C.					
8	M. Coghlan	Isles des Allumettes	1½	—	Pour nouvelles limites.
13	R. Chambers.....	Rivière du Moine	25	—	Pour partie de la li. de J. Bennet 170 de '47
18	John Cahill.....	Township de Litchfield.....	1	—	Pour nouvelles limites.
27	Thomas Corcoran	Rivière du Moine	100	—	do do
	Do	do	100	—	do do
	Do	do	50	—	do do
	Do	do	75	—	do do
	Do	do	100	—	do do
28	James Corcoran	do	200	—	Restreignant la précédente.
37	Do	do	167	—	do do
51	Robert Conroy	Rivière à la Craie	18	—	Pour renouvel. de License 254 de 1847.
	Do	Rivière Madawaska	49½	—	do do 255 "
D.					
2	S. J. Dawson	Rivières { Outaouais	25	—	Pour nouvelles limites.
	Do	{ Matawin	25	—	do do
	Do	do	25	—	do do
	Do	do	25	—	do do
	Do	do	25	—	do do
	Do	do	25	—	do do
3	Do	Rivière Noire	20	—	do do
	Do	do	18	—	do do

TABLEAU des DEMANDES faites depuis le 1er janvier, 1840, &c.—Continuation.

Appendice (M.)

Appendice (M.)

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
D.					
4	S. J. Dawson	Rivière du Moine	25	—	Pour nouvelles limites.
"	Do	do	25	—	do
5	W. M. D. Dawson	Rivière Antoine	25	—	do
"	Do	do	25	—	do
"	Do	do	25	—	do
"	Do	do	25	—	do
60	Do	Rivière Magnicobe, Outaouais	25	—	Pour renouvel. de licence 164 de 1846
61	Do	Rivières Outaouais et Amable du Fond	25	—	do do 165 "
62	Do	Rivière Petawawe	25	—	Pour nouvelles limites.
63	Do	Rivière du Moine	25	—	do
"	Do	do	25	—	do
64	Do	do	25	—	do
"	Do	do	25	—	do
9	J. Drummond	Township de Tarbolton	3	—	do
17	Samuel Dickson	Township de Paekendam	10	—	Pour renouvel. et extension de No. 63 de '48
66	Thomas Davidson	Township de Hull	5	—	Pour renouvel. de licence 28 de 1848.
E.					
22	John Egan et Cie.	Rivière du Moine	50	—	Pour nouvelles limites.
"	Do	Et Rivière Noire	incertain	—	do
44	Do pour				
	W. H. Tilston	Rivière Bonnechère	25	—	Pour renouvel. de licence 101 de 1847.
	R. W. Cruice	Rivière Noire	16 1/2	—	do do 108 "
	F. Armstrong	Rivière Creuse	24	—	do do 117 "
	Alexander McDougall	Rivière Madawaska	26	—	do do 119 "
	James Doyle	Rivière des Outaouais	26	—	do do 121 "
	Do	Township de Onslow	4	—	do do 223 "
	Mary Bowland	Rivière Bonnechère	21	—	do do 81 "
	John Egan	Rivière Seveyo	28	—	do do 58 1/2 "
	Do	Rivière Bonnechère	25	—	do do 102 "
	Do	Rivière Cuyon	64	—	do do 103 "
	Do	Ruisseau Egan, T. B., Madawaska	75	—	do do 105 "
	Do	Rivière Madawaska	12 1/2	—	do do 106 "
	Do	do	25	—	do do 107 "
	Do	do	50	—	do do 110 "
	Do	Rivière Noire	13 1/2	—	do do 114 "
	Do	Rivière Madawaska	25	—	do do 120 "
	Do	Rivière du Moine	25	—	do do 256 "
	Do	do	25	—	do do 257 "
	John Egan et Cie.	Petite Rivière, Madawaska	40	—	do do 96 "
	Do	Rivière Bonnechère, Lac Clair	5	—	do do 97 "
	Do	Rivière à la Craie	66	—	do do 98 "
	Do	do	6	—	do do 99 "
	Do	{ Townships de Clarendon, Bristol et } Onslow, et Rivière Cuyon	60	—	do do 100 "
	Do	Rivière Noire	40	—	do do 109 "
	Do	Rivière Madawaska	100	—	do do 104 "
	Do	Rivière Bonnechère	30 1/2	—	do do 111 "
	Do	Ruisseau McGillivray, Rivière Noire	20	—	do do 112 "
	Do	Rivière Creuse	25	—	do do 113 "
	Do	Rivière du Moine	100	—	do do 115 "
	Do	Ruisseau Lusk, Rivière Noire	15	—	do do 116 "
	Do	Rivière Bonnechère	50	—	do do 118 "
	Do	Isles des Callumet	60	—	do do 143 "
	Do	do	20	—	do do 220 "
	Do	Township de Onslow	25	—	do do 222 "
	Do pour				
	D. T. Browne	Township de Paekendam	4 1/2	—	do do 164 "
	Do	Township de Darling	23	—	do do 165 "
	Do	Township de Bagot	20	—	do do 166 "
	J. Grierson				Point de licence sous ce nom.
	Elias More				do do
	John Curry				do do
	James McDonell				do do
	Charles Colton				do do
	James Davidson				do do
	R. Ryan				do do
	C. O'Kelly				do do
	G. Simbs				do do
	M. Cullen	Rivière du Moine	60	—	Pour renouvel. de licence 293 de 1846.
	J. Perigo				Point de licence sous ce nom.
	John Egan	Rivière Seveyo	28	—	Pour renouvel. de licence 55 de 1848.
	Do	Rivière Cuyon	64	—	do do 60 "
	Do	Rivière Noire	13 1/2	—	do do 67 "
	Do	Rivière Madawaska	60	—	do do 69 "
	Do	Township de Clarendon	41	—	do do 72 "
	John Egan et Cie.	Rivière Bonnechère	21	—	do do 56 "
	Do	Rivière à la Craie	56	—	do do 57 "
	Do	do	6	—	do do 58 "
	Do	{ Townships de Clarendon, Bristol et } Onslow, et Rivière Cuyon	60	—	do do 59 "
	Do	Rivière Madawaska	100	—	do do 61 "
	Do	Rivière Bonnechère	30 1/2	—	do do 62 "

Appendice (M.)

ETAT des DEMANDES faites depuis le 1er janvier, 1840, etc.—Continuation.

Appendice (M.)

9 Juin.

9 Juin.

No. tel qu'enregistré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence si accordée.		
E.						
	John Egan et Cie.	Rivière Creuse	24	—	Pour renouvel. de licence	63 de 1848.
	Do	Rivière Bonnechère	60	—	do do	64 "
	Do	Isle du Callumet	60	—	do do	65 "
	Do	do	20	—	do do	66 "
24	John Egan	Rivière du Moine	25	—	Pour nouvelles limites.	
	Do	do	25	—	do	
F.						
33	William Forbes	Township de McNab.....	15	—	do	
G.						
26	W. H. Gibson.....	Rivière des Sauvages.....	25	—	do	
59	James Grierson	Township de Tarbolton.....	6	—	do	
H.						
61	Henry Highlan	Township de Fitzroy	14	—	do	[dées.
34	Hugh Hamilton	Township de Westmeath	17	—	do et partie de limites déjà accor-	
36	Thomas Harrington.....	Rivière des Outaouais	25	—	Demande la lic. de D. O'Meara No. 19 de '48.	
46	Andrew Hawley	Township de Tarbolton, Fitzroy et Huntly.....	6	—	Pour renouvel. de licence	13 de 1848.
64	Hamilton et Thomson	Rivière Gatineau	100	1	do do	2 "
	Do	Rivière La Pêche	50	3	do do	3 "
	Do	do	70 1/2	2	do do	4 "
	Do	Rivière Gatineau	50	4	do do	5 "
	Do	do	10	5	do do	6 "
	Do	do	100	6	do do	7 "
	Do	do	75	7	do do	8 "
	Do	Township de Onslow.....	8 1/2	8	do do	9 "
	Do	Ruisseau au Cerf, Gatineau	59	9	do do	10 "
58	Do	Rivière Gatineau	32	—	Pour nouvelles limites.	
	Do	do	10	—	do	
I.						
65	D. F. Ingles.....	Township de Eardley.....	15	—	Pour partie de la lic. de S. Corcoran No. 36	[de 1846.
J.						
32	Elliot Johnston	Rivière Bonnechère	15	—	Pour renouvel. de licence	249 de 1847.
	Do	do	16	—	do do	250 "
57	Mrs. J. Jardine	R. des Sauvages Township de Stafford	25	—	do do	122 "
	Do	Rivière des Sauvages.....	31	—	do do	282 de 1846.
M.						
21	John Mitchel	Township de Olden	12 1/2	—	do do	218 de 1847.
25	A. Main, substit. pour S. R. Wright	Ruisseau de la Mer Bleue, Gatineau...	68	—	do do	25 de 1846.
41	R. Meunier.....	Rivière des Outaouais	30	—	Demande la lic. de J. Moore No. 158 de 1847.	
73	H. Murphy	Township de Bristol .....	.....	—	Pour renouvel. de licence	146 de 1845.
1	J. L. McDougall.....	Rivière Petewawa	25	—	Pour la lic. de Pemberton et frères No. 20.	
14	Do	Rivière Madawaska	49	—	Pour nouvelles limites.	[de '44.
10	George McConnell, fils.	Rivière du Moine	25	—	do	
11	George McConnell.....	do	50	—	do	
12	Lynnan McConnell.....	do	50	—	do	
16	M. McBean.....	Rivière Gatineau	17 1/2	—	Pour la lic. de A. Cullen, No. 16 de 1847.	
30	Alexander McLaren	Rivière au Serpent	Vague	—	Pour de nouvelle lim. et partie de l'ancienne.	
35	Angus McDonald	Township de Sherbrooke	8 1/2	—	Pour renouvel. de licence	15 de 1847.
40	D. McGillivray	Rivière des Outaouais	Vague	—	Pour diverses limites d'autres personnes.	
49	J. McMillan	Township de March	14	—	Pour nouvelles limites.	
53	J. W. McLean	Township de Eardly	4	—	Pour renouvel. de licence	51 de 1848.
75	D. McFarlane.....	Township de Bagot	20	—	do do	11 "
N.						
50	H. V. Noel, pour A. McArthur	Ruisseau Constance, Tp. de Admaston	86 1/2	—	do do	226 de 1847.
	Wm. Price et Cie.	Ruisseau de Besset	10	—	do do	227 "
	Do	Rivière Creuse	20	—	do do	228 "
	Do	Townships de Bagot et Blithfield ..	23	—	do do	229 "
	William Price.....	Rivière des Outaouais	27	—	do do	230 "
	H. V. Noel	Township de Darling	14 1/2	—	do do	231 "
	Do	Rivière Madawaska	24	—	do do	232 "
	Do	Township de Litchfield.....	19	—	do do	233 "
O.						
46	J. O'Brien, fils.	Rivière des Outaouais	40	—	Pour la licence de J. Tibbit No. 302 de 1846.	
	Do	Rivière Matawin	34	—	Pour nouvelles limites.	
	Do	Rivière à l'Ours	50	—	do	

Appendice
(M.)

ETAT des DEMANDES faites depuis le 1er Janvier, 1849, etc.—Continuation.

Appendice
(M.)

9 Juin.

No. tel qu'en- registré.	Noms des demandants.	Localité.	Milles carrés.	No. de la licence, si accordée.	
O.					
48	J. O'Brien, fils	Jean de Serre.....	100	—	Pour nouvelles limites.
	Do	Rivière Gatineau	12	—	do
	C. O'Kelley	Rivière des Sauvages.....	31½	—	Pour le licence Jardine No. 282 de 1846.
P.					
6	William F. Powell.....	Rivière du Moine	50	—	Pour nouvelles limites.
7	A. H. Powell	do	50	—	do
19	{ James Porter	Rivière Mississippi	250	—	do
	{ J. Wadsworth..... }				
R.					
39	P. Robertson	Township de McNab.....	11½	—	Pour nouvelles limites.
23	James S. Read	Rivière Madawaska	50	—	do
S.					
29	William Stubbs	Rivière Coulonge	25	—	Pour nouvelles limites.
"	Do	do	25	—	do
33	A. Stewart	Township de McNab.....	6	—	do
42	Alexander Snedden	Townships de Packenham et Darling..	21½	—	Pour renouvel. de licence 12 de 1847.
W.					
19	{ J. Wadsworth..... }	Rivière Mississippi	25	—	Déjà entré, (voir P.)
	{ A. J. Porter				
78	H. Carmichael	Rivière Gatineau	100	—	Pour nouvelles limites.
79	Do	Rivière Desert, Gatineau	100	—	do
	Do	do	100	—	do
G.—(Continuation.)					
74	Allan Gilmour	Rivière Pickanock, Gatineau	incertain	—	Pour nouvelles limites.
76	Gilmour et Cie.	Rivière Boscoton, Gatineau	100	—	do
	Do	do	100	—	do
	Do	Rivière Desert, Gatineau	50	—	do
	Do	do	50	—	do
	Do	do	50	—	do
	Do	do	50	—	do
	Do	do	50	—	do
	Do	do	200	—	do

JAMES STEVENSON.
A. J. RUSSEL.Bureau de bois des la couronne,
Bytown, 30 Juin, 1849.

M E S S A G E .

ELGIN ET KINCARDINE.

LE GOUVERNEUR-GENERAL transmet, pour l'information de l'Assemblée Législative, copies d'une dépêche, avec ses incluses, [No. 569, 14 mars 1851,] du Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, au sujet du chemin de fer projeté entre Halifax et Québec ou Montréal.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Toronto, 6 juin 1851.

(Copie.)
No. 569.

DOWNING STREET,
14 mars 1851.

MILORD,

1. D'après la correspondance échangée avec votre seigneurie au sujet du chemin de fer projeté entre Halifax et Québec, vous savez parfaitement bien que, quoique le gouvernement de sa majesté n'ait pu jusqu'ici prendre des mesures pour exécuter cette entreprise, c'en est pourtant une qu'il a longtemps et fortement désiré voir exécutée, parce qu'il la considère comme éminemment propre à avancer les intérêts politiques et commerciaux des provinces de l'Amérique Britannique du Nord et de la mère-patrie. C'est donc avec un vil plaisir que je puis maintenant informer votre seigneurie que j'ai raison d'espérer que le jour est enfin arrivé où cette grande entreprise nationale pourra être commencée avec avantage, s'il y a encore chez les habitants du Canada et du Nouveau-Brunswick (comme l'on m'assure que c'est le cas) ce désir sincère qu'ils ont exprimé naguère, et que le peuple de la Nouvelle-Ecosse a récemment manifesté.

2. Je transmets, pour l'information de votre excellence, copie d'une dépêche qui m'a été adressée dans le cours de l'automne dernière, par Sir John Harvey, en me présentant M. Howe, l'un des membres du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse; et aussi, copie de deux lettres que j'ai reçues de ce monsieur et la réponse qui lui a été faite par mon ordre. Votre seigneurie verra par ces papiers que la proposition de M. Howe, au nom de la province de la Nouvelle-Ecosse, et à laquelle le gouvernement de sa majesté a cru devoir accéder jusqu'au point de la recommander sous certaines conditions à la sanction du parlement, tend à engager le crédit de ce pays, pour mettre les provinces du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse en état de se procurer, à des termes avantageux, les fonds nécessaires à la construction du chemin projeté, de même que le Canada, avec la même assistance, a pu construire les canaux qui ont dernièrement ouvert la navigation intérieure la plus étendue et la plus parfaite qui existe dans le monde entier. Bien que le gouvernement de sa majesté soit d'opinion qu'il est besoin d'une grande prudence lorsqu'il s'agit d'engager le crédit du trésor anglais en faveur d'un emprunt contracté par les colonies, il considère que les travaux maintenant en contemplation sont (comme les canaux du St. Laurent)

d'une telle importance pour tout l'empire, qu'il se croit justifiable de demander au gouvernement quelque assistance pour en aider la construction; et de tous les moyens d'accorder l'aide qui a été suggérée, il n'en est pas qui paraissent devoir être moins onéreux pour la mère-patrie, et en même temps plus avantageux pour les colonies, que celui que l'on propose maintenant.

3. En se déterminant à demander l'assistance du parlement en faveur du chemin de fer projeté, le gouvernement de sa majesté n'a pas manqué de se rappeler qu'en mettant les provinces de l'Amérique du Nord en état d'ouvrir cette grande voie de communication, ce sera offrir un aiguillon puissant à leur avancement et à l'accroissement de leur population et de leur richesse; et que ce développement de richesses les mettra en état de soulager plus promptement et plus complètement la mère-patrie qu'elles ne le pourraient faire en se chargeant des dépenses que celle-ci est obligée de faire pour les colonies. Dans une autre dépêche de cette date, j'ai informé votre seigneurie que, dans l'opinion du gouvernement de sa majesté, les colonies anglaises devraient, à mesure qu'elles deviennent en état de le faire, être tenues de payer non seulement les dépenses du gouvernement civil, mais encore une partie de celles qui sont faites pour leur protection; et je vous ai fait voir que les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, et surtout le Canada, sont maintenant arrivés à un état de prospérité tel que les dépenses que le parlement impérial est obligé de faire à cet égard, devraient être diminuées rapidement. La construction du chemin de fer en contemplation contribuera puissamment à ce résultat important. En établissant de nouveaux districts, et en créant une demande de travail durant le progrès de travaux, ce chemin de fer projeté ne peut manquer d'augmenter les richesses et la population de ces provinces; tandis qu'en établissant une voie de communication facile et rapide entre elles, on les mettra en état de se prêter mutuellement plus de secours qu'elles ne le peuvent aujourd'hui, dans les cas de difficulté ou de danger auxquelles elles pourraient se trouver exposées.

4. Votre seigneurie ne manquera pas de voir, d'après la lettre adressée à M. Howe, que l'assistance que l'on se propose d'accorder aux provinces pour la construction du chemin de fer projeté, dépendra des dispositions qui seront établies à l'effet d'ouvrir une ligne de communication complète entre Halifax et Québec ou Montréal; il est

Appendice
(N.)

9 Juin.

done nécessaire de constater si le Canada et le Nouveau-Brunswick sont prêts à se réunir à la Nouvelle-Écosse pour prélever les capitaux nécessaires pour faire les travaux projetés; et si cela est, dans quelle proportion chaque province devra se tenir responsable des dépenses encourues. La question de savoir s'il est à propos pour ces deux provinces de se réunir pour construire le chemin de fer projeté, si avec (l'assistance du parlement elles peuvent prélever les capitaux nécessaires à un taux d'intérêt modique,) est une de celles qui sont laissées à la considération des législatures des provinces respectives; mais autant que je puis me former une opinion sur le sujet, je serais porté à croire que leur décision serait favorable à ce projet. J'infère également la probabilité de cette décision tant des informations que j'ai sur l'état actuel de l'opinion publique à cet égard dans les provinces, que du point de vue sous lequel j'envisage l'intérêt qu'elles peuvent avoir à l'entreprise. Quoique je pense qu'il y ait bien des raisons de douter que le chemin soit profitable comme spéculation commerciale pour toute compagnie qui ne rechercherait qu'une rémunération, le cas est bien différent, cependant, quand on le considère comme entreprise publique. Envisagés sous ce point de vue, les divers avantages indirects qui ne peuvent manquer de résulter pour les provinces qui jouiront de ces voies améliorées de communication, doivent être pris en considération, aussi bien que la grande valeur additionnelle que ce chemin donnera à une vaste étendue des terres publiques qui, maintenant, n'ont comparativement aucune valeur. C'est là une source de profits sur laquelle on ne peut compter pour la construction des chemins de fer dans des pays où le sol est devenu depuis longtemps la propriété des individus. Dans ces pays, au contraire, l'acquisition des terres n'est pas l'item le moins important des dépenses que l'on a à encourir dans ces sortes d'entreprise; mais partout où, comme dans quelques parties du Canada et du Nouveau-Brunswick, une grande partie du territoire que le chemin de fer doit traverser, n'est pas appropriée, et où les terres peuvent être vendues par le public, l'augmentation de valeur qui en résulte en rendant les terres plus accessibles, fait qu'il est peut-être avantageux de construire un chemin de fer, bien que d'abord l'on ne doive pas s'attendre que le chemin rapporte plus d'abord que les frais de fonctionnement.

5. Si ces considérations pouvaient engager les législatures des trois provinces à se réunir pour entreprendre le chemin de fer projeté, les termes auxquels elles doivent coopérer à cette fin, devront être réglés; et en venant à cet arrangement, il faudra prendre en considération diverses questions très difficiles et très importantes. Par exemple, il est probable que lorsque la ligne sera complétée, le trafic sera de beaucoup plus lucratif aux deux extrémités qu'au centre de la ligne, tandis qu'en même temps les frais de construction, vu la nature du pays, seraient précisément plus élevés là où le trafic rapporterait moins; en sorte que si chaque province était tenue de payer pour la construction de la ligne dans son propre territoire et ne retirer que les profits dans sa localité, il en résulterait que, tandis que les frais dans le Nouveau-Brunswick seraient plus considérables, les recettes y seraient moins grandes. D'un autre côté, comme je viens de le remarquer, l'une des sources de profit les plus importantes résultant de la construction d'un chemin de fer de la nature de celui qui est maintenant en contemplation, serait la vente des terres, dont la valeur s'accroîtrait par les travaux; et il appert, d'après des papiers devant moi, que le Nouveau-Brunswick retirerait un plus grand profit de cette source que les deux autres provinces. En somme, que le résultat soit que chaque province, vu les diverses circonstances, doive se charger de la

construction du chemin de fer dans les limites de son territoire, ou qu'au contraire, chacune assiste l'autre, c'est là un point sur lequel je n'ai pas les moyens de former une opinion; et je suggérerais que la meilleure marche à suivre pour arriver à quelque résultat pratique, serait d'envoyer une députation des conseils exécutifs des deux provinces inférieures au siège du gouvernement en Canada, afin d'en conférer avec votre seigneurie et votre conseil, afin d'en venir à quelque arrangement sur le sujet qui pourrait être soumis à la sanction du parlement, après avoir été approuvé par les législatures des diverses provinces.

6. Il ne me paraît pas, si cette conférence avait lieu qu'elle doive occuper beaucoup de temps, ou qu'il s'élève beaucoup de difficultés pour en venir à un arrangement relatif à la construction et au fonctionnement du chemin de fer en contemplation,—arrangement par lequel on répartirait équitablement entre les diverses provinces, d'une part, les frais de l'entreprise, et de l'autre, les avantages qui en résulteraient. Je pourrai peut-être plus tard être en état d'offrir quelques suggestions sur la manière dont cela pourrait s'effectuer, mais pour le présent, je me contenterai d'ajouter que je transmettrai copies de cette dépêche à Sir Edmund Head et à Sir John Harvey, avec instruction de se mettre sans délai en relation avec votre seigneurie sur le sujet important auquel il se rapporte; et j'esprouverais la plus vive satisfaction si ces communications avaient pour résultat de faire entreprendre des travaux qui, s'ils sont terminés, ne pourront manquer, je crois, de contribuer puissamment à la prospérité des provinces britanniques de l'Amérique du Nord, et en même temps resserrer les liens qui les unissent les unes aux autres, ainsi qu'à l'empire britannique.

J'ai, etc.,

(Signé,)

GREY.

Au très honorable,

Le comte d'Elgin et Kincardine,
etc., etc., etc.

(Copie.)

No. 204.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Halifax, 25 octobre 1850.

Milord,—Les membres de mon gouvernement, après mûre considération sur le contenu de la communication de votre seigneurie, datée le 21 du mois dernier, ont pensé qu'ils devaient à l'opinion publique (exprimée d'une manière si peu équivoque dans toute la province) et qu'ils devaient aussi, eu égard au point de vue sous lequel ils ont envisagé les grands intérêts concernés, exposer ces vues au gouvernement de sa majesté d'une manière aussi claire et aussi pressante qu'il est possible de le faire, sans manquer au profond respect avec lequel ils ont toujours reçu, et recevront toujours toutes les décisions de votre seigneurie. Ils ont, en conséquence, décidé de déléguer l'un d'entre eux en Angleterre, avec l'espoir que votre seigneurie voudra bien accorder une entrevue à leur délégué, et lui donner toutes les occasions que votre seigneurie jugera convenable, pour exposer les intérêts qu'il est chargé de faire valoir auprès du gouvernement de sa majesté.

Permettez-moi donc de présenter à votre seigneurie l'honorable Joseph Howe, l'un des membres de mon conseil, et bien capable, dans mon opinion, de donner à votre seigneurie et au gouvernement de sa majesté les informations les plus amples, et les aperçus les plus corrects sur l'état de l'opinion publique dans la Nouvelle-Écosse.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

L'importance profonde que toute la province attache à la mission de M. Howe m'exécutera, je n'en doute pas, de cette déviation des règles ordinairement suivies dans les communications avec votre seigneurie; et je ne doute pas que, sur ce point comme sur beaucoup d'autres, les renseignements, l'expérience et le jugement profond de M. Howe ne soient très utiles et bien accueillis.

L'intention de M. Howe (si les circonstances ne l'engagent pas à s'en départir) est de revenir dans la Nouvelle-Ecosse avant la réunion de la législature, afin de me mettre en état de donner à ce corps, aussitôt qu'il sera convoqué, quelques informations précises sur la perspective qu'il peut y avoir d'obtenir des capitalistes de Londres les fonds nécessaires, avec ou sans l'aide du gouvernement de sa majesté. Comme la dernière alternative, cependant, entraînerait une différence de £16,000 à £20,000 par année, dans le montant des intérêts qu'aura à payer la colonie, je suis certain que votre seigneurie sera disposée à prêter son appui à toute mesure bien digérée qui aura l'effet d'effectuer une épargne aussi considérable, sans exposer le gouvernement impérial à aucun risque.

J'ai, etc.,

(Signé) J. HARVEY.

Au très honorable
Comte Grey,
etc., etc., etc.

No. 1.

Copie d'une lettre de M. Howe au comte Grey.

5, SLOAN STREET,
25 novembre 1850.

MILORD,—Invité par votre seigneurie, dans l'entrevue dont elle m'a honoré le 18 de ce mois, à lui exposer sous une forme officielle les motifs sur lesquels, comme délégué de la Nouvelle-Ecosse, j'appuie ma demande de la garantie du gouvernement impérial en aide aux travaux publics projetés par le gouvernement de cette colonie, je prends la liberté d'appeler votre attention sur les faits et les observations qui suivent:—

Croyant que le temps approche vite, s'il n'est actuellement arrivé, où il faudra que ses comtés les plus avancés et les plus prospères de l'est et de l'ouest, soient traversés par des chemins de fer, la Nouvelle-Ecosse est appelée à décider, avec l'expérience du monde devant elle, des mesures à prendre pour assurer à son peuple, avec moins de frais, aux plus petits risques, et dans le plus court espace de temps, ces grandes améliorations modernes. Ses habitants ont été accoutumés à des chemins libres; il n'existe point de barrières de péages dans la province. Ses routes, ouvertes aux frais du public, appartiennent au pays, et sont vraiment des routes royales. Dans le petit nombre de cas où elle a dévié de cette politique à l'égard des ponts ou des passages d'eau, le coût et les inconvénients du monopole en ont constaté la valeur.

Les chemins de fer sont des routes d'une construction améliorée. Ils sont essentiels à notre avancement et à notre prospérité aujourd'hui, comme les routes ordinaires l'étaient autrefois. Les services que le gouvernement de la province a rendus depuis cent ans en ouvrant les routes ordinaires, qui ont probablement un parcours de 8,500 milles, nous croyons qu'il peut les rendre à l'égard des chemins de fer. L'administration consent à en prendre la responsabilité, et le peuple, y compris une immense majorité de tous les partis politiques, veut et désire avec ardeur qu'elle s'en charge.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Si notre gouvernement avait les moyens de construire des chemins de fer et de voiturer les habitants sans frais, nous croyons que ce serait de sa part une saine politique. S'il faut les charger de péages, nous savons que ces péages seront plus modérés et plus justes si le gouvernement les règle sur les frais de construction et d'administration que s'il créait des monopoles et laissait à des spéculateurs à régler les péages sur les dividendes seulement. S'il y a du risque ou de la perte, nous consentons à nous en charger. Si le trafic du pays donne des bénéfices, nous voudrions employer l'excédant de revenu pour ouvrir de nouvelles lignes ou à diminuer le coût du transport.

S'il s'agissait de construire un chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse pour la commodité du trafic intérieur seulement, nous donnerions peut-être la préférence à une ligne qui traverserait nos comtés de l'ouest.

Un chemin de fer intercolonial, dans lequel les colonies voisines sont intéressées, offre des avantages plus généraux qu'un simple chemin de fer local. De là l'intérêt qu'on a pris au chemin de fer de Québec, qui aurait attiré à Halifax une bonne partie du commerce du Saint-Laurent, et ouvert à la colonisation de grandes étendues de terres incultes, tant en Canada que dans le Nouveau-Brunswick. Cette ligne exigeant une dépense de cinq millions de livres sterling pour l'ouvrir dans toute son étendue, les ressources réunies des trois provinces n'y suffiraient pas sans une aide très libérale de la part du gouvernement britannique. Cette aide ayant été refusée, le projet a été abandonné à regret pour le présent.

Un chemin de fer de Halifax à Portland offre plusieurs avantages que n'offre pas celui de Québec. Il ne coûterait qu'environ moitié autant. Il traverserait, dans presque tout son parcours, un pays comparativement amélioré. Il relierait Halifax avec Saint-Jean (et, par la rivière, Frédéricien) et les villes principales du Nouveau-Brunswick, donnant à ces villes, ainsi qu'aux villages et aux établissements agricoles intermédiaires, les facilités les plus désirables pour le trafic intérieur.

Le chemin de Portland assurerait à la Nouvelle-Ecosse les avantages dont la nature l'a destinée à jouir, la mettant en communication avec toutes les lignes qui traversent le continent américain, et les faisant toutes aboutir à Halifax. Nul bâtiment à vapeur américain ne pourrait, sans toucher à Halifax, soutenir désormais la concurrence pour la priorité des nouvelles et la rapidité du passage des voyageurs, avec ceux qui y toucheraient.

De New-York à Liverpool, la distance la plus courte par mer est de 3,100 milles; par la ligne que suivent ordinairement les vaisseaux, la distance est de 3,300.

	Milles.
De Halifax à Galway, il y a	2,130
De Dublin à Holyhead	63
	<hr/> 2,193
De Holyhead à Londres	203
De Dublin à la côte sud-ouest d'Irlande	120
De Halifax à Saint-Jean	266
De Saint-Jean à Waterville	200
De Waterville à New-York	410
	<hr/> 1,250
	<hr/> 3,452

ce qui fait, pour toute la distance par terre et par mer, 152 milles de plus que le passage actuel par mer. Mais le voyage de mer, par l'une de ces routes, est de 4,107 milles plus court que par l'autre.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Pour faire le trajet de ces 1,107 milles en bâtiment à vapeur, à 12 milles par heure, il faudrait 92 heures; pour les parcourir en chemin de fer, à 30 milles par heure, il ne faudrait que 36 heures. Cette route épargnerait donc, dans les communications entre l'Europe et l'Amérique, 56 heures à tout individu qui, en tout temps à venir, aurait à passer de l'un à l'autre continent, et les risques de mer, pour la vie et la propriété, seraient diminués d'un tiers environ de leur somme totale.

Les états situés à l'est de New-York en tireront un avantage proportionnel à leurs distances relatives de cette ville. Un marchand qui va de Londres à Portland ne perd pas seulement cinquante-six heures à se rendre à New-York, mais il faut qu'il revienne sur ses pas et fasse encore quatre cents milles dans la direction d'Halifax, ce qui lui prendra douze heures de plus.

Il est donc clair que, lorsque la ligne à travers l'Irlande sera complétée, et la ligne d'Halifax à Waterville ouverte (de Waterville des lignes traversent déjà sans interruption tous les Etats-Unis), cette route pourra braver toute concurrence. Nul homme d'affaires ne voyagera par une route qui le retarderait de cinquante-six ou soixante heures, et qui donnerait à d'autres, spéculant sur les mêmes objets et le devançant sur les mêmes marchés, avec les mêmes informations, un avantage si décidé sur lui.

Nulle personne voyageant pour son plaisir ne perdra cinquante-six heures, exposée aux périls de l'Océan où il n'y a rien à voir, si elle peut, en parfaite sûreté, parcourir la même distance par terre en voyant passer sous ses yeux un pays cultivé et une succession de villes et de villages qui plairont à sa vue.

Les Américains assemblés à la convention de Portland se sont engagés à ouvrir cette ligne à travers le territoire du Maine. Des capitalistes et des entrepreneurs américains se déclarent prêts à la continuer à travers les provinces britanniques, pourvu qu'on leur accorde des actes d'incorporation, avec des octrois libéraux en terres et en argent.

Pour diverses raisons, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse répugne à ce que cela se fasse.

Il hésite à abandonner au maniement et au contrôle de capitalistes étrangers ce qui deviendra nécessairement un jour et à jamais la grande voie de communication de la capitale de la Nouvelle-Ecosse avec les provinces de l'est.

Il croit, milord, qu'il est également d'une saine politique provinciale et d'une saine politique nationale que la portion qui traverse les territoires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, de ce qui doit nécessairement devenir la grande route des nations, reste sous un contrôle britannique; et il croit que de cette politique dépendent la sûreté et la défense des provinces maritimes.

Il croit que l'honneur de la couronne est intéressé dans cette question à tel point qu'il n'hésite pas à engager tout le crédit et toutes les ressources de la province pour le conserver intact. Cela fait, il croit que le gouvernement impérial devrait au moins y prendre assez d'intérêt pour le mettre en état de se présenter sur le marché monétaire anglais sous les conditions les plus favorables, et d'effectuer une grande économie dans la dépense nécessaire.

Dans les Etats-Unis et les provinces britanniques, l'argent vaut 6 pour cent. Si ce chemin de fer était construit par des capitalistes américains ou provinciaux, il est évident que notre portion, qui coûterait 800,000 livres sterling, aurait à payer (en intérêts annuel) 48,000 livres sterling, ou 60,000 livres de

notre cours provincial, en sus des frais nécessaires pour son fonctionnement.

Avec la garantie impériale, nous pouvons obtenir les fonds nécessaires à 3½ pour cent, ce qui réduit l'intérêt annuel à 28,000 livres sterling, ou 35,000 livres du cours provincial.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse croit que si les capitaux britanniques, dont il s'écoule tant à l'étranger où ils ne sont jamais en sûreté, et où, dans les temps d'épreuve, ils donnent toujours plus de force à nos ennemis, peuvent être placés sûrement dans les possessions de la Reine, le gouvernement impérial devrait s'intéresser à leur légitime emploi; et il est tout prêt à employer une somme égale à celle qu'il demande actuellement, à construire une ligne à travers les comtés de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, des que celle de l'est paiera les frais de son fonctionnement et l'intérêt de la somme dépensée.

Il croit que, lors même que la province pourrait lever ce montant de capitaux, en retirant une si grande somme des canaux ordinaires de la circulation, où ils sont employés avantageusement et rapportant des profits outre les intérêts, il gênerait le commerce du pays et produirait, sur une petite échelle, des embarras de la nature de ceux qui ont été éprouvés dans la métropole.

Il croit qu'un taux modéré d'intérêt amènerait des prix modérés de transport, dont tout Anglais voyageant sur la ligne profiterait.

Il est prêt à transporter les malles anglaises et américaines à des prix raisonnables, et à autoriser le gouvernement britannique à porter le montant qu'il aurait à payer pour le contrat à son crédit sur l'emprunt.

Il croit que le gouvernement de sa majesté a légitimement employé son influence à assurer, par le traité de Nicaragua, aux sujets et au commerce de la Grande-Bretagne, un passage vers l'Orient. Il croit que ce serait un objet également légitime que d'assurer à une province britannique le contrôle de la grande route de l'Occident et les avantages de la navigation à vapeur océanique.

Il croit que si le gouvernement de sa majesté se met à la tête de ces nobles entreprises dans l'Amérique Septentrionale, il fera du nom de la Reine un boulevard sur ce continent.

Il craint que si les colons sont forcés de chercher la sympathie et l'aide des Etats-Unis pour leurs travaux publics, de s'endetter en de fortes sommes envers leurs capitalistes à un taux d'intérêt exorbitant, et d'employer habituellement leurs citoyens au sein du pays, il ne s'ensuive une révolusion de sentiments dangereuse aux intérêts britanniques, et que les hommes d'état feroient bien de prévoir et de prévenir.

Le gouvernement provincial a-t-il ou n'a-t-il pas agi avec prudence en demandant la garantie impériale? c'est là une question, permettez-moi de le suggérer, milord, qu'il n'est plus temps d'examiner. Le refus blesserait l'orgueil de tout habitant de la Nouvelle-Ecosse, et le confirmerait dans la croyance que l'Angleterre est indifférente au développement industriel des provinces maritimes; qu'elle n'a point de politique à la faveur de laquelle, en la secondant, les habitants de ces provinces pourraient élever une concurrence, à conditions égales, avec leurs voisins républicains; et que, lorsqu'ils lui demandent son encouragement et sa coopération pour des mesures qui sont aussi essentielles à la dignité, à la sûreté nationale, qu'elles seraient fécondes en améliorations intérieures, la réponse, quoique faite en termes courtois, ferme la porte à l'espérance.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

On se persuade, dans les provinces inférieures, que soit à cause de la présence immédiate en Canada de membres de la noblesse qui sont généralement haut placés dans la confiance du ministère impérial, soit à cause de l'irritabilité nerveuse avec laquelle tous les partis ont recouru à la violence dans cette province, on accorde plus de poids aux représentations qui touchent à ses intérêts qu'à celles qui regardent les intérêts des provinces maritimes. Les habitants de la Nouvelle-Ecosse, contraints de sacrifier £22,000 par année à l'exécution d'un ouvrage national, par le refus du gouvernement impérial de garantir aux capitalistes d'Angleterre les intérêts de cet emprunt, ne pourront s'empêcher de voir un contraste dans la position relative où ils sont placés par ce refus. Je ferai des vœux sincères et ardents pour qu'ils n'imitent pas le mauvais exemple qui leur paraîtrait avoir assuré à d'autres une plus grande part de considération fraternelle.

Les Canadas, cherchant à obtenir le gouvernement responsable à la manière des Français, eurent recours à des insurrections armées, dont la suppression coûta de quatre à cinq millions à l'Angleterre. Aussitôt la tranquillité rétablie, le gouvernement anglais prêta aux Canadas £1,500,000.

Si les provinces maritimes avaient participé à ces rébellions, tous les régiments qui les traversèrent pendant les hivers de 1837 en 1838 auraient été interceptés. Elles ne le firent pas. Elles restèrent fidèles à leur allégeance et dénoncèrent les rebelles. Elles encouragèrent les soldats dans leurs marches d'hiver et pourvurent aux besoins de leurs femmes et leurs enfants. Le Canada, cependant, a été récompensé de son infidélité et du gaspillage des ressources nationales par une prime d'un million et demi; et je ne connais point de termes par lesquels je puisse exprimer ce que mes compatriotes ressentiront si, avec un surplus de revenu tout prêt pour assurer l'état métropolitain contre tout risque, on leur refuse la garantie d'une moitié de cette somme.

En 1830, l'état du Maine appela sa milice sous les armes pour envahir la province du Nouveau-Brunswick. La Nouvelle-Ecosse, quoiqu'elle ne fût pas menacée directement, offrit sur-le-champ toutes ses ressources pécuniaires et physiques pour maintenir l'honneur national. Elle n'avait point d'intérêt direct dans la question de frontière; pas un acre de son sol n'était menacé; cependant elle n'hésita pas à offrir ses moyens, et à donner un exemple de loyale unanimité dont il y avait un grand besoin alors sur ce continent, et qui, si la guerre eût commencé, n'aurait pas manqué de l'attirer sur son propre sol. Cependant, aujourd'hui, le peuple qu'elle aurait combattu lui offre sa coopération pour ouvrir une grande route nationale à travers son territoire; et je demande avec toute déférence, milord, si la souveraine dont elle fut si prompte à soutenir l'honneur, devrait être conseillée de lui refuser son aide, et voir avec indifférence exécuter un tel ouvrage au milieu de nous avec des capitaux étrangers, soumis à une influence et un contrôle étrangers.

Alors que la tempête soufflait du Maine sur nous, nous nous enveloppâmes du manteau de notre loyauté. Qui peut dire ce qui arrivera si, tandis que le soleil de la prospérité luira sur nous du même côté, nous ne voyons de l'autre que froidure et indifférence?

L'Angleterre ne souffrirait pas que des étrangers contrôlassent une grande ligne de chemin de fer qui s'étendrait de Douvres à Aberdeen: devrait-elle permettre que des étrangers contrôlassent 350 milles de chemin de fer traversant la Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick?

Quand les propagandistes français menacèrent la Belgique, le gouvernement belge avait le contrôle

des chemins de fer. Les envahisseurs tombèrent dans une embuscade et furent écorchés; et durant toutes les commotions de 1848 à 1850, la Belgique demeura tranquille et jouit d'une pleine sécurité.

Quand les émeutiers de Montréal se rendirent maîtres de la capitale du Canada, le télégraphe électrique était en leurs mains: les fils du télégraphe furent employés à correspondre avec des partisans au-dessus et au-dessous de cette ville, par où lord Elgin fut gravement compromis, son gouvernement n'ayant aucune assurance que ses secrets seraient gardés ou ses messages délivrés.

Mais, milord, on demanderait peut-être pourquoi des capitalistes étrangers seraient et contrôlèrent ce chemin? pourquoi les colons ne le feraient et ne le contrôlèrent pas eux-mêmes? c'est parce que:

1. Les capitaux abondent plus dans les États-Unis (dont la plupart en ont emprunté largement à l'Angleterre,) que dans les provinces britanniques.

2. L'expérience et la confiance dans les entreprises de chemins de fer sont plus générales dans ce premier pays.

3. Un corps d'ingénieurs, d'entrepreneurs et d'ouvriers de chemins de fer, déjà formé dans les différents états, cherche de nouvel emploi et prendrait beaucoup d'actions en paiement.

4. L'intérêt de la plupart des lignes du sud et de l'ouest serait avancé par leur extension. Non-seulement les Européens qui se rendent maintenant par mer jusqu'aux états du centre aimeraient mieux prendre le chemin de fer à Halifax, s'il y en avait un, mais les habitants des provinces qui voyagent rarement dans le sud et l'ouest faute de facilités, auraient accès aux lignes du sud et de l'ouest par le chemin de fer de l'Europe et de l'Amérique Septentrionale.

5. L'importance nationale d'avoir le contrôle de ce chemin de fer engagera les Américains à s'y embarquer. Le télégraphe électrique à travers la Nouvelle-Ecosse ne fut pas plutôt achevé que des marchands et des spéculateurs américains sur le coton et les céréales auraient voulu l'acheter à quelque prix que ce fût. Dans la paix comme dans la guerre, le contrôle de l'ouvrage dont il s'agit maintenant leur donnerait une grande influence. Nulle entreprise dans les deux provinces ne rapporterait autant. S'ils construisaient le tronc principal, ils finiraient par avoir aussi le contrôle des branches. L'emploi constant de leurs propres gens amènerait la diffusion des sentiments républicains; et nul habitant de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick ne croirait devoir se donner la peine de combattre des tendances auxquelles il verrait la mère-patrie indifférente et dont le résultat lui paraîtrait inévitable.

Si l'on objecte, milord, qu'en accédant à la demande actuelle de la Nouvelle-Ecosse, on retarderait ou on risquerait d'empêcher pour toujours l'exécution du grand chemin de fer projeté par lord Durham, et qui devait être comme l'épine dorsale des provinces de l'Amérique du Nord, et ouvrir de vastes étendues de terres à la colonisation, nous répondons:—

Montrez-nous que le gouvernement de sa majesté songe sérieusement à ce projet, qu'il est prêt à le demander au parlement qu'il soit réalisé; la Nouvelle-Ecosse remplira honorablement, et tout de suite, l'engagement qu'elle a pris par anticipation de ce qu'elle croyait être la politique impériale.

Bien que la question ait pu changer d'aspect, la Nouvelle-Ecosse ne s'écartera d'aucune ligne de politique intercoloniale que l'état métropolitain regarde comme étant d'une importance majeure.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Mais la question a effectivement changé d'aspect, et il reste à voir si le Canada, avec ses lignes de chemin de fer reliant Montréal et Québec à la mer par Melbourne et Portland, et qui par l'ouverture de la ligne proposée à travers les parties cultivées du Nouveau-Brunswick, uniront ces deux grandes villes à Halifax par des distances respectivement de 825 et de 865 milles, sera disposé à s'embarquer dans une autre entreprise.

Quelles que soient les prédilections du gouvernement impérial ou la détermination du Canada, la Nouvelle-Ecosse est avantagée :—que la ligne qu'elle se propose de construire à travers son territoire sera également partie de la ligne de Portland et de celle de Québec, en quelque temps que l'une et l'autre soient construites.

La Nouvelle-Ecosse ne peut se tromper en exécutant ses 130 milles. Si le chemin de Portland est seul construit, elle consent à partager les fortunes de cette entreprise. Si le gouvernement britannique donne la préférence et vient en aide à la ligne proposée d'abord, la Nouvelle-Ecosse ou paiera la contribution qu'elle a déjà promise, ou fera la partie de la ligne commune jusqu'au St. Laurent, qui traverse son territoire.

Nous espérons voir l'une et l'autre ligne achevée. Une communication continue par chemin de fer avec les grandes rivières et les lacs du Canada, ou avec les villes principales des États-Unis, donnerait à la prospérité sociale et matérielle de la Nouvelle-Ecosse une impulsion que son peuple attend avec confiance dans ses propres ressources et dans les bontés de la Providence. Donnez-lui l'une et l'autre, et la grande ligne qui traversera son pays ne pourra que devenir pour la province et pour son gouvernement une source de prospérité qui n'aura de parallèle dans l'histoire du Nouveau Monde que le célèbre canal Erie.

Mais, milord, on objectera peut-être que la métropole a beaucoup de colonies, et qu'elle serait accablée de demandes de la même nature de leur part si celle-ci était accordée. Admettant la force de l'objection, je réponds respectueusement qu'elle vient trop tard. Le gouvernement britannique a déjà établi les précédents dont la Nouvelle-Ecosse réclame le bénéfice. Les octrois faits au Canada ont été déjà cités. En 1848, le parlement passa un acte garantissant l'intérêt d'un emprunt pour les travaux publics des Indes-Occidentales et de l'île Maurice, y compris des chemins de fer.

Mais nous concevons humblement que nulle règle générale de cette espèce n'est applicable, alors même que les exceptions dont j'ai parlé n'existeraient pas. Le gouvernement anglais ne place pas un phare sur chaque promontoire et n'entretient pas une garnison dans chaque ville d'Angleterre; il ne construit pas un arsenal de marine dans chaque pays ni dans chaque colonie: les points principaux de la côte sont occupés pour la sûreté du commerce, et les positions les plus fortes pour le maintien de la tranquillité intérieure et pour la défense nationale.

Gibraltar est un rocher stérile, et cependant il a été dépensé des millions pour sa prise et pour sa défense. La Bermuda ne vaut pas, intrinséquement, un seul comté du Nouveau-Brunswick, et cependant elle commande les mers environnantes, et est en conséquence occupée pour des objets nationaux.

De même on devrait, je le dis respectueusement apprécier la position naturellement forte de la Nouvelle-Ecosse, l'occuper et la rendre imprenable, non par la présence de flottes et d'armées, mais en inspirant à son peuple une entière confiance dans la justice, la magnanimité et la sagesse du gouvernement impérial, en assurant promptement à la pro-

vince tous les avantages qu'on peut tirer de sa proximité de l'Europe; en ce qu'elle contient dans son sein la grande voie par laquelle, dans tous les temps à venir, les descendants de la race anglo-saxonne devront passer dans leurs communications sociales et commerciales entre eux.

Il est d'autres manières d'envisager cette question qui devraient, milord, avoir leur poids auprès du gouvernement et du peuple anglais. La position des provinces de l'Amérique Septentrionale est toute particulière, et les tentations et les dangers qui les environnent, croyez-moi, milord, exigent de la part du gouvernement impérial une politique à la fois conciliante et énergique.

Les concessions déjà faites et le principe reconnu par le gouvernement de sa majesté, ne nous laissent rien à désirer et ne laissent que peu à faire aux hommes d'état impériaux, quant à l'administration intérieure de nos affaires. Mais il faut quelque chose de plus à la race d'hommes de cœur qui habite l'Amérique anglaise. Placés entre deux puissantes nations, nous sentons quelquefois que nous n'appartenons de fait ni à l'Angleterre ni aux vingt millions d'hommes qui habitent à côté de nous, et des marchés desquels nos principales productions sont exclues ou y sont chargées de droits onéreux, parce que nous sommes sujets anglais. Pour la même raison, les sentiers plus élevés de l'ambition, qui appellent de toute part les esprits ardents de l'union américaine nous sont fermés. De l'autre côté, nos frères anglais nous excluent non moins soigneusement d'une égale participation aux droits communs d'une libre concurrence avec eux dans les fonctions plus hautes du gouvernement et dans la distribution de ses faveurs. Le président des États-Unis est le fils d'un maître d'école. Il y a plus de mille maîtres d'école qui enseignent la jeunesse de la Nouvelle-Ecosse, avec la conviction décourageante qu'il n'y a point de carrières bien brillantes qui soient ouvertes à l'ambition, soit de leurs élèves ou de leurs enfants.

Quant à la protection de quelque espèce d'industrie que ce soit dans la Nouvelle-Ecosse, nous la répudions entièrement. Mais votre seigneurie n'ignore pas qu'il y a beaucoup de branches d'industrie, beaucoup de fabriques délicates, et même beaucoup de grossières, auxquelles il faut une demande étendue pour pouvoir se soutenir dans un pays. Cette demande étendue, les citoyens de la grande république en jouissent; et elle a plus fait pour eux que n'ont fait même leurs tarifs élevés et leurs institutions particulières. Les muscades de bois du Connecticut peuvent, sans payer de taxes, assaisonner le riz des Carolines. Portées dans les flanes d'un navire qui traverse deux grands océans, les étoffes grossières du Massachusetts peuvent entrer dans le port de San-Francisco sans craindre une douane et sans payer de droits. Les exportations principales de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent traverser la baie de Fundy sans payer 30 pour cent; et toute espèce de produit colonial manufacturé est exclue de la Grande-Bretagne par le bas prix comparatif de la main-d'œuvre ici, et de la vaste étendue de la république par des droits prohibitifs.

La patience avec laquelle la Nouvelle-Ecosse a supporté cet état de choses, l'industrie et l'énergie qu'elle a manifestées en faisant face à ces difficultés, lui donnent droit à quelque considération. Un seul siècle s'est écoulé depuis la première occupation de son sol par une race britannique. Durant tout cet espace de temps, elle a conservé sa loyauté sans tache; et les richesses créées sur son sol, ou qui flottent sous son pavillon sur les mers, sont évaluées à £15,000,000. Elle pourvoit à son propre gouvernement civil, garde ses criminels, éclaire ses côtes, soutient ses pauvres et instruit son peuple à même ses propres ressources. La surface de son territoire

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

est partout sillonnée par des chemins libres qui ne sont inférieurs à nuls autres en Amérique, et les industrieux habitants de ses rives, non seulement luttent avec les républicains pour la pêche, mais leur font concurrence avec succès pour le commerce de transport du monde. Un tel pays, votre seigneurie me pardonnera de le suggérer même aux conseillers confidentiels de ma souveraine, vaut bien la peine qu'on y pense. Pour ne point blesser les sentiments, ou même paraître négliger les intérêts de ses habitants, on ne pourrait peut-être pas trop cher au prix du léger sacrifice qu'elle réclame aujourd'hui.

La Nouvelle-Ecosse a des réclamations que n'a nulle autre colonie à faire valoir auprès du gouvernement et du parlement britannique. On croit que les trésors minéraux renfermés dans son sein sont aussi inépuisables que les pêcheries sur ses côtes et les richesses de son sol. Presque tous ces trésors ont été concédés à une seule compagnie sans nul équivalent pour la province ou pour la nation. Il a été créé par là un monopole qui blesse l'orgueil en même temps qu'il paralyse l'industrie de son peuple. Si la Nouvelle-Ecosse était un état de l'Union américaine, ce monopole ne durerait pas une heure. Si elle demandait aujourd'hui à faire annuler ou racheter ce bail, afin que son industrie fût libre, sa demande ne serait pas déraisonnable. L'affranchissement de son sol est peut-être autant une obligation pour le peuple anglais que l'était l'émancipation des esclaves. Nul gouvernement n'oserait créer un tel monopole en Angleterre ou en Ecosse, et souffrez, milord, que j'assure votre seigneurie que nos sentiments sont tout aussi vifs, notre orgueil tout aussi susceptible, que ceux des Anglais ou des Ecossais. Détruisez ce monopole et les capitaux afflueront dans nos mines; et les mines non seulement fourniront de l'emploi aux chemins de fer, mais donneront une impulsion à notre commerce extérieur de cabotage.

Les habitants de la Nouvelle-Ecosse ont vu 20,000,000 de livres sterling, non prêtées, mais données aux colons des Indes Occidentales. Ils ont admiré l'esprit qui passait par-dessus les considérations pécuniaires en vue des grands principes d'honneur national et d'humanité. Mais par cet acte même ils ont perdu, pour un temps du moins, plus qu'il ne faudrait pour exécuter ce chemin de fer. Leur commerce avec les Indes Occidentales a éprouvé une grave perturbation par suite du changement; et la consommation du poisson, leur principal objet d'exportation, a bien diminué.

Si l'argent ne coûte pas à donner lorsque l'honneur national est engagé dans les Indes Occidentales, pourquoi en serait-il autrement dans l'Amérique anglaise? Si l'émancipation de 800,000 noirs est une obligation morale dont il faut s'acquitter au prix de vingt millions sterling, assurément un territoire qui contient dès aujourd'hui deux fois ce nombre de blancs, sujets dévoués de la Grande-Bretagne, et qui un jour en contiendra dix fois autant, vaut bien la peine qu'on risque un million ou deux pour le conserver.

Les primes nationales de la France et de l'Amérique, milord, placent aussi la Nouvelle-Ecosse dans une position fautive et défavorable. Ces primes ne sont pas dirigées contre notre industrie, mais contre la suprématie maritime britannique; cependant, elles nous assujétissent à une concurrence inégale sur mer, aussi mortifiante que l'est le monopole minéral et métallique sur terre.

Pour chaque quintal de poisson que prend un Français, son gouvernement lui paie 10 francs, ou 8s. 4d. sterling; et chaque homme ou enfant employé à bord reçoit en outre 50 francs pour chaque

voyage. Pour chaque tonneau du port d'un bâtiment qu'un Américain emploie à la pêche, son gouvernement lui paie 20s. sterling. La Nouvelle-Ecosse s'avance dans les mers qu'occupent les pêcheurs français et américains, stimulés par ces primes. Si elle était une province française ou un état américain, non seulement elle participerait à ces primes, mais elle équiperait et aurait à elle, en outre de sa flotte d'aujourd'hui, mille bâtiments pêcheurs qui viennent maintenant de ports étrangers dans les eaux qui l'environnent, et font à son peuple une espèce de concurrence où les avantages sont tous d'un côté.

La manière dont la Nouvelle-Ecosse a étendu ses pêcheries malgré cette concurrence, la race de marins intrépides qu'elle a élevée sur ses côtes, la valeur des bâtiments qu'elle emploie et des produits qu'elle exporte, en disent autant que des volumes sur l'énergie et l'industrie de son peuple. Cependant, chaque pêcheur de la Nouvelle-Ecosse travaille journellement avec cette conviction qui lui pèse sur le cœur: "si j'étais Français, mes profits seraient assurés; je serais dans une position égale à celle d'un Américain, bien supérieure à celle d'un colon. Si j'étais Américain, j'aurais une prime suffisante pour couvrir les risques de mon armement, et j'aurais en outre, pour la vente de mon poisson, un marché libre, illimité, s'étendant depuis le Maine jusqu'à la Californie; marché qui est maintenant à demi fermé par des droits presque prohibitifs."

Le gouvernement britannique pourrait anéantir d'un coup ces primes en les égalisant. La métropole doit à ses provinces de l'Amérique du Nord d'en faire l'expérience, si elle ne peut réussir par voie de négociation à les faire abolir.

Mais supposé qu'elle ne le fasse pas; supposé qu'après avoir fait de mon mieux pour attirer son attention sur les justes demandes de ceux que j'ai l'honneur de représenter, je retourne vers eux sans espoir, combien de temps des hommes de cœur endureront-ils une position dans laquelle leur loyauté assujétit leurs mines au monopole, leurs pêcheries à une concurrence contre nature, et dans laquelle une froide indifférence aux améliorations publiques et à la sûreté nationale est la seule réponse qu'ils reçoivent, lorsqu'ils font aux autorités impériales une proposition propre à entretenir leur enthousiasme national en même temps que pour développer leurs ressources intérieures?

L'idée d'un chemin de fer intercolonial destiné à relier ensemble les provinces anglaises de l'Amérique du Nord a dû son origine à lord Durham. Dans la confiante assurance que ce chemin de fer devait être regardé comme un ouvrage important sous le point de vue national, la Nouvelle-Ecosse a payé, pour l'exploration de la ligne, près de £8,000. L'espérance que l'exécution de ce grand ouvrage, combinée avec un plan de colonisation, remédierait à beaucoup de maux et redresserait beaucoup d'inégalités qui pèsent sur les provinces, a soutenu pendant quelque temps le courage du peuple, et le désappointement est ressenti d'autant plus vivement que l'espérance paraissait mieux fondée. Si donc le gouvernement anglais a renoncé à la politique à laquelle, trop légèrement peut-être, nous avons cru qu'il était lié; si l'empire ne veut point ouvrir de routes à travers ses territoires (et les légions de la Grande-Bretagne pourraient être plus mal employées); il y aurait sûrement de la folie à permettre à des étrangers de le faire; et il devrait être d'une saine politique d'aider les gouvernements coloniaux, dès qu'ils voudront se charger de construire et de contrôler les grandes routes qui ne sont pas moins nécessaires pour les améliorations intérieures que pour la défense nationale.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Si le chemin de fer est commencé dans la Nouvelle-Ecosse, il ranimera le courage des colons. S'il est prolongé jusqu'à Portland, il "préparera la voie," pour me servir du langage de votre seigneurie elle-même, "à l'exécution de la ligne de Québec, et il contribuera au même but, savoir : de faire d'Halifax le grand port de communication entre les deux continents de l'Europe et de l'Amérique."

J'ai dit que le chemin de fer traversant la Nouvelle-Ecosse sera le tronc commun aux lignes de Québec et de Portland, quand ces deux lignes seront faites. La première ne peut pas l'être pour les colons à moins que le gouvernement anglais n'y contribue libéralement. La ligne de Portland sera faite soit avec des capitaux anglais, soit avec des capitaux américains. Si c'est avec des capitaux américains, le gouvernement anglais ferait bien, milord, de se demander quelle sera sa position, si jamais il tente de réaliser la conception magnifique de lord Durham, et trouve que le premier anneau de la grande chaîne de communications intercoloniales est déjà en la possession de ses ennemis ?

Les Américains font tous leurs efforts et déploient toute leur habileté en ce moment pour faire concurrence à nos bâtiments à vapeur océaniques. Quand le chemin de fer sera construit à travers la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, il faudra que leurs bâtiments prennent Halifax pour point de départ et d'arrivée, où la concurrence sera impossible. Une rivalité honorable aux deux nations, pourra continuer encore ; mais, quoiqu'il arrive, nous aurons la satisfaction de penser que le résultat inévitable de cette concurrence sera d'élever une grande cité maritime dans les états de sa majesté.

Le gouvernement anglais paie maintenant, pour le transport des malles de l'Amérique Septentrionale entre l'Angleterre et New-York, 145,000 livres sterling par an. Par cet arrangement, on leur fait traverser onze cent sept milles de mer de plus qu'il n'est nécessaire ; la correspondance de toute l'Europe avec l'Amérique est retardée de cinquante-six heures au-delà du temps qu'il faudra pour son transport, quand les chemins de fer traversant l'Irlande et la Nouvelle-Ecosse seront achevés.

L'une des lignes alternatives de ces vapeurs-postes anglais passe au large de nos propres provinces, et à la mortification de leurs habitants, porte leurs lettres, et même les dépêches publiques de leur gouverneur, aux États-Unis, pour être delà renvoyées à 800 milles en arrière, si elles reviennent par terre, et à 500 au moins, si c'est par eau.

Tandis que la terre la plus rapprochée de l'Europe est un territoire britannique ; tandis qu'un port presque sans égal pour la sûreté et la capacité invite les Anglais à élever au-dedans des limites de l'empire une cité rivale des grandes cités commerciales qui s'élèvent au-delà, votre seigneurie comprendra facilement la grandeur et la vivacité de notre impatience de sortir d'une situation qui blesse notre orgueil comme sujets britanniques, et qui tend à propager rapidement la croyance ou qu'on ne sait pas apprécier la position naturellement si avantageuse de notre pays, ou qu'on fait peu de cas de nos intérêts.

Milord, je ne touche point la question de l'émigration et de la colonisation, parce que j'ai déjà mis votre patience à une longue épreuve, et parce que je ne veux pas compliquer le sujet. Une autre raison, milord, c'est que je ne veux pas m'engager incidemment dans un champ où il a été récolté tant d'erreurs, mais qui, bien cultivé, pourra encore porter de beaux fruits. Je veux examiner ce qui a été récemment, dit-on, écrit en Angleterre sur cet important sujet, avant d'exprimer mon opinion. Je dirai seulement que si les îles britanniques ont du

travail en excès, il y a de la place où il pourra s'employer dans toutes les provinces de l'Amérique du Nord, et que l'Angleterre est profondément intéressée à ce que cet excès de travail soit transplanté là seulement où il devrait l'être.

Je sais, milord, qu'il est de mode en certains lieux de parler des sentiments fraternels qui désormais doivent animer mutuellement les populations de la Grande-Bretagne et des États-Unis ; je voudrais qu'il me fût possible de croire à la réalité de leur existence ; mais je dois m'en rapporter au témoignage de mes propres sens.

Il y a quelques années, je passai le 4 juillet à Albany. Les cérémonies du jour étaient imposantes. Dans une des plus grandes salles publiques de la ville une foule immense était rassemblée. Les visages anglais, écossais et irlandais n'y étaient pas rares. En présence de cet auditoire qui retenait son haleine, le vieil acte d'accusation contre l'Angleterre, la déclaration d'indépendance fut lue, et à chacune de ses clauses, chaque jeune Américain fronçait les sourcils, et chaque Anglais penchait la tête avec honte. Puis vint le discours d'apparat du jour, dans lequel chaque nation qui s'était illustrée par les arts, les armes ou la civilisation reçut son tribut de louanges, excepté l'Angleterre. Elle fut signalée, elle, comme l'oppresseur universel et le fléau de toute la terre ; dont le passage en descendant le fleuve du temps était marqué par le sang et l'usurpation,—dont le naufrage certain, au milieu des vagues courroucées, n'était que la rétribution inévitable qui l'attendait au bout d'une carrière si criminelle. Comme l'orateur achevait, les jeunes Américains froncèrent encore une fois les sourcils, et les émigrés de fraîche date, entraînés par la scène, déposèrent, je le crains, leur allégeance envers le pays de leurs aïeux.

Si cette scène se fût passée, milord, dans une seule ville, elle n'aurait fait qu'une faible impression ; mais ce jour-là même elle se jouait avec plus ou moins d'art et d'exagération dans toutes les villes et tous les villages de la république. Elle s'est répétée le 4 juillet de chaque année depuis. Elle se répétera chaque année jusqu'à la fin des temps. Et aussi longtemps que cette cérémonie tournera chaque année contre l'Angleterre la haine concentrée de l'Amérique républicaine, il ne peut être indifférent que les émigrants qui désirent laisser la mère-patrie s'établissent en dedans ou en dehors des confins de l'empire.

Il y a, milord, un autre point de vue sous lequel cette question fournirait matière à des réflexions sérieuses et qui est digne des préoccupations des hommes d'état de l'Angleterre, mais sur lequel je ne fais que jeter ici un coup d'œil en passant. J'ai dit que les provinces de l'Amérique Septentrionale se trouvent placées entre deux puissantes nations, et cependant, n'appartiennent de fait ni à l'une ni à l'autre. Considéré sous ce point de vue, le sujet présente un vaste champ, et est susceptible de bien des développements. Peut-être avant de quitter l'Angleterre y appellerai-je encore l'attention de votre seigneurie. Pour le présent, je me borne à une seule réflexion.

Quelle que soit la décision du gouvernement de sa majesté relativement à la demande sur laquelle, au nom de la province que je représente, j'ai pressé respectueusement votre seigneurie de porter son attention, je crois et tous mes compatriotes croiront que si elle était présentée à l'assemblée magnanime et éclairée dans laquelle nous ne sommes pas représentés, par quelques habitants de la Nouvelle-Ecosse ayant l'entreprise à cœur, possédant sur la position et les besoins de l'Amérique anglaise des connaissances intimes et variées, et dont le zèle pour l'in-

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

tégrité de l'empire et l'honneur de la couronne ne pût être mis en question, la chambre des communes ne permettrait pas qu'ils plaidassent en vain.

Mais, milord, nous n'avons pas un tel privilège. Tous les jours nous voyons nos amis et connaissances de l'autre côté de la frontière, non-seulement se distinguer dans les législatures d'état qui veillent à leurs intérêts municipaux, mais enrichir les conseils de la nation de l'éloquence et des connaissances variées qu'ils tirent de toutes les parties de l'Union. L'habitant de l'Amérique anglaise est exclu des conseils de son pays. Tous les jours il sent de plus en plus vivement le contraste. Je n'étais pas à la convention tenue récemment à Portland, mais les colons qui s'y trouvaient étonnèrent les Américains par leur conduite générale, leurs talents et leur éloquence.

Mais lorsque ces hommes se séparèrent, ce fut avec la conviction qui pesait sur le cœur de notre peuple, que les uns seraient entendus peut-être la semaine suivante dans les salles du congrès, ou portés sur les vaisseaux du gouvernement national en ambassade auprès des gouvernements étrangers; tandis que les autres ne pourraient jamais élever leurs voix dans le parlement britannique ni aspirer à de plus hauts emplois que n'en pouvaient fournir leurs provinces respectives. Qu'il nous soit donc permis au moins, milord, de sentir que si nous sommes ainsi frappés d'exclusion, nous n'avons qu'à présenter une demande ou une cause digne de considération pour qu'elle soit accueillie dans un esprit de justice et même de générosité.

Le guerrier d'autrefois, dont la place était vacante dans les cérémonies du triomphe, n'en était pas moins présent dans le cœur du peuple. Qu'il en soit ainsi de nous, milord. Si les sièges que beaucoup de ceux que j'ai laissés derrière moi pourraient occuper avec honneur pour eux-mêmes et avec avantage pour l'empire sont encore vacants dans les conseils nationaux, qu'il soit au moins permis à la Nouvelle-Ecosse de se consoler par la réflexion que son passé plaide pour elle en toute occasion convenable.

J'ai, etc.

JOSEPH HOWE.

Au très honorable
Comte Grey, etc., etc., etc.

No. 2.

Copie d'une lettre de M. Howe au comte Grey.

5, SLOANE STREET,
16 janvier 1850.

MILORD,

Dans la lettre que j'ai eu l'honneur d'adresser à votre seigneurie, le 25 novembre, j'ai plaidé la cause de la Nouvelle-Ecosse sur ses propres mérites; et j'ai osé réclamer la garantie du parlement impérial en aide de ses travaux publics, par des motifs qui affectent ses intérêts matériels, sa fierté, son esprit d'entreprise et sa loyauté dévouée à la couronne britannique.

Je n'ai pas désiré que cette première lettre fût immédiatement prise en considération, parce que, tout en la préparant, je savais très bien que si la seule difficulté qui s'élevait devait être décidée par le gouvernement de sa majesté sur les mérites ou la réclamation de la Nouvelle-Ecosse seulement, le cabinet n'aurait sous les yeux qu'une mince idée des raisons qui devraient assurer, et la province que je représente, qu'une triste chance d'obtenir une décision favorable.

L'intérêt que doit prendre la métropole à l'agrandissement de l'Amérique du Nord, à l'accroissement de sa population, au développement de ses ressources, à l'occupation de ses terres incultes, à l'extension de son commerce et à la facilité de ses communications intérieures et extérieures, dépasse de beaucoup, je crois, l'intérêt, tout puissant qu'il soit, que les diverses provinces ressentent sur ces questions importantes.

Si la métropole refuse l'aide qu'elles demandent, les provinces du nord n'en réussiraient pas moins à compléter leurs travaux publics, bien qu'avec plus de lenteur. Dût même pas un seul émigré ne débarquer sur leurs rives, leur population n'en vivra pas moins dans l'abondance, et doublera toujours tous les vingt ans. Si elles changeaient leurs relations politiques, tout ce qui pourrait leur arriver de pire serait de s'associer avec leurs voisins de race anglo-saxonne, d'obtenir une position indépendante qui offrirait assez de garanties, et de grandes espérances dans l'avenir.

Or, l'Angleterre n'est pas à même de pouvoir descendre de la position élevée qu'elle occupe parmi les nations du globe. Après avoir perdu la moitié d'un vaste continent, acquise par la valeur et l'esprit d'entreprise de nos ancêtres, elle ne doit pas avouer en présence de l'univers son impuissance de gouverner l'autre moitié avec sagesse, et de conserver l'attachement de ses habitants. D'ailleurs, il existe au sein même de ses cités populeuses, et sur la surface de ses cantons ruraux les mieux cultivés, certains désordres, griefs et abus, auxquels elle est tenue de remédier avec énergie, si elle tient à passer pour bonne économiste, et comme une nation sage, entreprenante et chrétienne.

Depuis plus d'un mois, j'examine avec un intérêt profond le cercle, étendu de ses dépendances coloniales, et je cherche à trouver dans les documents parlementaires officiels quelque moyen assuré de porter remède à ces maux et désordres. J'ai considéré avec soin la politique du gouvernement présente et passée; j'ai étudié les plans et suggestions des associations et des écrivains publics; et j'ai invariablement jeté les yeux sur les provinces de l'Amérique du Nord, bien convaincu que c'est là seulement que l'Angleterre trouvera du soulagement à ses maux, et le champ le plus noble pour développer son industrie, sa philanthropie et sa puissance.

En offrant ces suggestions aux ministres de la couronne, je sens, milord, toute la distance qui me sépare, sous le rapport du rang et de l'intelligence, de ceux à qui j'ose adresser mes conseils; et cependant, je ne suis pas sans espoir que la position que j'occupe et l'espèce d'éducation que j'ai reçue, auront quelque poids auprès d'eux.

Si je comprends mieux les questions sur le tapis que nombre de personnes d'un mérite très supérieur, — si je sens plus fortement leur importance et leur actualité, c'est qu'étant natif de l'Amérique du Nord, j'ai beaucoup voyagé dans toutes les provinces, et vécu familièrement et depuis nombre d'années, avec toutes les classes de ses habitants; étant membre du conseil de sa majesté dans la province que je représente, je suis tenu par mon serment d'office d'offrir à ma souveraineté, par les voies établies par la constitution, mon avis sur les matières d'état que je crois intéresser l'honneur de la couronne, et l'intégrité et la prospérité de l'empire.

Je crois que c'est surtout à ce grand pays que sont dévolus dans le moment actuel la mission et le devoir de trouver des placements pour l'excédant de ses capitaux, et de l'emploi pour ses ouvriers, — d'étendre ses marchés, — de diminuer sa taxe sur les

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

pauvres,—de vider ses maisons de charité,—de réformer les mœurs de ses condamnés,—de diminuer le crime,—de peupler les terres incultes de l'empire,—et de donner à la grande masse de sa population, une part et un intérêt dans la propriété.

Le moment est favorable : l'abolition des restrictions politiques a allégé jusqu'à un certain point le fardeau qui pesait sur les finances publiques, et donné au peuple cette mesure de soulagement qui le met en mesure de réfléchir aux moyens de soulager encore plus les charges qui pèsent sur son industrie. Sous le point de vue colonial, la période est également favorable. Grâce à la politique que le cabinet actuel a suivie, les provinces de l'Amérique du Nord sont maintenant exemptes, autant que des pays libres peuvent l'être, de toute dissensions intérieures. Investies du contrôle de leurs propres affaires et ressources, elles ont maintenant le loisir, comme elles ont certes le désir, de consulter leurs frères de ce côté de l'Atlantique sur les mesures qui leur sont d'un intérêt mutuel. Je crois pouvoir dire que, tout en anticipant de grands avantages de la co-opération et de l'aide donnée par la mère-patrie pour promouvoir la construction de ses travaux publics, elles n'oublient pas leur devoir envers le pays, et se donneront garde, tout en profitant du crédit de l'Angleterre, de ne rien ajouter à ses fardeaux permanents.

Les sujets de la colonisation et de l'émigration ont été discutés de la manière la plus approfondie. J'ometts les points sur lesquels diffèrent les écrivains et les orateurs ; mais ils sont tous d'accord pour dire que les îles britanniques ont un intérêt dans ces sujets qui n'est inférieur à aucun autre intérêt éprouvé par aucune nation dans les temps anciens ou modernes. L'énumération de quelques faits suffira pour exposer les motifs de cette croyance. Les tableaux statistiques de 1850 feront voir, je n'en doute pas, un état de choses beaucoup plus favorable, mais, je le crains, pas assez favorable pour ébranler les conclusions générales auxquelles j'en suis arrivé. Elles sont basées sur des faits, ainsi que je les trouve exposés dans des documents officiels et des ouvrages d'une autorité reconnue.

En Irlande, l'existence de la population a dépendu pendant plusieurs années de la culture d'un seul végétal. Mais lorsqu'il croissait, ainsi que l'a déclaré feu Charles Buller, dans la chambre des communes, sans être contredit, il y avait en moyenne 2,000,000 personnes qui, dans cette île, étaient sans travail pendant trente semaines de l'année. Je n'ai aucun moyen de juger avec précision jusqu'à quel point la famine et l'émigration ont depuis diminué la population ; mais il paraît qu'en 1848, outre les £10,000,000 accordés par le parlement pour soulager la détresse des Irlandais, et les provisions qui leur ont été envoyées des autres pays, £1,216,679 ont été prélevés en Irlande pour le soutien des pauvres, et que 1,457,194, ou presque 1 sur 5 de la population entière, ont reçu des secours.

En Écosse, où la population n'est que de 2,620,000, un cinquième de plus que celle de l'Amérique anglaise, £544,334 ont été dépensés pour secourir les pauvres en 1848 ; c'est plus qu'il n'a été dépensé par les quatre provinces britanniques pour leurs gouvernements civils, leurs chemins, l'éducation, les phares, les intérêts de la dette et tous leurs autres services mis ensemble ; 227,647 personnes ont été secourues ; la somme dépensée pour chacune étant £2 7s. 9d. somme bien suffisante pour payer leur passage jusque dans l'Amérique Anglaise dans un bateau à vapeur bien commandé.

En Angleterre, dans la même année, il a été prélevé pour secourir les pauvres £61,80,765 ou 1s. 10d. par touts sur £60,300,587. Le nombre des person-

nes secourues est de 1,876,541, ou environ 1 personne sur 11 de celles qui occupent ce jardin du monde. La somme payée à chacune était même plus élevée qu'en Écosse, se montant à £3 5s. 10d. par individu ; c'est plus qu'il n'aurait fallu pour payer leur passage en Amérique de Liverpool ou Southampton.

Je passe aux maisons d'industrie d'Angleterre : et je vois qu'en 1849 il y avait dans ces réceptacles 30,158 garçons et 26,165 filles, dont 8,264 étaient propres au service. En Irlande, il y avait 60,514 garçons et 66,285 filles âgés de moins de 18 ans, faisant ensemble pour les deux pays 185,122.

En examinant les tableaux criminels, on voit qu'en Angleterre 30,359 personnes ont été arrêtées pour crimes. En Écosse 4,900 ; en Irlande 38,522 ; faisant en tout 73,771 ; là-dessus, 6,298 ont été transportées, et 37,373 emprisonnées.

Je vois qu'en 1849, vous avez maintenu en Irlande une force constabulaire de 12,828 hommes, outre les chevaux, moyennant une dépense de £362,506 10s., si l'on se guide sur l'évaluation de l'année précédente. En Angleterre et dans le pays de Galles, vous avez employé 9,829 hommes de police (y compris la police de Londres) qui ont coûté £579,327 4s. 8d. Je n'ai pas de rapport sur l'Écosse ; mais en prenant les faits ci-dessus pour guide, il résulte que seulement pour la répression à l'intérieur et l'arrestation des criminels, pour ne rien dire des huissiers d'église et des innombrables officiers de paroisse, vous avez maintenu, en addition à votre armée, une force civile deux fois plus nombreuse que l'armée des États-Unis tout entière, au prix (non compris l'Écosse) de £1,141,833 1s. 8d.

Pensez-vous, milord, que lorsqu'un républicain montre du doigt ces tableaux et contrastes statistiques de la pauvreté et du crime avec l'abondance et l'innocence comparative de son propre pays qu'il attribue à ses institutions particulières, un habitant des colonies britanniques ne soit pas frappé de l'apathie de l'Angleterre concernant les millions de milles carrés de territoire fertile qui l'environnent ; les nobles rivières, les lacs et les forêts qui diversifient le paysage ; les inépuisables pêcheries et les forces motrices qui coulent de milliers de collines dans la mer, et avec lesquelles toutes les machines à vapeur ne sauraient entrer en concurrence ?

Portés à attribuer aux hommes d'état de la Grande-Bretagne et d'Irlande un manque de courage et de prévoyance pour mettre à profit ces vastes ressources pour faire vivre nos frères et protéger leurs mœurs, ou à accuser ces derniers d'être plus indolents, plus dégradés et plus criminels que ne le prouve leur conduite à l'étranger, nous échappons volontiers à la crainte de commettre une injustice générale en jetant le blâme sur nos gouvernants. Puisse sa majesté prendre la noble détermination de nous faire sortir de ce dilemme, en passant l'éponge sur ce reproche national.

Quelques économistes proposent de remédier à cet état de choses par des restrictions imposées à la nature qui sont purement impossibles, et seraient criminelles si elles étaient possibles ; un autre grand parti politique désire nourrir le peuple par un retour à la protection et au rétablissement des intérêts de classes, avec tous leurs mécomptes et leurs hostilités ; une troisième division fonde ses espérances sur le développement progressif de l'industrie domestique d'accord avec les principes de la liberté du commerce.

Toutes mes sympathies sont pour ces derniers ; mais tant qu'il existera des tarifs hostiles dans la plupart des états peuplés de l'Europe et de l'Amérique, je les aiderai par la création de nouveaux

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

marchés dans les domaines de la reine, par l'établissement judiciaire de ceux qui sont un fardeau sur les terres fertiles de l'empire, afin qu'ils puissent devenir les pratiques de ceux qui seraient restés dans la métropole.

Un écrivain, dont j'ai lu l'ouvrage dernièrement, repousse ce plan, parce que, dit-il, si une partie de la population est déplacée, les jeunes gens se marieront et augmenteront la population jusqu'à ce que le vide soit comblé. Les jeunes gens ne devraient pas y objecter, non plus que les personnes plus âgées. Si la théorie de cet écrivain est bien fondée, elle répond aux objections de ceux qui craignent un trop grande diminution de la population par l'émigration; et la colonisation aurait encore cet avantage qu'elle donnerait plus de force aux provinces transatlantiques, et créerait un plus grand nombre de consommateurs de manufactures des îles britanniques, même dans le cas où leur population resterait la même.

Mais on peut dire qu'il n'y a qu'un seul mode de colonisation éclairée; c'est celui qui, sous le patronage du gouvernement et de compagnies associées, est mis sur pied sur une large échelle dans nos possessions méridionales et orientales.

De la théorie de Wakefield, je ne puis parler qu'avec le plus grand respect; je serai le dernier à désapprouver les efforts combinés d'individus animés d'un véritable esprit public; les arrangements judiciaires faits par les commissaires du gouvernement pour le choix des émigrés, la ventilation et la sûreté des vaisseaux et la distribution des travaux que j'ai examinés avec soin, commandent, dans la plupart de leurs détails, mon approbation la plus entière.

Je ne désire pas arrêter dans ces précieuses colonies le progrès des entreprises par association; je ne désire pas empêcher la population d'y augmenter, ni abolir les fonctions du bureau des terres et de l'émigration; je souhaite à ces sociétés naissantes succès et prospérité, et une réussite complète à tous ceux qui leur portent intérêt.

Mais laissons ces colonies pour nous reporter à l'Amérique du Nord, peut-être parce que je la connais mieux, mais surtout parce que je crois qu'en la peuplant et la rendant forte, on s'assurera des avantages politiques de la plus haute importance, et parce que je crains que les colonies orientales, quelque soit leur prospérité et leur développement, n'offriront jamais que des remèdes homéopathiques pour guérir les maux intérieurs de l'Angleterre.

En 22 ans, de 1825 à 1846 inclusivement, 124,272 personnes seulement ont laissé le Royaume-Uni pour les colonies australiennes et la Nouvelle-Zélande. Pendant le même espace de temps, 710,410 émigrants se sont rendus aux États-Unis, pour renforcer une puissance étrangère et rivale, pour se retrancher derrière un tarif hostile, et devenir des consommateurs de manufactures américaines et de produits étrangers, traversant les mers dans des bâtiments américains; oubliant, ainsi que leur innombrable postérité, les intérêts britanniques et leur allégeance à la couronne d'Angleterre.

En vingt-deux ans, 124,272 colons sont partis pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande; c'est la moitié du nombre d'individus inscrits sur le rôle des pauvres en Écosse en 1848; moins que le dixième des pauvres secourus en Irlande; et un sur quatorze de ceux qui ont été soutenus par l'industrie lourdement taxée de l'Angleterre dans cette seule année; moins, je pense, qu'il n'en est mort de la famine dans un seul comté d'Irlande, de 1840 à 1850; et 60,000 de moins que le chiffre des jeunes gens des deux

sexes qui se trouvaient dans les maisons de travail d'Angleterre et d'Irlande en 1840.

Quelque précieuses que soient les colonies orientales, quelque respectables que soient les efforts faits pour les développer, il est manifeste, soit qu'on les regarde comme un vaste champ ouvert à la colonisation, ou comme des aides industriels capables de faire disparaître la pression sur les ressources du Royaume-Uni, que cette croyance, malgré la confiance avec laquelle on s'y abandonne, n'est qu'une illusion et un piège. Si je prenais la peine de calculer les dépenses que cette émigration a coûtées au gouvernement et au peuple anglais, je pourrais le prouver par des faits pleins d'enseignements. Mais il y a deux ou trois faits qui sont manifestes et sautent aux yeux.

L'Australie et la Nouvelle-Zélande sont à 14,000 milles des côtes de l'Angleterre; les provinces britanniques de l'Amérique du nord n'en sont éloignées que de 2,500. Tout Anglais, Irlandais ou Écossais qui s'embarque pour les colonies orientales, doit être soutenu par quelqu'un pendant les 120 ou 150 jours de la traversée. La durée moyenne du passage en Amérique est d'environ 40 jours; et lorsque les arrangements pour lesquels j'espère avoir l'approbation et l'appui de votre seigneurie seront complets, les émigrés qui s'embarqueront pour les provinces de l'Amérique du Nord, pourront se rendre à la Nouvelle-Écosse ou au Nouveau-Brunswick en 8 ou 10 jours, et au Canada en 12. Le passage aux colonies orientales coûte au gouvernement, à l'émigré ou au capitaliste dont il devient le débiteur, une somme de £20. Le coût d'un passage à l'ouest excède rarement £3 10s., et peut être réduit à £2 10s., si l'on emploie des bateaux à vapeur consacrés aux pauvres.

Mais, milord, vous voyez la disproportion à d'autres égards. Si un Anglais ou un Irlandais possédant des capitaux se rend dans les colonies orientales, il est obligé de payer £100 sterling pour 100 acres de terre. S'il va à l'établissement de Canterbury, il doit payer £300. Dans le Canada-Ouest, il peut se procurer 100 arpents des meilleures terres de l'empire pour £40. Dans le Bas-Canada, pour £20. Dans le Nouveau-Brunswick (où le professeur Johnston a déclaré qu'il croit plus de blé sur un acre de terre que dans les meilleurs cantons de l'état de New-York) pour £12 10s. et pour £10, dans la Nouvelle-Écosse, où à cause de ses richesses minérales, de sa proximité de l'Europe, de l'importance de ses pêcheries et des facilités qui s'y trouvent pour la navigation et le rapide développement de cette branche d'industrie, la terre a aujourd'hui, dans plusieurs cantons, et aura bientôt partout une valeur aussi grande que dans toute autre partie des domaines de sa majesté.

Si des terres sont achetées dans les possessions orientales, il est clair que des capitaux anglais doivent se répandre au taux de £100 ou £300 pour chaque 100 acres. Si ce sont des pauvres qui émigrent, ils doivent commencer la vie coloniale par devoir cette somme, et en outre £20 pour leur passage s'ils aspirent à devenir propriétaires.

Au contraire, un Anglais pauvre peut se rendre dans l'Amérique du Nord pour quelques louis. S'il travaillé un seul hiver dans les pêcheries de loup-marin de Terre-Neuve, ou sur les quais de la Nouvelle-Écosse, ou un seul été dans les districts ruraux où les forêts du Nouveau-Brunswick, il peut amasser assez pour payer son passage et sa terre.

Mais on dit que ces prix élevés sont payés, non pour la terre seulement, mais pour la civilisation sans laquelle la terre serait de peu de valeur, pour des chemins, des ponts, des églises, des écoles, pour le service religieux et l'éducation; mais toutes ces

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

choses existent dans l'Amérique du Nord à un degré et dans une perfection dont peu des personnes qui n'ont pas visité ces provinces n'ont aucune idée. La Nouvelle-Écosse, par exemple, est divisée en dix-sept comtés qui ont chacun leur magistrature, leurs leurs sessions, leurs cours de justice, prisons, leurs représentants, et une organisation de comté complète.

Chaque comté est encore divisé en townships dont les contribuables s'assemblent, se cotisent, soutiennent leurs pauvres et élisent leurs officiers locaux. Dans chaque chef-lieu, il y a des églises de plusieurs, si non de toutes les dénominations religieuses qui se partagent le peuple anglais. Toutes les parties du pays sont traversées par des routes, et il y a des ponts sur tous les grands cours d'eaux et sur la plupart des ruisseaux.

Il y a 50 ou 100 églises publiques dans chaque comté; une bible dans chaque maison; et peu de personnes nées dans la province grandissent sans avoir appris à lire, écrire et compter. On peut en dire autant généralement des autres provinces. Nous n'exigeons rien pour ces influences civilisatrices. L'émigré qui arrive dans le pays, qui obéit aux lois et paie les taxes ordinaires, est le bienvenu à y prendre part de toutes manières; et pour £10, il peut en outre avoir ses 100 acres de terre.

Le meilleur terme de comparaison de la civilisation de différents pays est le développement du commerce et l'accroissement de la marine marchande. Mesurées sous ce point de vue, les provinces de l'Amérique du Nord peuvent soutenir la comparaison avec toute autre partie des domaines de sa majesté.

Les colonies des Indes Occidentales, le groupe australien y compris la Nouvelle-Zélande, les colonies d'Afrique et celles des Indes Orientales ou l'île Maurice et Ceylan, ne possédaient collectivement, en 1846, que 2,128 bâtiments jaugeant 42,610 tonneaux. Le groupe nord américain, comprenant le Canada, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, Terre-neuve et l'île du Prince-Edouard possédaient, la même année, 5,119 bâtiments jaugeant 393,822 tonneaux. Là-dessus la Nouvelle-Écosse possédait à elle seule 141,030 tonneaux; et sous le rapport du nombre, elle comptait plus de bâtiments que les quatre autres provinces prises ensemble, ou 2,583.

On dira que le climat de l'Amérique du Nord est sévère et rigoureux. La réponse que font les Américains du nord à cette objection est bien simple. Faites-moi l'honneur, milord, de jeter un coup d'œil sur l'hémisphère qui contient les trois quarts de l'ancien monde; et en séparant les contrées du nord de celles du midi, les climats rigoureux des régions chaudes et énervantes, voyez quel est aujourd'hui l'asile des vertus domestiques, de l'énergie humaine, où sont les sièges du commerce, les centres d'intelligence, où règnent les arts de la paix, la discipline militaire, le pouvoir et la domination politique?—certainement dans la moitié septentrionale. Et cependant il n'en a pas toujours été ainsi. Les contrées du sud et de l'est, douées de fertilité, et contenant le berceau de notre race, se sont peuplées les premières, et ont régné pendant un temps sur les pays du nord. Mais à mesure que la civilisation et la population se sont avancées vers le nord, la force vivifiante du climat a produit son effet; et sous le rapport de la vigueur physique et de l'énergie intellectuelle, le nord s'est attribué une supériorité qu'il conserve jusqu'à ce jour.

Jetez les yeux, milord, sur la carte de l'Amérique. Il règne assez généralement une idée dans ce pays que, lors de la révolution, l'Angleterre a perdu presque tout le continent de l'Amérique Britannique du Nord, et qu'il ne lui reste plus maintenant que quelques provinces insignifiantes et de peu de va-

leur. C'est là une grande erreur, et qui deviendra funeste pour peu qu'elle se propage. La Grande-Bretagne, comme votre seigneurie ne l'ignore pas, possède en ce moment la moitié du continent; et prenant l'Europe comme exemple, je la regarde comme la meilleure moitié, non pas tant pour y établir l'esclavage ou cultiver le coton et le tabac, que pour placer et sustenter une grande et forte population; son climat s'adapte le mieux du monde à la constitution de l'Européen; son sol stimule l'industrie; et toutes choses égales d'ailleurs, le pays offre une barrière infranchissable aux agressions de l'ennemi.

Mais il n'y a pas, et il n'y a jamais eu d'égalité avec les États-Unis. La première émigration britannique s'est toute dirigée vers le sud de l'Amérique du Nord, la partie nord étant occupée depuis cent cinquante ans par les chasseurs et trafiquants français. Les Anglais n'ont commencé à s'établir dans la Nouvelle-Écosse qu'en 1749, et en Canada qu'en 1763. Avant cette première époque, le Massachusetts contenait déjà une population de 160,000, le Connecticut de 100,000 âmes. Avant qu'une seule maison n'eût été bâtie par un Anglais à Halifax, la cité de Philadelphie possédait déjà 18,000 habitants; 202,485 miliciens étaient enrôlés dans l'état du Maine avant qu'un seul établissement britannique n'eût été formé dans la province du Nouveau-Brunswick. Les autres états avaient progressé proportionnellement, avant que les Anglais eussent même dirigé leur attention sur les provinces du nord.

L'occupation permanente de Halifax, et l'émigration des loyalistes des anciennes provinces, leur donnèrent leur premier élan; mais considérez, milord, que déjà les treize états avaient pris les devants dans la carrière des améliorations. Ils comptaient 3,000,000 habitants de race anglo-saxonne, lors de la révolution; les provinces, au contraire, n'en comptaient que quelques centaines au commencement, et quelque milliers à la fin de la guerre. Votre seigneurie comprendra facilement, j'espère, que même avec de pareils avantages depuis l'époque de la ratification du traité de Paris jusqu'à ce moment, la partie sud de l'Amérique du Nord devait progresser et croître en nombre avec plus de rapidité que celle du nord, attendu qu'elle possédait dès l'origine une population nombreuse, un commerce florissant et beaucoup de richesse; mais les avantages ne furent pas réciproques. L'excitation et les besoins créés par la guerre de l'indépendance, inspirèrent aux habitants du sud un esprit d'entreprise et de confiance sans bornes en leur propres forces. D'ailleurs, milord, n'avaient-ils pas le commerce libre entre eux et même avec l'univers, autant qu'ils l'ont voulu, ou pu l'obtenir au moyen de leur propre diplomatie. Les provinces du sud possédaient des gouvernements séparés, despotismes demi-paternels qui réprimaient plutôt qu'ils n'encourageaient l'esprit d'entreprise. Souvent entravées par des tarifs hostiles, n'ayant aucun lien d'union entre elles, et jusqu'à l'avènement de M. Huskisson, et depuis lors jusqu'à l'abrogation définitive des lois de navigation, la politique restrictive de l'Angleterre paralysa leurs entreprises commerciales.

Les états du sud avaient encore l'avantage sous d'autres rapports. Du moment où leur indépendance fut reconnue, elles eurent le contrôle absolu de leurs affaires intérieures. Votre seigneurie qui a eu les plus amples occasions d'apprécier l'influence restrictive du système colonial, et qui heureusement pour nous a fait croquer ce système, peut facilement concevoir les avantages dont jouissaient nos voisins qui étaient libres de toutes ces entraves. En réfléchissant un peu, vous serez d'avis qu'il est très étonnant que la partie sud ait progressé plus vite que celle du nord, quo cette dernière ait progressé du tout.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Mais je n'ai pas énuméré toutes les sources d'inégalité. Le gouvernement national des États-Unis apprécia de bonne heure tout le prix et l'importance de l'émigration. Il acheta les terres des Sauvages, recula ses frontières, soit par des achats ou à l'aide d'une heureuse diplomatie, fit explorer le territoire et le disposa de manière à faciliter la colonisation. Les États, ou les associations publiques fondées chez eux, empruntèrent des millions à l'Angleterre, ouvrirent des chemins, tracèrent et disposèrent les lois, et firent des annonces dans toutes les parties de l'Europe, en ne ménageant ni le *puff* ni l'exagération. Le gouvernement général seconda habilement, ou plutôt suggéra lui-même cette politique. Il dressa une constitution appropriée à ces nouveaux établissements, leur donna le droit de se gouverner eux-mêmes, sous certaines formes et avec certaines modifications, dès l'instant que l'accumulation des plus simples matériaux devenait susceptible d'organisation; et les forma en de nouveaux États, avec droit de représentation dans les conseils nationaux aussitôt que leur population atteindrait le chiffre de 40,000 âmes.

Qu'a fait l'Angleterre durant tout ce temps? Presque rien: elle était trop occupée des guerres et de la diplomatie européennes, gaspillant des millions pour soulever des princes étrangers, dont les domaines étroits, jetés dans un des lacs du Canada, en auraient à peine grossi les flots. Qu'avons-nous fait dans les provinces pour peupler les territoires du nord? Que pouvions-nous faire? Jusqu'à 1815, les guerres de l'Angleterre occupèrent exclusivement notre attention, et notre commerce se trouva paralysé par le peu de sûreté qu'offraient nos côtes et nos havres. Jusqu'à la promulgation de la dépêche mémorable de lord John Russell, du 16 octobre 1839, à laquelle le cabinet actuel a donné plein effet dans les provinces continentales, nous avons été lancés dans des luttes harassantes avec les gouverneurs et les secrétaires d'État, pour obtenir le droit d'administrer nos propres affaires intérieures.

La lutte a cessé; et nous avons maintenant le loisir et les moyens de nous occuper des grandes questions de colonisation et d'améliorations intérieures.—Examiner quels sont nos relations avec l'empire et le reste de l'univers, de nous consulter avec nos frères britanniques sur l'imperfection de ces relations, et sur les meilleurs moyens à prendre pour employer l'exécédant de leur labour et le surplus de nos terres pour notre avantage mutuel, afin que le pauvre soit nourri, les terres incultes occupées, et ce grand empire consolidé et maintenu.

Mais on demandera, quel intérêt le peuple anglais a à cette enquête? Je puis me tromper; mais il a, selon moi, un intérêt plus profond et plus important à cet égard que les colons mêmes.

Le contraste qu'offrent les deux côtés de la frontière américaine est une disgrâce pour l'Angleterre. Cette tache est aussi signalée dans un papier parlementaire, par lord Darham, lord Sydenham, et par les autres gouverneurs et commissaires.

Il n'est pas un voyageur, depuis Hall jusqu'à Buckingham, dans l'esprit duquel cette conviction ne soit gravée par la littérature de son pays. Nous n'avons pas à rougir de ce contraste pour notre propre compte; car nous avons fait tout ce qui dépendait de nous, dans les circonstances où nous étions placés, ainsi que j'ai déjà fait voir en parlant de nos progrès sociaux et commerciaux. Mais nous regrettons le fait, parce que cela nous expose à l'imputation d'une infériorité que nous n'admettons pas, et qui nous fait douter si les hommes d'état britanniques agiront à l'avenir avec plus de sagesse que par le passé en ce qui concerne cette moitié du continent américain.

Il est donc clair qu'il est du devoir et de l'intérêt de l'Angleterre d'effacer cette tache nationale, et de rassurer ses amis dans l'Amérique du Nord, en faisant disparaître les désavantages et les inégalités qui pèsent sur eux.

Ayant ainsi essayé de démontrer, bien que d'une manière très imparfaite, qu'il est du devoir de l'Angleterre, tant sous le rapport de l'économie et du dégrèvement de ses finances nationales et municipales, que de l'obligation religieuse de porter son attention sur l'Amérique Britannique du Nord, permettez-moi un instant d'appeler l'attention de votre seigneurie sur les territoires qu'il importe au peuple du Royaume-Uni d'occuper, organiser et retenir.

Jetez les yeux sur la carte, milord, et vous verrez que la Grande-Bretagne possède sur le continent de l'Amérique du Nord, y compris les îles adjacentes, un territoire de quatre millions de milles carrés. Tous les États de l'Europe, y compris la Grande-Bretagne, n'en comptent que 3,708,781. Allouant 292,129 milles carrés pour les terres intérieures, qui sont plus vastes que ceux qui existent sur ce continent, le territoire que vous possédez est aussi grand que toute l'Europe en entier. En prenant le nombre rond de 4,000,000, et réduisant les milles en acres, cela donne environ 90 acres pour chaque homme, femme et enfant dans le Royaume-Uni. Or, supposons maintenant que vous nous envoyiez 2,000,000 d'habitants, vous soulagez la population de ce nombre de personnes qui, maintenant poussées et pressées par le dénuement, la concurrence ou le crime, remplissent les maisons de travail ou croupissent dans les prisons.

Avec ce nombre, nous serions en état, avec peu ou même sans assistance, de repousser l'aggression étrangère. Nous aurions encore un mille carré, ou 610 acres pour chaque habitant, ou 4480 acres pour chaque chef de famille qui se trouverait alors dans l'Amérique Britannique.

Un tel pays ne mérite-t-il pas la peine qu'on s'en occupe, qu'on étende jusqu'à lui le crédit impérial, qu'on fasse même quelque dépense à même les fonds publics pour le remplir d'amis et non d'ennemis, de chalands et non de rivaux? La politique de la république est de protéger ses manufactures. Or, à quel pays appartientent les cotonnades, les toiles, les lainages, la coutellerie, le fer qu'emploient maintenant, — et le sel, les machines, les fusils et le papier dont se servent les 700,401 émigrés qui se sont transportés aux États-Unis, de 1825 à 1846? A quel pays appartenent les produits qu'ils ont consommés successivement durant chaque année de l'émigration? De quel pays sont les produits qu'eux et leurs descendants vont continuer à consommer? Non pas ceux de la mère-patrie, mais bien des États-Unis. Voilà un aperçu de la question qui devrait ébranler jusque dans son centre chaque ville manufacturière du Royaume-Uni.

Supposez que la république vienne à étendre son tarif sur l'autre partie du continent, ne pourrait-elle pas alors se moquer de la liberté de commerce de l'Angleterre? Mais au contraire, si nous tenons à une politique à nous, et si nous conservons les colonies ces effets britanniques traverseront en foule la frontière, et les Américains devront protéger leur revenu au moyen d'une armée de douaniers s'étendant sur une ligne de plus de mille lieues.

Les hommes d'état en Angleterre veillent avec un intérêt profond au maintien de la balance du pouvoir en Europe. Le plus léger mouvement dans le plus petit État qui tend à produire la moindre vibration, jette l'inquiétude dans le département des affaires étrangères, et augmente souvent ses perplexités et ses

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Leurs. Or, la balance du pouvoir en Amérique ne mérite-t-elle pas la peine d'être maintenue? Supposez-la brisée, comment affectera-t-elle celle de l'Europe? Canning, sans trop de réflexion, s'est vanté d'avoir équilibré la balance du pouvoir dans les deux mondes, en donnant l'existence au nouveau. Or, si cette vantage était justifiable, c'était là un monde au-delà des limites des domaines de la reine. Nous avons un nouveau monde dans les mêmes limites, à la porte même de l'Angleterre, avec des frontières définies, et soumis à son sceptre, de l'aveu même de tous les pouvoirs étrangers. Déjà, il vit, se meut et se développe plein d'espoir, d'avenir et d'attachement à la mère-patrie. Le nouveau monde dont Canning parlait, en calculant les dettes dont il est redevable à l'Angleterre, paraîtra sans doute une création un peu coûteuse: et cependant, dans ce moment même, la petite flotte de la Nouvelle-Ecosse de 2,583 voiles, pourrait balayer tous les vaisseaux de l'Amérique du Sud, des mers Pacifique et Atlantique.

Je ne suis pas alarmiste, milord, mais il est nombre de personnes en Angleterre, et quelques-unes d'entre elles d'un haut rang social et militaire, qui considèrent ces îles comme sans défense contre l'invasion continentale de la part d'une puissance européenne du premier rang. Quelque confiance que j'aie dans leurs ressources, quelque haute idée que je me forme de leur destinée future, je dois avouer que le pouvoir militaire et maritime de la France ou de la Russie, aidé de la marine et d'une flotte de bateaux à vapeur des États-Unis, rendrait la lutte douteuse pour un temps, quelle qu'en fût l'issue définitive. Mais supposons que les États-Unis s'étendent jusqu'à la Baie d'Hudson, en répandant sur l'autre moitié du continent l'esprit dont la Grande-Bretagne sans un seul havre sur l'Atlantique, en la mer Pacifique qu'elle puisse appeler sien, sans un tonneau de charbon pour ses bateaux à vapeur, sans un seul espar pour réparer ses bâtiments; voyez les 5000 vaisseaux que possèdent maintenant les provinces du nord, tous leurs équipages et les pêcheurs qui bordent ses côtes, ajoutés à la force maritime de l'ennemi dont les arsenaux et les avant-postes se trouveraient de 500 milles plus rapprochés de l'Angleterre; où en serait l'Angleterre, même en retenant l'île de Terre-Neuve et les îles occidentales, ce qui même est extrêmement douteux? Cette image est trop pénible pour qu'on s'y arrête autrement que pour montrer combien les questions sur lesquelles j'ai osé appeler l'attention de votre seigneurie se rattachent intimement aux affaires étrangères de l'empire. Je ne donnerai pas d'exemples comme termes de comparaison, parce que je désire montrer comment l'emploi judicieux des ressources de l'Amérique du Nord peut, non-seulement détourner le danger en temps de guerre, mais encore contribuer à soulager les besoins du gouvernement de la métropole, en temps de paix.

Il n'est pas de passion plus forte, milord, que le désir de posséder quelque portion de la surface du globe, d'appeler sien un morceau de terre, n'importe en quel lieu. Combien peu d'Anglais qui se vantent de dominer les mers, possèdent un seul arpent de terre! Un Anglais appelle sa maison son château; peut-être est-il raison; mais il est rare que ce château soit assis sur un sol qui lui appartienne. Combien peu d'entre eux qui ne soient exposés à être expulsés de leurs châteaux ou à les voir nivelés de dessus le sol, lorsque leurs baux expirent.

Il n'y a pas d'état exact, mais on estime que le nombre des propriétaires dans le Royaume-Uni est de 80,000.

Des 2,020,000 habitants de l'Ecosse, 636,093 vivent d'agriculture; tous les autres, forcés qu'ils sont par le prix élevé des terres, sont employés dans le commerce

et les manufactures. Les montagnards expulsés de leurs montagnes croupissent dans les appendis de Gretnock; les enfants des habitants des terres basses périssent annuellement dans les grandes cités, faute d'emploi, d'air et d'aliments.

En Irlande, 44,262 fermes n'ont ou n'avaient récemment qu'un seul acre en superficie; et 473,755 fermes avaient de 1 à 30 acres en moyenne. Entre 1841 et 1848, 800,000 personnes furent expulsées de leurs modestes fermes; leurs huttes dans bien des cas, furent brûlées sur leurs têtes, et leurs meubles jetés et entassés dans les rues.

D'où viennent le chartisme, le socialisme, les projets agraires d'O'Connor, toutes ces théories dangereuses pour la propriété, et ces prescriptions nouvelles sur le partage de la propriété? Tout cela provient de l'état actuel de la propriété immobilière, de ce que la grande masse du peuple dans les trois royaumes ne possède aucune partie du sol, pas un morceau de terrain, quelque petit qu'il soit, nulle habitation autour de laquelle une famille puisse se réunir, nul établissement certain pour leurs enfants. N'est-il pas cruel pour la grande masse de ce peuple, après des siècles ainsi passés dans les guerres étrangères pour acquérir des possessions lointaines; dans des voyages de découvertes et dans toute espèce d'entreprises commerciales; dans les améliorations scientifiques et le développement des principes politiques, n'est-il pas cruel, dis-je, de réfléchir, qu'avec toutes ses batailles par terre et par mer, ses £800,000,000 de dettes, ses taxes, ses impôts, ses droits d'importation, ses prisons comblées de prisonniers, sa taxe des pauvres de £7,000,000, qu'un si petit nombre d'entre ceux qui ont fait et souffert toutes ces choses, possède à peine un pouce de terre sur la surface du globe qu'ils appellent le leur. Tant que cet état de choses durera, la propriété ne sera jamais stable, et la grande masse du peuple sera toujours agitée. A l'aide de bonnes récoltes et d'un gouvernement actif, les prolétaires peuvent pendant un instant oublier les positions relatives qu'ils occupent, mais dans les temps de misère et de dépression, le mécontentement et la jalousie, la haine de la race mieux favorisée, bien que tempérée par une apparence de libéralité et de bienveillance, seront les sentiments qui domineront la multitude. L'armée permanente et 21,000 constables pourront bien les maintenir dans l'ordre pendant un temps, mais s'ils le pouvaient toujours, la question s'éleverait naturellement; avez-vous combattu si longtemps pour maintenir au sein de l'Angleterre un état de siège, une guerre civile toujours imminente?

Un nouvel aspect serait donné à toutes les questions qui naissent de cette condition de la propriété dans la métropole, si une sage appropriation était faite du sol vierge de l'empire. Donnez à l'Écosse qui n'a pas de terre un morceau de l'Amérique du Nord, achetée au prix du sang dont le tartan s'est empreint sur les plaines d'Abraham. Que l'Irlandais ou l'Anglais dont les compatriotes ont combattu corps à corps à Blordy Creek ou ont chargé l'ennemi à Queenston, ait un coin de la terre pour laquelle ses ancêtres ont combattu. Qu'ils aient au moins l'option de devenir propriétaires et le choix d'une occupation, et un pont pour les traverser. Cette politique tendrait à conserver les droits de propriété, et à soulager permanemment le peuple; elle ferait cesser les plaintes de ceux qui crient aux lois agraires, et augmenterait le nombre des propriétaires. Le pauvre homme qui verrait devant lui la perspective de s'assurer 100 ou 1000 acres de terre par un travail modéré, n'envierait plus le propriétaire des trois royaumes, dont la propriété devait sa valeur à une culture perfectionnée, mais n'avait pas une étendue beaucoup plus considérable. Mais on pourra prétendre que si ce système est adopté, il aura l'effet de verser les habitants des royaumes-unis dans l'Amérique du Nord et de diminuer considérablement leur population. De ceux qui peuvent

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

vivre dans l'aisance et avec sûreté dans la Grande-Bretagne ou l'Irlande, il y en a bien peu qui en sortiront. L'attachement au pays, avec toutes les associations qui le rendent cher, est la première restriction. Les classes élevées et les classes riches se grouperont toujours autour du siège de l'empire. La valeur du marché métropolitain retiendra toujours les agriculteurs qui peuvent trouver une occupation profitable dans le pays. L'accumulation de capitaux, la science et les machines qui se trouvent réunies dans les grands centres commerciaux et manufacturiers, agrandiront progressivement le champ des travaux en proportion exacte de la diminution des taxes. En outre, beaucoup d'émigrés qui ont fait leur fortune en dehors, reviendront continuellement au pays afin de participer au luxe, au raffinement, à la plus haute civilisation qu'incontestablement ces îles conserveront toujours au degré le plus éminent. Le Massachusetts, l'état de la Nouvelle York et la Pensylvanie voient grandir leurs villes, et croissent en richesse et en population, bien que toutes les riches terres de la république invitent leurs habitants à émigrer, et qu'il n'y ait pas d'océan à traverser. Les lois naturelles qui les protègent agissent plus puissamment ici, où il y a beaucoup plus d'attractions.

Mais il est temps, milord, que j'anticipe sur les questions qui s'élèveront naturellement. En supposant que ce système soit bon, combien en coûtera-t-il pour le mettre à exécution ?

Voyons d'abord combien coûte le système actuel, ou plutôt les établissements publics sans système :

<i>Taxe des pauvres.</i>	Angleterre	£6,180,765
	Ecosse	544,334
	Irlande	1,216,679
<i>Force constabulaire.</i>	Angleterre	579,327
	Irlande	502,500
<i>Condamnés à la déportation tant dans la métropole que dans les colonies . . .</i>		378,000
<i>Emigration, 1849, (non compris les passagers de chambre) payée au moyen de fonds privés ou des paroisses</i>		1,500,000
<i>Payée par le gouvernement</i>		228,300
		£11,189,911

La dépense des prisons, ou la partie de cette dépense qui pourrait être épargnée si le tableau criminel était moins chargé, peut bien justement être ajoutée à cette somme. La prison de York a coûté £1200 par tête pour chaque criminel—somme suffisante, suivant la remarque de l'inspecteur, "pour construire pour chaque prisonnier une maison, une écurie et une remise." On pourrait y ajouter aussi une partie considérable des frais des procès, et comme de 20 jurés ont dû être sommé pour juger la plupart des 48,671 personnes condamnées en 1846, la perte d'un temps précieux formerait encore un item assez considérable.

Nul économiste ne peut évaluer le montant des objets volés par ceux que la misère a d'abord rendus criminels ; et nul homme ne sera jamais assez habile pour calculer ce que valent la vie des hommes assassinés et les propriétés détruites dans les troubles agraires lorsque la misère pousse au désespoir.

Mon plan de colonisation et d'émigration est extrêmement simple.

Il comprend—

Des bateaux à vapeur transatlantiques pour le pauvre aussi bien que pour le riche ;

La colonisation des terres incultes de l'Amérique du Nord, et

Des travaux publics pour occuper la population.

Je ne propose pas que le gouvernement britannique paie le passage en Amérique de personne. Par conséquent, je n'ai pas besoin de combattre les arguments

qui sur ce point les commissaires des terres et de l'émigration opposent à des projets mal digérés qui sont soumis sans grande connaissance et sans réflexion. Chacun doit lui-même payer son passage ; mais le gouvernement, ou quelque association nationale, ou une compagnie publique organisée pour cet objet, devra les protéger contre les éventualités qui les accompagnent aujourd'hui et leur assurer le bon marché, la rapidité, et la certitude des départs et des arrivées. Si cela était fait par l'emploi de bateaux à vapeur d'une construction convenable, toutes les misères d'un long voyage, avec leur accompagnement inévitable—la maladie et la mort, et la perte de temps et de ressources en attendant le départ des vaisseaux marchands de ce côté de l'Atlantique, et de l'autre côté les amis et les moyens de transport, seraient évitées par cette simple disposition. Une subvention égale à la moitié de celle qui est maintenant accordée pour le transport des malles suffirait pour établir des omnibus sur l'Océan pour les pauvres. Ou si le gouvernement par une aide directe pour des travaux publics, ou en donnant la garantie du crédit impérial afin de mettre les colonies en état de les construire, procurait de l'ouvrage, et ouvrait des terres aux établissements le long d'une ligne de chemin de fer de 635 milles, ces navires pourraient être fournis par entreprise privée.

En référant au rapport des commissaires pour 1847, votre seigneurie verra qu'en cette année de famine et d'épidémie, 17,445 sujets britanniques sont morts dans le trajet en se rendant au Canada ou au Nouveau-Brunswick, en quarantaine, ou dans les hôpitaux, sans parler de ceux qu'a emportés la contagion semée dans les villes et les établissements provinciaux. Un nombre égal, il y a trop raison de le craindre, est mort en se rendant ou aux Etats-Unis ou dans ce pays. Dans les années ordinaires, la mortalité sera nécessairement bien moindre, et elle pourra toujours être diminuée par les mesures plus sévères établies depuis par le parlement. Mais les mauvaises récoltes, les dépressions commerciales, et leur tendance inévitable à forcer des portions considérables d'une dense population à sortir du pays, devraient être prévues ; et aucun règlement ne saurait protéger de grandes masses d'émigrés arrêtés dans les ports de mer contre les retards, la fraude, la cupidité et les faux renseignements. Aucun soin préalable ne peut empêcher la maladie de se déclarer dans des vaisseaux encombrés qui sont quarante ou cinquante jours à la mer, pour ne rien dire des dangers des collisions et des naufrages.

Remarquez les effets produits sur les classes les plus pauvres de ce pays. L'émigration n'est pas pour eux ce qu'elle pourrait être,—une excursion joyeuse à la recherche de terres, d'emploi et de fortune. C'est une entreprise pleine de périls où un très grand nombre périt dans les années de famine et d'épidémie, et beaucoup dans les années ordinaires, même avec les meilleurs règlements que le parlement puisse établir.

Le remède à tout cela,—simple, sûr et peu dispendieux,—c'est l'omnibus transatlantique.

Il est possible de construire des bateaux à vapeur capables de transporter 1000 passagers avec autant de confort qu'on en trouve dans un char de première classe sur un chemin de fer, et avec assez d'espace en outre pour tout le bagage. Si ces vaisseaux partaient de Londres, Southampton, Liverpool, Glasgow, Belfast, Cork ou Galway alternativement, ou lorsque le besoin s'en ferait sentir, à certains jours fixes, les émigrants sauraient en quel endroit et à quelle époque ils pourraient s'embarquer, et seraient à l'abri des conséquences, des retards, de la fraude et des faux renseignements.

Le rapport des commissaires fait voir que, l'année dernière, la somme dépensée pour les provisions de surcroît et les moyens de transport pour se rendre aux ports

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

d'embarquement et y vivre, s'est élevé à £340,000." La dépense nécessaire pour se rendre au port de mer ne peut être évitée, mais les provisions de surcroît et les frais d'existence aux ports d'embarquement pourraient être réduits considérablement? Mais combien davantage ne pourrait-on pas économiser? La traversée de Londres à Québec par navires à voiles dure en moyenne cinquante-deux jours; de Liverpool, quarante-cinq; de Londres à New-York, quarante-trois; de Liverpool, trente-cinq. La durée moyenne du passage par bâtiments à vapeur de l'un quelconque des ports que j'ai nommés ne devra pas dépasser,—pour la Nouvelle-Ecosse, dix jours, pour le Nouveau-Brunswick et le Canada, douze jours; mais en supposant que quarante-trois jours soient la durée moyenne du passage d'Angleterre en Amérique par navires à voiles, et 13 jours celle de la traversée par les bâtiments à vapeur, voyons quelle économie en résulterait pour le pauvre, même en prenant pour base le chiffre actuel de l'émigration.

En 1849, 209,498 émigrés ont laissé la Grande-Bretagne et l'Irlande pour l'Amérique. Une très grande proportion des Irlandais a eu un voyage par terre et une traversée à faire pour se rendre à quelque port anglais avant de s'embarquer sur l'Atlantique. Mais ne comptons pas le temps qu'ils y ont mis; multiplions le nombre des émigrés par trente et nous aurons le nombre de jours qu'auraient gagné ces pauvres gens, s'ils avaient été transportés au moyen de la vapeur. Il est clair qu'ils ont perdu 8,984,940 jours sur la mer, dans l'année pour eux la plus précieuse dans la vie, et durant la partie la plus utile de cette année. En évaluant leur travail à un chelin par jour dans les pays où ils se rendent, il en résulte une perte de £449,947.

L'emploi de bâtiments à vapeur trans-atlantiques produirait une économie égale à cette somme et ferait disparaître la fièvre contractée à bord, les maladies et la mort. Le gouvernement anglais a dépensé, en 1847, dans les seules provinces du Canada et du Nouveau-Brunswick, pour soigner les malades et inhumer les morts, la somme de £124,762 sterling. Les omnibus trans-atlantiques, établis soit par le gouvernement ou par une compagnie privée, épargnerait tout cela à l'avenir. Les lois restrictives des colonies disparaîtraient, et du moment où il y aurait la certitude que les émigrés arriveraient en état de santé, quelque pauvres qu'ils fussent, les habitants des colonies prépareraient des terres pour eux, et les recevraient à bras ouverts.

L'économie de temps et de dépense de notre côté de l'Atlantique serait également immense. Ces bâtiments pourraient suivre les côtes méridionales des provinces inférieures et débarquer les émigrés partout où il serait nécessaire, de Sydney à St. André, en passant par le détroit de Canso; ils pourraient desservir toutes les côtes septentrionales, y compris l'île du Prince-Edouard. Ils pourraient aller directement au St. Laurent et débarquer les émigrés sur tous les points entre Gaspé et Québec.

Connaissant exactement le moment où ils doivent attendre les bâtiments, les habitants de notre pays feraient venir leurs parents et leurs amis d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse, et ils seraient tous prêts avec leurs embarcations et leurs voitures pour les transporter chez eux sans frais et sans délai du moment où ils arriveraient.

Nous aurions ainsi une émigration britannique saine et presque en état de subvenir à ses propres besoins, autant qu'il serait possible de leur fournir de l'ouvrage, quand même il ne serait pas commencé de travaux publics.

Mais même sans qu'il en coûtât un sou au gouvernement anglais, des mesures seraient bientôt prises pour agrandir le champ du travail. Du moment où il serait possible de compter avec certitude sur l'arrivée

d'émigrés en bonne santé, sur des points convenables, et dès l'ouverture de la navigation, les gouvernements provinciaux délimiteraient et prépareraient des terres pour les établissements, les annonçant à l'avance dans tous les ports de mer de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Ils autoriseraient les députés-arpenteurs de chaque comté à agir comme agents de l'émigration et à placer les émigrés. Ils comandaient aux magistrats des comtés de dresser, aux sessions d'automne ou d'hiver des tableaux indiquant le nombre et la classe d'émigrés qu'il conviendrait d'introduire dans le comté le printemps suivant, ainsi que le nombre d'enfants des deux sexes dont ils seraient disposés à se charger et à mettre en apprentissage.

Les propriétaires de grandes étendues de terres incultes les prépareraient bientôt pour les établissements, en employant les mêmes moyens et par les mêmes efforts.

Tout cela peut être réalisé par l'emploi de bâtiments à vapeur pour les pauvres, et je suis convaincu qu'on pourrait les consacrer au service public sans qu'il en coûtât au pays. Si l'on m'oppose qu'en les employant ainsi il y aurait moins à faire pour les bâtiments à voiles, je réponds: non; au contraire il s'en suivrait une augmentation annuelle constante du nombre des bâtiments anglais et coloniaux, afin de suffire aux besoins croissants du commerce et des échanges réciproques que cette émigration favorable ne manquerait pas de créer.

Mais, milord, je désire voir ces bâtiments à vapeur à bon marché établis pour une saison; c'est afin qu'ils puissent ramener de temps en temps ces Anglais, Irlandais et Ecossais, et leurs descendants du pays de leurs pères, afin d'y parcourir les lieux consacrés par l'histoire ou rêver les souvenirs de leur première jeunesse; afin de contempler les triomphes et les gloires modernes de l'Angleterre, et les comparer avec ceux de la grande république qui nous avoisine. Il est impossible aujourd'hui de se procurer cette noble jouissance sans des dépenses qui forcent la grande masse des sujets coloniaux de sa majesté de s'en priver.

Réduisez la durée du passage à dix jours et la dépense à £5, et des milliers de voyageurs viendraient ici chaque été, pour s'en retourner pleins d'ardeur vers leurs compatriotes des îles britanniques et enseigner à leurs enfants à comprendre la politique de la Grande-Bretagne et révéler ses institutions.

Vous devez voir, milord, que je n'ai jusqu'ici rien suggéré qui pût entraîner le gouvernement de sa majesté à des dépenses considérables; au contraire je crois que même le coût des bateaux à vapeur pour les émigrés serait plus que compensé, soit par la réduction des dépenses du service naval, le retranchement des dépenses des lazarets et des quarantaines, ou le dégrèvement qu'un bon système d'émigration produirait de suite dans quelques-unes, sinon dans toutes les branches du service public, qui maintenant coûtent £11,000,000 sterling. Un léger calcul suffirait pour démontrer que l'établissement d'un demi-million de sujets britanniques dans les provinces de l'Amérique du Nord, où les droits sur les manufactures anglaises varient de 6½ à 12½ pour cent, et dans les Etats-Unis où ils varient de 15 à 100 pour cent; se monterait à plus que toute la somme nécessaire pour établir ces bateaux à vapeur.

Pour prouver cet avancé, je vais faire un choix dans le tarif des Etats-Unis d'un certain nombre d'articles qui intéressent vivement les manufacturiers anglais. Il comprend 100 articles et branches de manufactures sur lesquels les droits ne s'élèvent pas à peu d'exceptions près dans la Nouvelle-Ecosse à plus de 6½ par cent.

Manufactures anglaises qui paient 15 par cent dans les Etats-Unis.

Etoffe, chanvre ou lin, manufacturés.
Acier en barres, trempé ou flu.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Fer-blanc en plaques, feuilles.
Zinc.*Articles payant 20 par cent.*

Acides de toutes descriptions.
Articles servant au tannage ou à la teinture.
Couvertures (*blankets*).
Livres blancs, reliés ou non reliés.
Bonnets, gants, guêtres, mitaines, chaussons, bas, chemises et caleçons de tricot.
Chocolat.
Couperose et vitriol.
Baguettes, écrous, clous et chevilles de cuivre, cuivre à doublage, cuivre en feuilles et en lames.
Fourrures préparées.
Collo.
Poudre à canon.
Chapeaux et formes de chapeaux en laine.
Huiles pour la peinture.
Noir de fumée.
Cuir.
Plomb en saumons, barres et feuilles; plomb en tuyaux, et plomb à tirer.
Toiles de toutes descriptions.
Litharge.
Drèche.
Manufactures de lin.
Manufactures de chanvre.
Marbre, non confectionné.
Substances minérales et bitumineuses.
Drogues médicinales.
Métaux non manufacturés.
Instruments de musique de toutes descriptions.
Aiguilles de toutes descriptions.
Peintures, sèches ou boyées.
Papier pour tentures.
Tuiles et briques.
Publications périodiques.
Mastic.
Plumes d'oie.
Sellerie.
Papier à enveloppes.
Peaux, tannées et préparées.
Chandelles et bougies de blanc de baleine.
Acier.
Planches stéréotypées, métal de caractères d'imprimerie, et caractères.
Chandelles de suif.
Dentelles de fil.
Velours.
Blanc et rouge de plomb.
Verre à vitres de toutes descriptions.

Articles payant 25 par cent.

Boutons et moules de boutons de toutes descriptions.
Flanelles, baiettes et flanelle à tapis.
Cables et cordages.
Dentelles, filot et cordonnet de coton.
Soies floches.
Manufactures de crin, communes.
Manufactures de coton.
Manufactures de poil de chameau.
Manufactures de soie.
Articles de bonneterie.
Nattes et articles servant à les confectionner.
Ardoises.
Laine filée.

Articles payant 30 par cent.

Aile, bière et porter.
Articles d'argentine ou argent allemand.
Articles portés par les hommes, femmes ou enfants de quelque matière qu'ils soient composés, confectionnés à la main en tout ou en partie.
Parfums.
Manufactures d'herbe, paille, ou feuille de palmier.
Manufactures de crin, fines.

Appendice
(N.)

9 Juin.

Manufactures de caoutchouc.
Cusques, chapeaux, manchons, collets de pelletterie.
Tapis, étoffes à tapis, et tapis de pied.
Voitures et parties de voitures.
Fromage.
Vêtements de toutes descriptions.
Articles pour harnais et voitures.
Houille et coke.
Peignes.
Pâtisserie.
Bouchons.
Coutellerie de toutes descriptions.
Bijoux.
Jouets.
Articles de poterie, faïence, et grès.
Articles d'or.
Plumes et fleurs artificielles.
Matériaux pour les parapluies.
Meubles et ébénisterie.
Verres peints.
Articles de verre et porcelaine.
Fer en barres ou en saumons, ou autres formes.
Fonte de fer.
Articles style du Japon.
Manufactures de coton, lin, soie, laine ou tricot, brodées.
Marbre, ouvré.
Manufactures de papier ou papier mâché.
Manufactures de bois.
Mousquets, carabines et autres armes à feu.
Ocres.
Toiles cirées.
Articles plaqués et dorés.
Cartes à jouer.
Savon.

Articles qui paient 40 pour cent.

Verre taillé.
Manufactures de bois rares.
Manufactures de tabac.
Ornements d'albâtre et de spath.
Confiseries.
Viandes, poissons et fruits de conserve.

Articles payant 100 pour cent.

Eau-de-vie, whiskey, et autres esprits distillés des grains.

On pourrait dresser une liste semblable des produits et articles des Indes Orientales et des colonies britanniques, et du nombre infini des petites manufactures qu'ils alimentent, et auxquels ces droits élevés s'appliquent.

Je passe maintenant au seul point dont il me reste à parler, la formation de travaux publics d'une utilité approuvée, comme moyen de donner de la force à l'empire, — de développer les ressources des provinces, et d'activer la colonisation en la régularisant.

M'étant étendu, milord, dans une lettre précédente sur cette branche de mon sujet, je n'ai pas besoin de répéter ce que ce papier contient. Chaque maille apporte de nouvelles preuves de l'impatience avec laquelle les habitants de toutes les classes dans les provinces soupirent après l'établissement de ces grandes lignes de communication inter-coloniale et continentale qui doivent, non-seulement nous lier ensemble et assurer aux provinces britanniques de grands avantages commerciaux, mais réduire au moyen de bâtiments à vapeur l'Atlantique à l'état de chenal britannique, et prolonger en quelques années la rue de Strand jusqu'au lac Huron, et peut-être définitivement et même de notre temps, jusqu'à l'Océan Pacifique, tant le monde fait de rapides progrès.

La Nouvelle-Ecosse fera les premiers 130 milles de cette communication, et garantira le gouvernement anglais de toute perte, — s'il accorde son crédit. Nous ferons davantage, nous préparerons nos terres, recueillerons des renseignements, nommerons un agent

Appendice
(N.)

9 Juin.

dans chaque comté, et abolirons nos taxes sur les émigrés, offrant aux meilleures conditions une nouvelle patrie à tous ceux qui veulent venir s'établir parmi nous. Si le gouvernement de sa majesté ne s'oppose pas à ce que l'on emploie de cette manière la partie de ses troupes qui n'est pas nécessaire pour le service des garnisons, nous ajouterons une bonne proportion à leur paie, ou nous leur donnerons, le long de la ligne, des terres que leur discipline servirait à défendre en temps de guerre; ce qui épargnerait à l'Angleterre la dépense de ramener ces vétérans en Angleterre.

Que la Nouvelle-Ecosse soit en état de remplir les obligations qu'elle pourrait contracter envers le gouvernement impérial, c'est ce qui peut être apprécié en référant à ses progrès passés et à l'état actuel de ses finances.

Dans son dernier ouvrage, Montgomery Martin, estime que la province, tant meubles qu'immeubles, vaut £20,700,000. Mettant de côté les terres, et les propriétés sur lesquelles aucuns travaux n'ont été faits, nous portons cette valeur à £15,000,000. Tout cela a été créé dans le cours d'un siècle, par l'industrie de quelques milliers d'émigrés et de loyalistes et leurs descendants. J'ai déjà fait allusion au nombre de nos bâtiments comme preuve de la prospérité de notre commerce.

Depuis les vingt dernières années, de 1826 à 1846, la proportion a augmenté de plus du double, le tonnage s'étant élevé, dans le cours des dix dernières années de cette période, de 96,996 à 141,043 tonneaux.

Les exportations ont augmenté en vingt ans de £267,277 à £831,071.

Le revenu de la Nouvelle-Ecosse provient principalement des importations, de la régale sur les mines, et de la vente des terres de la couronne. Il n'y a pas d'impôt foncier, ni d'impôt sur le revenu, ni cotisations, sauf les taxes pour les pauvres et des comtés qui sont prélevées par cotisations locales.

Son tarif est le moins élevé de l'Amérique. Ses droits *ad valorem* sur les marchandises d'Angleterre sont de 6½ pour cent; en Canada, ils sont de 12½ pour cent.

La dette de la province se montait en tout, le 31 décembre 1849, à £105,643 13s. 1d. Le receveur-général m'écrit qu'il y a eu, l'année dernière, une augmentation dans le revenu de £15,000, ce qui réduira la dette à £90,643 13s. 1d. Sur cette somme rien n'est dû à l'étranger. Les bons provinciaux qui circulent et se maintiennent par la demande qu'on en fait pour payer les droits de douane, représentent £59,864 de la somme entière; ils ne portent pas intérêt. Sur la balance, £40,000 sont dus aux dépositaires de la banque d'épargne, qui reçoivent 4 pour cent. Les porteurs de certificats pour le reste de la dette reçoivent 5 pour cent.

Les biens-fonds possédés par le gouvernement dans la seule ville de Halifax suffiraient pour payer la dette entière, qui pourrait être éteinte en consacrant à cet objet le surplus du revenu pendant deux ans.

Le revenu provenant de toutes sources varie de £90,000 à £110,000. Les charges permanentes sur ce revenu, assurées à sa majesté par le bill de la liste civile, sont £10,000. La balance est employée au soutien des autres branches du gouvernement civil, à l'ouverture et l'entretien des chemins, et à l'avancement de l'éducation.

Nous devrions inscrire l'intérêt de l'emprunt dont nous avons maintenant besoin comme première charge contre ce surplus, dans le cas où le chemin de fer ne produirait pas un revenu suffisant: éventualité que

* Ajouté dans l'original.

nous n'appréhendons pas, à en juger d'après l'expérience de nos voisins.

Ce surplus doit augmenter constamment, parce qu'en même temps que la population et le revenu doubleront probablement d'ici à vingt ans, comme il est arrivé durant les vingt dernières années presque sans émigration et sans chemins de fer, les dépenses du gouvernement civil ne seront pas sensiblement augmentées.

Le revenu pourrait être promptement augmenté, et le serait si cela était nécessaire, en élevant les droits *ad valorem*, en réglant autrement les droits spécifiques, ou même si cela était indispensable pour soutenir notre crédit auprès de la métropole, en ayant recours à un impôt sur les successions ou sur les revenus, ou à une taxe foncière.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse possède encore (sans compter les terres du cap Breton) 3,982,388 acres de terres non concédés de la couronne. Au besoin, ces terres pourraient être données en garantie, ou bien le produit net de la vente des terres le long de la ligne pourrait être payé de temps à autre en liquidation de l'emprunt.

La somme totale nécessaire est de £800,000. La ville de Halifax s'étant engagée envers le gouvernement provincial à payer les intérêts sur £100,000, la somme totale à mettre à la charge de toutes les sources du revenu provincial, non compris les taux du chemin de fer, sera de £24,500.

Bien que je ne sois pas autorisé à parler au nom des autres colonies, je puis faire observer que, la province du Nouveau-Brunswick, située entre la Nouvelle-Ecosse et le Canada, possède, en sus de ses sources ordinaires de revenu, 11,000,000 d'acres de terres non concédés. Elle pourrait donner en garantie au gouvernement de sa majesté, le produit de la vente d'autant de millions d'acres de ces terres le long des lignes à ouvrir qu'il serait nécessaire en sus de la garantie de ses fonds publics, pour mettre le pays à l'abri de toute perte. Les troupes pourraient être employées et établies aussi dans cette province. Les terres données en garantie pourraient être vendues aux émigrés; les malles et les soldats d'Angleterre seraient transportés à des prix réduits qui pourraient être portés au crédit des emprunts. Je crois que le Nouveau-Brunswick pourrait, avec quelque aide, faire en sorte que définitivement ses grandes lignes absorberaient et procureraient des terres à des millions d'émigrés; ce qui augmenterait le débouché des marchandises anglaises du montant de leur consommation annuelle, et rembourserait en peu d'années tout emprunt qu'il croirait nécessaire de faire, sans qu'il en coûtât un sou à l'Angleterre.

Votre seigneurie connaît parfaitement les ressources du Canada.

Son intérêt dans ces grands ouvrages ne saurait être exagéré, et devra s'accroître encore par la translation du siège du gouvernement à Québec. Ils apporteraient ses produits au bord de la mer en toutes saisons de l'année; le lieraient par des lignes de communication avec les autres provinces et avec la métropole; préparant ainsi la voie à une grande union industrielle sinon politique dont Québec serait finalement le centre. Il n'y a aucun doute que son gouvernement seconderait toute politique par laquelle cela pourrait être accompli.

Il est un point, milord, d'une extrême délicatesse peut-être; et cependant je vais essayer de l'aborder sans hésitation pour ce qui concerne ma propre province. Quelques-unes des colonies britanniques aspirent à attirer aujourd'hui l'attention en repoussant de leur sein les criminels d'Angleterre, oubliant sans modestie que quelques-unes d'entre elles au moins doivent leur prospérité première à de semblables émigrés, et que des milliers

Appendice
(N.)

9 Juin.

Appendice
(N.)

9 Juin.

d'individus sont annuellement poussés au crime dans ce pays par le manque d'emploi et par la pression irrésistible créée par le plus léger dérangement dans cet état de société si complètement artificiel. Je crois que sur les 43,000 personnes condamnées dans ce pays en 1848, plusieurs milliers méritaient plutôt la pitié que l'infliction d'une peine. Si ces personnes organisées et disciplinées étaient employées aux travaux publics de l'Amérique du Nord, ainsi que cela a été suggéré, je crois qu'ils pourraient avec le temps rentrer dans le sein de la société, et que le gouvernement serait immédiatement délivré de grands embarras. Je ne crains pas de me charger de la responsabilité de cette suggestion, non plus que de ma part de la responsabilité de son exécution. La population que je représente, milord, est généralement religieuse; elle sait que Notre Seigneur n'avait nullement cette susceptibilité manifestée au cap de Bonne-Espérance. Il trouva quelque vertu chez la malheureuse femme que tout le monde avait condamnée; et des deux malfaiteurs suppliciés en même temps que lui, il pensait que l'un au moins n'était pas indigne d'entrer au ciel.

Il a été suggéré que des condamnés pourraient être employés avec avantage sur un grand pied, pour la construction d'un chemin de fer à travers l'Amérique du Nord jusqu'à l'Océan Pacifique. J'aimerais à voir tenter l'expérience sur une petite échelle d'abord; et je ne crois pas que, si on faisait un choix judicieux de ceux qui ont été poussés au crime par la pauvreté et l'extrême misère, ou de ceux dont la conduite aurait été exemplaire pendant un certain temps d'épreuve, les colonies de l'Amérique du Nord s'opposeraient à faire l'expérience, si la localité était bien choisie le long d'une grande ligne qui les intéresserait, et si les condamnés employés étaient bien commandés et retenus par de sévères réglemens. On pourrait former un corps de 150 condamnés organisés et disciplinés militairement avec la perspective ordinaire d'être promus à des commandements subordonnés en récompense de leur bonne conduite. Un procès sommaire et un châtiment immédiat devrait leur être assuré en cas d'inconduite: la détention, l'isolement dans les pénitenciers coloniaux serait une peine convenable, s'ils désertaient ou commettaient quelque nouveau crime. Si une partie du pays comparativement inhabité était choisie pour faire cette épreuve, les travailleurs pourraient recevoir six deniers par jour des fonds coloniaux pendant qu'ils travailleraient, et laisser accumuler la somme jusqu'à ce qu'elle fût suffisante pour leur acheter un lot de terre le long de la ligne, avec des semences et les outils nécessaires pour pouvoir faire une première récolte à l'expiration de leur temps de service.

Je crois que cet essai réussirait. Il n'en coûterait pas plus au gouvernement impérial qu'il ne dépense maintenant pour maintenir ces gens ailleurs. La colonie où ils seraient employés gagnerait la différence entre six deniers par jour et le prix ordinaire des salaires comme compensation pour le risque qu'elle courrait; et définitivement, ces hommes deviendraient acquéreurs de terres incultes, et plusieurs d'entre eux de bons colons.

En terminant, milord, permettez-moi de solliciter votre indulgence à cause de la longueur de cette communication, je ne me pardonnerais jamais d'avoir fait perdre un temps précieux à votre seigneurie, n'était-ce que les sujets dont elle traite sont nombreux ou très importants.

J'ai, etc.,

(Signé) JOSEPH HOWE.

Au très Hon. Comte Grey,
etc., etc., etc.

No. 3.

Copie d'une lettre de B. Hawes, écuyer, à J. Howe, écuyer.

Appendice
(N.)

9 Juin.

DOWNING STREET,
10 mars 1851.

MONSIEUR, — J'ai à vous informer, de la part du comte Grey, qu'il est enfin en mesure de vous communiquer la décision du gouvernement de sa majesté sur la demande contenue dans vos lettres du 25 novembre et du 16 janvier, d'une aide pour la construction du chemin de fer projeté à travers la Nouvelle-Ecosse. Vous savez déjà, par les conversations répétées que vous avez eues avec lord Grey, que sa seigneurie et ses collègues attachent une extrême importance, non seulement pour les colonies directement intéressées, mais pour l'empire en général, à la construction d'un chemin de fer par lequel une ligne de communications serait établie sur le territoire britannique, entre les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et du Canada; et que divers plans, qui ont été suggérés pour l'accomplissement de cet objet, ont reçu la considération la plus attentive.

Il paraît par la dépêche de Sir John Harvey, du 20 août 1850, ainsi que par vos lettres et par les communications verbales que vous avez faites à lord Grey, que le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, comptant avec assurance sur le concours de la législature, désire entreprendre la construction de la partie de la ligne projetée qui passe à travers cette province, et se propose d'obtenir pour cet objet un emprunt de £800,000, somme à laquelle on estime le coût de l'ouvrage. L'aide que lord Grey entend que vous demandiez au nom de la province, est que le paiement de l'intérêt d'un emprunt égal à cette somme, soit garanti par le parlement impérial, ce dont l'effet serait que l'argent pourrait être obtenu à des conditions beaucoup plus favorables que celles qui, sans cela, seraient exigées par les prêteurs.

J'ai ordre de vous informer que le gouvernement de sa majesté est prêt à recommander au parlement que cette garantie soit accordée, ou que l'argent nécessaire soit avancé du trésor britannique à des conditions que je vais maintenant expliquer.

En premier lieu, comme le gouvernement de sa majesté est d'opinion qu'il ne serait pas justifiable de demander au parlement de permettre que le crédit de ce pays fût engagé pour aucun objet qui ne serait pas d'une grande importance à l'empire britannique comme un tout (et il ne regarde pas le chemin de fer projeté comme tel, à moins qu'il n'établisse une ligne de communication entre les trois provinces), il faut qu'il soit bien entendu que l'ouvrage ne devra pas être commencé, et qu'il ne devra être levé aucune partie de l'emprunt de l'intérêt dont le trésor britannique sera responsable, jusqu'à ce qu'il ait été pris des arrangements avec les provinces du Canada et du Nouveau-Brunswick, par lesquels il sera pourvu à la construction d'une ligne de chemin de fer passant entièrement sur le territoire britannique de Halifax à Québec ou à Montréal, à la satisfaction du gouvernement de sa majesté.

Afin que de tels arrangements puissent être pris, le gouvernement de sa majesté se chargera de recommander au parlement qu'il soit donné à ces provinces la même aide qu'à la Nouvelle-Ecosse, aux fins d'obtenir les emprunts pour la confection de leurs portions respectives de l'ouvrage. S'il se trouvait qu'en laissant à chaque province à faire la partie de la ligne qui traversera son propre territoire, la part du coût total de l'ouvrage qui retomberait sur quelque une des provinces excédât sa part des avantages qui en résulteraient, dans ce cas, il restera une question à considérer ultérieurement, savoir, — si les autres provinces ne devraient pas contribuer pour quelque chose à sa part de la ligne;

Appendice
(N.)

9 Juin.

mais il doit être clairement entendu qu'il faudra qu'il soit pourvu à tout le coût de la ligne par des emprunts contractés par les provinces en telles proportions qu'il sera convenu, sous la garantie du parlement impérial.

La manière dont les bénéfices provenant du chemin de fer, lorsqu'il sera achevé, devront être partagés entre les provinces, sera aussi le sujet d'une délibération ultérieure.

Vous remarquerez que j'ai dit que la ligne doit passer dans tout son parcours à travers le territoire britannique; mais le gouvernement de sa majesté n'exige pas que la ligne soit nécessairement celle recommandée par le major Robinson et le capitaine Henderson.

Si l'opinion qui est partagée par beaucoup de personnes capables de former un jugement est fondée, qu'on peut trouver une ligne plus courte et meilleure à travers le Nouveau-Brunswick, cette ligne devra être préférée comme de raison, et il y aura assez de temps pour décider cette question pendant que la première partie de la ligne sera en voie d'exécution. Il doit être aussi entendu que le gouvernement de sa majesté n'aura aucune objection à ce que, dans le plan à adopter, il soit pourvu à l'établissement d'une communication entre le chemin de fer projeté et le chemin de fer des Etats-Unis. Toute déviation de la ligne recommandée par le major Robinson et le capitaine Henderson devra cependant être soumise à l'approbation du gouvernement de sa majesté.

On exigera en outre que les différentes législatures provinciales passent des lois qui fassent des emprunts qu'elles contracteront une première charge sur le revenu provincial, après les dettes et paiements existants à compte des listes civiles accordées à sa majesté par les lois actuellement en vigueur; comme aussi qu'il soit imposé des taxes permanentes (ou devant continuer jusqu'à l'extinction de la dette,) suffisantes pour le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts à contracter, après qu'il aura été satisfait aux susdites charges antérieures. Il faudra de plus que l'emploi de l'argent emprunté sous la garantie du parlement impérial soit fait sous la surveillance de commissaires nommés par le gouvernement de sa majesté et armés de pouvoirs suffisants pour assurer l'application convenable des fonds à l'objet voulu. Les commissaires ainsi nommés ne devront cependant pas s'ingérer des arrangements des gouvernements provinciaux, excepté pour l'objet ci-dessous.

Il faudra aussi maintenir le droit de transporter les troupes, les approvisionnements et les malles sur la ligne du chemin de fer à des taux raisonnables.

Si, au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, vous donnez votre acquiescement à la proposition ci-dessus, lord Grey chargera aussitôt le gouverneur-général des provinces de l'Amérique Septentrionale Britannique de communiquer avec les lieutenants-

gouverneurs du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, auxquels il sera aussi enjoint de la soumettre à la considération de leurs conseils exécutifs respectifs, pour que, s'ils sont prêts à co-opérer à l'exécution de l'entreprise aux conditions proposées, les détails de l'arrangement entre les provinces soient réglés, et la sanction des législatures obtenue pour le plan, de manière à ce qu'il puisse, avec le moins de délai possible, être soumis à l'approbation du gouvernement.

Avant, toutefois, que la mesure proposée puisse être soumise au parlement, il convient d'observer qu'il y a d'autres questions affectant les relations pécuniaires entre la métropole et les colonies, qu'il faudra considérer; mais comme ces questions n'ont que peu ou point de rapport aux Etats-Unis, il n'est pas besoin d'en dire davantage dans cette lettre.

J'ai ordre d'ajouter que lord Grey ne croit pas nécessaire que le gouvernement de sa majesté prenne aucune mesure pour encourager l'établissement de navires à vapeur pour le transport des émigrants pauvres, ce qui est un des sujets sur lesquels vous avez appelé son attention.

S'il y avait une demande pour de tels navires, lord Grey ne doute point qu'ils ne soient promptement fournis par des entreprises particulières; il a même été informé que des bâtiments de grandes dimensions destinés au transport des émigrants, et pourvus de machines à vapeur auxiliaires, sont actuellement en construction, tant dans ce pays qu'en Amérique; et si en entreprenant le chemin de fer projeté on crée une demande de travailleurs dans les provinces britanniques et on ouvre une grande étendue de terres fertiles à l'exploitation des des colons, ces circonstances ne pourront manquer d'amener une extension et une amélioration des moyens de transport qui existent déjà pour les émigrants dans ces provinces.

Enfin, quant à la suggestion contenue dans votre lettre d'employer des forçats à la construction du chemin de fer, j'ai à vous informer que, quoique le gouvernement de sa majesté ne doute point que le coût de l'ouvrage aux provinces ne pût être de beaucoup diminué par ce moyen, en même temps que par des réglemens judicieux, on pourrait obvier à tout risque d'inconvénients graves, il ne serait disposé à faire aucune démarche en vue de l'adoption de cette suggestion, à moins que ce ne fût à la demande expresse des législatures coloniales; mais si la demande en était faite, le gouvernement de sa majesté serait prêt à faire les arrangements nécessaires pour l'emploi d'un nombre modéré de forçats à l'ouvrage, sans qu'il en coûtât rien pour leur garde et leur subsistance à la province qui les aurait demandés.

Je suis, etc.,

(Signé,) B. HAWES.

Joseph Howe, écuyer.

Appendice
(N.)

9 Juin.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GENERAL, datée le 30 du mois dernier, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant la chambre " une liste de toutes les rectoreries établies dans le cours des seize " dernières années, et copie des autorisations respectives exigées par la 31 Geo. III, ch. " 31, section 38, en vertu desquelles elles peuvent avoir été établies ; aussi, une liste des " recteurs auxquels ces rectoreries ont été présentées ; et aussi, une liste de tous les " dits recteurs qui sont décédés ou qui ont été transférés ou se sont retirés, et de " l'époque et de l'autorité en vertu de laquelle les successeurs de ces recteurs ont été " nommés, avec les noms d'iceux."

Par ordre,

J. LESLIE,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,
Toronto, 18 juin 1851.

Appendice
(O.)
18 juin.

ÉTAT indiquant les rectoreries établies durant les seize dernières années ; l'autorité en vertu de laquelle elles ont été établies ; les noms des recteurs auxquelles les dites rectoreries ont été présentées ; une liste des décès, retraites ou changements des dits recteurs ; les noms et dates de la présentation de leurs successeurs, avec l'autorité en vertu de laquelle ils ont été présentés. Le tout conformément à une adresse présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général par l'honorable assemblée législative, datée le 30 mai 1851.

Appendice
(O.)
18 juin.

No.	Rectoreries.	En vertu de quelle autorité établie.	Noms des recteurs présentés.	Date de la présentation.	Décès, retraites ou changements.	Nom des successeurs.	Date de la présentation.	Autorité en vertu de laquelle il a été présenté.	Remarques.
1	Cité de Toronto...	Statut Impérial, 31 Geo. III, chap. 31, et O. C. 16 janv. 1836. Administration de sir J. Colborne.	L'hon. et vénérable John Strachan, D.D.	16 janvier 1836.	Résigné...	Rév. H. J. Grasset, M. A.	16 février 1847.	Lettres missives.	
2	York	do ..	Rév. Chs. Matthews...	16 janvier 1836.	Résigné...	Rév. Alex. Sanson	27 août, 1844.	do.	
3	Etobicoke.....	do ..	" Thos. Phillips, D.D.	21 janvier 1836.	Décédé...	" Hy. C. Cooper..	20 février 1749.	do.	
4	Cobourg.....	do ..	" A. N. Bethune...	18 janvier 1836.					
5	Perth	do ..	" Michael Harris...	18 janvier 1836.					
6	Grimsby	do ..	" Robert F. Grout..	16 janvier 1836.	Décédé...	" F. J. Lundy, D. C. L.	8 février 1850.	do.	
7	Peterborough. ...	do ..	" Robt. H. D'Olier..	16 janvier 1836.	Résigné...	" Chas. T. Wade.	3 sept. 1838.	do.	(Vide Note 1)
8	Woodhouse	do ..	" Francis Evans...	16 janvier 1836.					
9	Bertie.....	do ..	" John Anderson...	16 janvier 1836.	Décédé...	" Elliott Grasset.	8 février 1850.	do.	
10	Blanford	do ..	" William Betteridge	16 janvier 1836.					
11	Ancaster	do ..	" John Miller.	16 janvier 1836.	Décédé...	" W. McMurray.	22 oct. 1840.	do.	
12	Oxford, district de Johnstown.....	do ..	" Henry Patton....	16 janvier 1836.	Transféré à la rectorerie de Cornwall	" Hy. McAlpin..	20 mai 1851.	do.	
13	Cavan.....	do ..	" Samuel Armour..	16 janvier 1836.					
14	Thornhill.....	do ..	" Geo. Mortimer...	16 janvier 1836.	Décédé...	" Dominick Ed. Blako	25 juillet 1844.	do.	
15	Picton.....	do ..	" Wm. Macauloy..	18 janvier 1836.					
16	Prescott.....	do ..	" Robert Blakey...	16 janvier 1836.					
17	Ville d'Elizabeth, district de Johnstown.....	do ..	" W. H. Gunning..	18 janvier 1836.					
18	Wellington square	do ..	" Frederick Mack..	18 janvier 1836.	Résigné...	" Thos. Green..	8 mai 1843.	do.	
19	Port Hope.....	do ..	" James Cogan....	18 janvier 1831.	Résigné...	" Jonath'n Short.	1er mars 1845.	do.	
20	London, township..	do ..	" Benjn. Cronyn...	19 janvier 1836.	Résigné...	" Chs. C. Brough	2 déc. 1841.	do.	
21	London, ville.....	do ..	Dito	18 janvier 1836.					
22	Markham.....	do ..	" N. P. Meyerhoffer.	21 janvier 1836.	Décédé...	" G. S. J. Hill...	8 février 1850.	do.	
23	Kingston	do ..	" Geo. Okill Stuart, archidiacre	21 janvier 1836.					
24	Niagara.....	do ..	" Thos. Green.....	21 janvier 1836.					
25	Belleville, ville...	do ..	" John Cochrane...	21 janvier 1836.	Résigné...	" John S. Grier..	11 nov. 1840.	do.	
					NOTE 1.— Résigné...	Rév. R.J.C. Taylor	2 déc. 1841.	Lettres missives.	

Appendice (O.)

18 juin.

ÉTAT indiquant les rectoreries établies durant les seize dernières années, etc.—(Continuation.)

Appendice (O.)

18 juin.

No.	Rectoreries.	En vertu de quelle autorité établie.	Noms des recteurs présentés.	Date de la présentation.	Décès, retraites ou changements.	Noms des successeurs.	Date de la présentation.	Autorité en vertu de laquelle il a été présenté.	Remarques.
26	Cornwall.....	Statut Impérial, 31 Geo. III, chap. 31, et O. C., 15 janv. 1836. Administration de sir J. Colborne.	Rév. Geo. Archbold...	21 janvier 1836.	Décédé...	Rév. A. Williams.	11 nov. 1840.	Lettres missives.	(Vide note 2)
27	Warwick.....	do ..	" John Radcliffe...	21 janvier 1836.	Résigné...	" Jas. Mockridge	26 déc. 1845.	do.	
28	Napanee.....	do ..	" Saltern Givins...	21 janvier 1836.	Transféré à Oakville.	" Wm. B. Lander	18 février 1851.	do.	
29	Adelade.....	do ..	" Dominick E. Blako	21 janvier 1836.	Tr. à la rectorerie de Thornhill.	" A. Mortimer...	25 juillet 1844.	do.	
30	St. Catharines ...	do ..	" James Clarke...	22 janvier 1836.	Décédé ...	" A. F. Atkinson.	22 oct. 1840.	do.	
31	Beckwith.....	do ..	" Jonathan Short...	22 janvier 1836.					
32	Amherstburgh....	do ..	" Romain Rolph...	22 janvier 1836.					
33	Adolphustown....	do ..	" Job Deacon.....	22 janvier 1836.	Décédé ...	" John A. Muloch	18 février 1851.	do.	
34	Chippewa	do ..	" William Leeming.	22 janvier 1836.					
35	Guelph	do ..	" Arthur Palmer...	21 janvier 1836.					
36	Thorold	do ..	" Thos. Brock Fuller	27 octobre 1840.					
37	Louth.....	do ..	" Geo. M. Armstrong	19 janvier 1843.	Transféré au diocèse de Montréal	" Alex. Dixon, B. A.....	do.	do.	
38	Fredericksburgh..	do ..	" Jno. A. Muloch...	18 février 1851.					
39	Bath.....	do ..	" A. F. Atkinson...	6 août 1838.	Transféré à Ste. Catharines.	" W. F. Stuart Harpur....	11 nov. 1840.	do.	
40	Williamsburgh ...	do ..	" Ed. Jackes Boswell	5 juillet 1844.					
41	Ville de Richmond.	do ..	Point de présentation.						
42	Clark.....	do ..	do						
43	Darlington.....	do ..	Rév. Thos. S. Kennedy.	1er mars 1842.					
44	Barrie, ville.....	do ..	" Samuel B. Ardagh	26 déc. 1846.					
NOTE 2.—					Résigné..	Rév. Jas. G. Beek Lindsay.	5 juillet 1844.	do.	Remplaçant les anciens, il y a er- reur dans le nom.
						" John G. Beek Lindsay.	28 mai 1845.	do.	
					Décédé...	" Henry Patton.	20 mai 1851.	do.	

THOMAS AMIOT,
Député Régistrateur.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR PROVINCIAL,
Toronto, 4 juin 1851.

IMPRIMERIE DE LOUIS PERRAULT, — RUE DES JADINS, QUÉBEC.

RÉPONSE

À UNE ADRESSE DE L'ASSEMBLÉE LEGISLATIVE A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GENERAL, en date du 25 juillet 1850, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement exécutif et la maison de la Trinité, ou le maître du havre de Québec, ou la corporation de cette cité, au sujet de l'agrandissement du marché de la Basse-Ville de Québec.

Par ordre,

J. LESLIE,
Secrétaire.BUREAU DU SECRETAIRE,
Toronto, 10 juin 1851.Appendice
(P.)

10 juin.

Québec, 8 juin 1850.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 4 courant, qui accompagne la requête de divers navigateurs, soumise à la maison de la Trinité de Québec, contre l'agrandissement projeté du marché de la Place de la Basse-Ville; et j'ai à faire observer que j'ai adressé, le 6 courant, au greffier de la cité, une lettre, dont copie est ci-jointe, relativement à cet objet, et qui a été mise sous les yeux du conseil hier soir. Je viens de recevoir une réponse à cette lettre, m'informant que copie du plan et spécification de l'ouvrage me seraient envoyées immédiatement, ainsi que tels renseignements qui pourraient être donnés après des recherches préalables, quant au droit et titre de la corporation au dit marché, et à en étendre les bornes. Je rassemblerai et vous enverrai en même temps tous les autres renseignements que je pourrai me procurer sur ce sujet.

Je profite de cette occasion de vous faire remarquer que le capitaine Boxer, comme maître du havre de Québec, ayant cru de son devoir de poursuivre devant la maison de la Trinité M. Gaspard Garneau, entrepreneur des dits ouvrages, pour avoir jeté une charge de bateau de pierre au lieu du débarquement entre la haute et basse marée. La cause a été entendue mardi dernier, 4 courant, lorsque le conseil du défendeur l'ayant requis de plaider, il fut convenu de lui donner jusqu'à la prochaine assemblée du bureau (hier), dans la croyance que rien d'ultérieur ne serait fait par la corporation jusqu'à la décision de la maison de la Trinité, nonobstant quoi, hier matin, avant la réunion du bureau, le cadre d'un quai (qui doit occuper l'espace extérieur de l'élargissement qui était en voie de construction dans un autre endroit,) a été mis à flot, fixé et comblé, et tous les travaux se continuent maintenant d'après les instructions contenues dans votre lettre. J'ai considéré que, dans ma position particulière, j'avais suffisamment notifié la marche que le gouvernement désirait suivre par la lettre que j'ai écrite, d'autant plus que, vu les circonstances, je ne me suis pas cru suffisamment autorisé à faire aucun autre protêt plus formel, et j'attends, en conséquence, d'autres instructions ultérieures à cet égard.

J'apprends qu'une motion a été faite hier au soir, en conseil, pour suspendre les travaux jusqu'à ce que la décision du gouvernement soit connue, mais qu'elle a été rejetée.

J'ai, etc.,

(Signé) F. W. PRIMROSE,

F. FORTIER, écuyer,
Département des Terres de la Couronne,
Montréal.

I.G.D.R.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 12 courant, concernant la corporation de Québec et la Place du marché de la Basse-Ville, et après avoir pris en considération les circonstances et la correspondance qui a déjà eu lieu à ce sujet, et sans aucun résultat, avec la corporation, je ne crois pas qu'un protêt plus formel de ma part, en ma qualité d'inspecteur-général des domaines de la Reine, induirait en aucune manière les autorités à suspendre leurs procédés, et je n'ai pas, en conséquence, fait ce protêt, et particulièrement dans le cas actuel où un corps public s'est emparé de force d'une partie du domaine public sans autorisation ou permission, et a tenté de détruire un débarcadère public existant depuis un temps immémorial en l'appropriant à d'autres fins. Il me paraîtrait que la seule démarche que puisse prendre le gouvernement, s'il croit que de tels procédés doivent être suspendus, serait de faire poursuivre la corporation par le procureur-général, soit au civil soit au criminel, ou des deux manières, selon qu'il le jugera à propos.

J'ai, etc.,

(Signé) F. W. PRIMROSE.

F. FORTIER, écuyer,
Département des Terres de la Couronne,
Montréal.MAISON DE LA TRINITÉ,
Québec, 4 juin 1850.

MONSIEUR,

Par ordre du bureau de la Trinité, j'ai l'honneur de vous transmettre les copies ci-jointes de lettres du maître du havre et de l'honorable M. le solliciteur Primrose, pour l'information de son excellence le gouverneur-général.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé) E. B. LINDSAY,
G. M. T. Q.L'honorable JAMES LESLIE,
Sec. Prov., Toronto.

(Copie)

QUÉBEC, 1er juin 1850.

MESSIEURS,

La corporation de Québec ayant décidé d'agrandir le quai du marché de la Basse-Ville au-delà des limites de la marée basse, j'ai cru qu'il était de mon devoir de m'adresser à l'honorable M. Primrose; ins-

Appendice
(P.)

10 juin.

pecteur des domaines de la reine, pour avoir son opinion quant au droit assumé par la dite corporation d'agir ainsi sans l'autorisation de la couronne.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous adresser ci-inclus la lettre qu'il m'a adressée à ce sujet, étant décidément d'opinion que l'exécution de ce plan serait très nuisible et très préjudiciable aux nombreux bateaux-à-vapeur, bacs et autres bateaux traversiers qui fréquentent cet endroit pour apporter des provisions dans la ville, cet endroit étant maintenant trop petit pour la réception des dits bâtiments dont un plus grand éloignement du dit quai serait accompagné de quelque danger.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,) EDWARD BOXER,

Maître du havre et
Capitaine de Port.

Au maître, député-maître et
Syndics de la maison de la Trinité,
Québec.

Vraie copie.

(Signé,) E. B. LINDSAY,
G. M. T. Q.

QUÉBEC, 4 juin 1850.

MONSIEUR,

La corporation de la cité de Québec a résolu et ordonné d'agrandir le marché de la Basse-Ville de Québec, on "Finlay." En conséquence, des contrats ont été donnés à divers individus qui se sont engagés à faire ces ouvrages suivant certains plans, devis, etc., etc. Pour mettre à effet ces plans, devis et contrats, basés sur l'ordonnance de la corporation de Québec, il est devenu nécessaire de mettre un escalier au quai avec des degrés ou marches, qui excéderait la ligne de la basse marée de 4 à 5 pieds, mais dans un espace de terrain que la corporation a toujours eu en sa possession et qu'elle possède encore actuellement. En dépit de cette possession indubitable et de ce droit de propriété que la corporation a toujours pensé avoir, le maître du port de Québec, monsieur le capitaine Boxer, empêche les ouvrages sus-mentionnés, sous le prétexte qu'il y a empiétement de la part de la corporation sur le domaine public, et que par suite d'ordres émanés du bureau des terres de la couronne, lui enjoignant de veiller aux droits du gouvernement, sur le littoral du fleuve St. Laurent, formant le port de Québec, il croit devoir intervenir pour conserver les droits (prétendus) du gouvernement. Dans ces circonstances, pour ne pas retarder ces ouvrages, ce qui aurait pour résultat d'exposer la corporation de Québec à de grands dommages envers les contracteurs, et surtout pour éviter un conflit, j'est humblement demandé au bureau des terres de la couronne, une injonction à son agent, *ad hoc*, (le capitaine Boxer), au moyen de laquelle la corporation pourrait terminer ses ouvrages, laissant ouverte et sujette à règlement ultérieur la question de propriété et celle ayant rapport à l'indemnité. De cette manière, les droits respectifs seront sauvegardés, et les autorités auront montré cette bonne harmonie si nécessaire dans les contestations intéressées.

J'ai, etc.,

(Signé,) N. F. BELLEAU,
Maire.

L'honorable J. H. PRICE,
Commissaire des terres de la couronne.

Appendice
(P.)

10 juin.

A son excellence le très-honorable JAMES, comte d'ELGIN et KINCARDINE, chevalier du chardon, gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine-général et gouverneur en chef des provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Isle du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc., etc.

La requête des soussignés, propriétaires de bateaux-à-vapeur et autres bateaux traversiers, pour les habitants qui fréquentent le marché de la Basse-Ville de Québec,

REPRÉSENTE HUMBLEMENT:

Que la dangereuse position dans laquelle vos pétitionnaires sont maintenant placés, en raison de ce que la corporation de la cité de Québec, ayant illégalement pris possession du lieu de débarquement qui a toujours été notoirement à l'usage du public, en l'interceptant dans l'intention de prolonger le quai de huit pieds sur neuf dans la profondeur de l'eau, ce qui, si l'on en permet la construction, porterait le plus grand dommage à vos pétitionnaires.

Qu'ils espèrent humblement qu'il plaira à votre excellence de prendre telles mesures qui pourront empêcher tout changement ultérieur sur cette propriété, qui est celle de la couronne et du public.

Que vos pétitionnaires ont adressé à ce sujet une requête à la corporation, pour être entendus; et que cette requête a été rejetée. C'est pourquoi nous prions votre excellence de nous accorder la protection à laquelle nous croyons avoir droit dans cette circonstance; et nous ne cesserons de prier.

(Signé,) SAMUEL BAKER,
Et 27 autres.

Québec, 8 juin 1850.

MAISON DE LA TRINITÉ,
Québec, 18 juin 1850.

MONSIEUR,

Le bureau de la Trinité ayant eu communication, par l'intermédiaire de l'honorable F. W. Primrose, d'une lettre qui lui a été adressée par M. Fortier, du département des terres de la couronne, en date du 17 juin courant, par laquelle le dit bureau est appelé à se prononcer sur la prolongation projetée par la corporation de la ville de Québec, du lieu de débarquement, au marché de la Basse-Ville; et aussi, sur la question de savoir si ces travaux sont nuisibles et préjudiciables à la navigation, j'ai l'honneur de vous informer, pour l'information de son excellence, que le dit bureau ne peut donner aucune opinion à cet égard avant d'avoir sous les yeux le plan des changements que la dite corporation se propose de faire à la dite place de marché, lequel plan a été refusé par la dite corporation au dit bureau qui en avait fait la demande.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,
Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) E. B. LINDSAY,
G. M. T. Q.

L'honorable JAMES LESLIE,
Secrétaire Provincial,
Toronto.

QUÉBEC, 19 juin 1850.

MONSIEUR,

En référence à votre lettre du 4 courant, accompagnant la requête de certains navigateurs contre la prolongation projetée de la place du marché de la

Appendice
(P.)

10 juin.

Basse-Ville; en référence aussi à votre autre lettre du 17 de ce mois, j'ai l'honneur de vous représenter que la corporation de Québec ne m'ayant pas encore communiqué le plan et les autres renseignements qu'elle m'avait promis, et n'ayant pas eu non plus ni le temps ni l'occasion de puiser dans d'autres sources tous les renseignements relatifs au droit qu'avait la corporation d'en venir aux procédés qu'elle a adoptés, il m'est encore impossible de faire au gouvernement un rapport satisfaisant sur les différents points que ces procédés embrassent; mais comme il m'a été demandé un rapport immédiat, j'accéderai à cette demande autant qu'il me sera possible.

L'endroit dont la corporation s'est emparé pour l'agrandissement de la place de marché de la Basse-Ville occupe, excepté quelques pieds, tout le site de l'ancien lieu de débarquement, tel qu'il a existé de temps immémorial, et qui formait un port sûr pour les bateaux d'embarcation arrivant au marché, pour débarquer des passagers. Il n'occupait pas seulement tout l'espace compris entre la haute et basse marée du fleuve St. Laurent, mais il a été prolongé à une distance considérable dans l'eau où un quai a été jeté à l'entrée du dit lieu de débarquement. Ce lieu de débarquement était anciennement lié et peut être considéré comme ayant renfermé la grève en haut des maisons de la rue St. Pierre, dont la profondeur était bornée par la dite grève ou rivage. A l'époque en question, il n'y avait pas de place de marché derrière les maisons, le marché étant alors tenu sur la place qui est vis-à-vis de l'église de la Basse-Ville. Je vois qu'en 1812, un M. McCallum, alors propriétaire d'une des maisons de la rue St. Pierre, notamment celle qui est au coin de la rue qui descend au lieu de débarquement, ayant cherché à s'emparer de la grève qui se trouve en arrière de sa maison en l'entourant de clôture, a été poursuivi par la couronne dans une action pétitoire et condamné à la restituer comme faisant partie du lieu public de débarquement. La cause fut portée à la cour d'appel et jugement fut rendu le 29 juillet 1815. J'ai lieu de croire qu'on s'est soustrait à de pareils empiétements vers la même époque, et que la couronne a recouvré de cette manière toute la grève et le lieu de débarquement. Je n'ai pas encore pu savoir quand et comment une partie de cette grève a été convertie en place de marché, mais la partie qui s'étend de l'arrière des maisons de la rue St. Pierre jusqu'à la haute marée, a été, il y a quelques années, convertie en marché, et des étaux de boucher occupent l'extrémité sud bâtie sur une espèce de quai. Je pense que l'erection de ce marché est liée à une certaine somme donnée par feu M. Finlay pour l'amélioration de quelque endroit de la ville, et qu'il, si je ne me trompe, a été, du consentement de l'exécuteur, placée entre les mains des magistrats, et appropriée à cet objet, quoique non exactement selon les dispositions du testament. Ceci doit avoir eu lieu vers l'année 1835 ou 37. Je pense que ce lieu étant devenu de fait un marché public, la corporation aura, d'après les termes d'incorporation, obtenu le pouvoir de contrôle sur ce lieu de débarquement et l'aura peut-être destiné à d'autres fins pour l'usage du public; mais je ne puis trouver ni titre, ni autorité quelconque, en vertu de laquelle la dite corporation eut pu s'emparer du dit lieu, l'obstruer ou le détruire. D'après la défense faite lors de la poursuite devant la maison de la Trinité, par M. Garneau, son contracteur, elle semblerait s'appuyer sur l'idée puérile que certains bâtiments chargés de poisson et d'autres provisions occupant cette partie du dit lieu de débarquement et les vendant sur leurs embarcations sans les débarquer, que cela constitue l'endroit où ces bateaux occupent une partie de la place de marché, quoique leurs bateaux soient à flot dans les hautes eaux et que le lieu soit un endroit de débarquement public ouvert à tout vaisseau ou toute embarcation qui s'approchera du dit lieu.

Les renseignements que je donne ici sont, je le sais, très imparfaits, mais ils tendront à diriger l'attention du gouvernement sur ce sujet.

En conséquence de votre lettre du 17 courant, j'ai transmis la requête à la maison de la Trinité pour avoir son rapport, si elle juge à propos d'en faire un, et je ne l'ai pas reçu à temps pour vous l'envoyer par la malle d'hier.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très humble et obéissant-serviteur,

(Signé,) F. W. PRIMROSE.
I. G. D. R.

A. M. l'assistant-commissaire
des terres de la couronne,
Montréal.

QUÉBEC, 26 juin 1850.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus le plan et les explications de l'inspecteur des chemins de la ville de Québec, relativement à l'agrandissement projeté du marché de la Basse-Ville, et que j'ai reçus ce matin. Le plan n'indique point la ligne de haute et basse marée ou le lieu où les pierres ont été mises par le contracteur, M. Garneau, pour charger le quai. Je l'ai, en conséquence, marqué au crayon sur le plan, ainsi que d'autres références qui peuvent être utiles.

Je ferai remarquer, relativement à la poursuite de M. Garneau, par le capitaine Boxer, comme maître du havre, que cette poursuite a été conduite en vertu du règlement passé par la maison de la Trinité en 1818, par rapport aux pierres, décombres, etc., qui sont jetées sur aucun lieu de débarquement ou rivage, de manière à obstruer la navigation. Le jugement du bureau a été unanime. Le défendeur prend maintenant des procédés auprès des juges de la cour supérieure pour obtenir un writ de *certiorari*, afin d'annuler ce jugement auquel s'opposent conséquemment et la corporation de la maison de la Trinité, et le capitaine Boxer, comme accusateurs publics.

On ne peut pas savoir maintenant si le mérite de la cause sera porté réellement devant la cour, attendu que la corporation de la ville fait les objections les plus formelles.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) F. W. PRIMROSE,
I. G. D. R.

A. l'honorable commissaire
des terres de la couronne,
etc., etc., etc.,
Toronto.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CHEMINS,
Québec, 24 juin 1850.

A son honneur le maire, etc., etc., etc.

MONSIEUR,

Conformément à votre ordre du 8 du courant, m'enjoignant de faire des recherches dans les archives de la corporation, aux fins d'établir le droit de la municipalité au marché de la Basse-Ville et à la place du débarquement, j'ai l'honneur de vous présenter le mémoire suivant:—

Dès l'année 1815, une requête ayant été présentée aux magistrats par les citoyens de la Basse-Ville,

Appendice
(P.)

10 juin.

Appendice
(P.)

10 juin.

se plaignant d'empiétements faites sur la grève de la place de débarquement par MM. McCallum, Lampson et Blumhart; le procureur du roi reçut ordre du gouvernement d'alors, (auquel les magistrats s'étaient adressés) de les poursuivre, et il fut en conséquence rendu jugement contre les dits McCallum, Lampson et Blumhart au mois de mars 1816. — De cette époque les magistrats prirent possession de la dite grève pour les usages d'un marché et d'une place de débarquement. Ils y construisirent des quais et des étaux pour les bouchers en 1817, lesquels durèrent jusqu'à l'année 1835, où ils construisirent un quai pour élargir le marché d'alors de 30 pieds; c'est-à-dire que le nouveau quai fût placé à 30 pieds plus au large que l'ancien. Ils firent en même temps construire deux autres quais, un à chaque côté de la dite place, s'étendant tous deux jusqu'au moins cinq pieds à l'eau profonde, à l'extrémité desquels fût construit des marches et une rampe pour embarquer et débarquer les voitures, comme le tout se voit aujourd'hui.

Par l'ordonnance 4^{me} Victoria, chap. 31, section 17, il est donné pouvoir à la corporation de faire un tarif pour les passagers à la cité de Québec, de faire des règles et règlements pour la conduite des dits passagers. Elle aura aussi plein pouvoir de faire telles règles et tels règlements ou statuts touchant tels taux de passage et pour la conduite des dits passagers et ayant rapport à tous les endroits de débarquement dans la cité de Québec, qu'elle jugera convenables, réservant cependant les droits de la Trinité de Québec, des juges de paix ou du gouverneur à l'effet d'accorder ou de refuser une licence à aucun passager ou d'exempter aucune personne sujette à aucune pénalité imposée par la loi, sur les personnes agissant comme passagers sans telles licences.

Le dernier règlement fait par la corporation concernant les grèves et les places de débarquement est du 26 juin 1846; ce règlement pourvoit à empêcher les nuisances qui pourraient être causées aux places de débarquement, tant par des bois, briques ou ordures que par des bateaux chargés de bois, foin, paille, etc., et pour établir un tarif pour régler les passagers qui fréquentent les dites places de débarquement. Il n'est pas à ma connaissance qu'aucune autorité que celle de la corporation ait été exercée à la place du marché de la Basse-Ville et celle du débarquement depuis l'existence de la présente corporation, et que c'est en vertu de cette possession notoire et publique que la corporation a pensé pouvoir faire les améliorations ordonnées, attendu qu'aucune autorité avant la présente époque n'avait fait aucune réclamation contre les actes de possession des magistrats au nom de la ville, actes qui se sont prolongés jusqu'à ce jour sans interruption, du moins je n'ai rien trouvé dans les registres des magistrats au contraire.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,) JOS. HAMEL,
Insp. des Chemins.

Québec, 2 juillet 1850.

MONSIEUR,

J'ai reçu le 29 ultimo votre lettre en date du 24 du même mois, qui a rapport aux travaux ordonnés par la corporation de Québec au marché Finlay. À la première et prochaine séance du conseil, je me ferai un devoir de soumettre votre lettre, afin que sur icelle il soit déterminé ce que le conseil jugera à propos.

Vous comprenez très bien, monsieur, que la décision du conseil ayant été faite, il n'est pas donné au maire d'en suspendre et empêcher l'exécution, et qu'au conseil seul appartient ce droit.

Permettez-moi, monsieur, de corriger un fait erroné que contient votre lettre; c'est que la corporation n'a pas refusé de communiquer aux officiers du gouvernement les plans, devis, etc., des travaux en question, mais au contraire elle s'est fait un plaisir et un devoir de les communiquer et d'en donner des copies dès que la demande lui en a été faite par M. l'inspecteur du domaine à Québec. Il a été ajouté un état des divers actes de possession et de propriété fait par les autorités civiles depuis l'année 1816, aux fins d'expliquer à l'inspecteur des domaines la prétention de la ville à cette propriété.

J'ose me flatter que ce monsieur aura transmis au bureau des terres de la couronne les plans, devis, etc., et que l'exécutif est aujourd'hui à même de connaître si les travaux sont avantageux ou désavantageux, ainsi que vous en manifestez le désir par votre lettre.

J'ai, etc.,

(Signé,) N. F. BELLEAU,
Maire.

A l'honorable

Com. des terres de la couronne.

Maison de la Trinité,
Québec, 16 juillet 1850.

MONSIEUR,

Je suis chargé de vous annoncer, pour l'information de son excellence le gouverneur-général, que le bureau de la Trinité ayant eu par devers lui la requête de divers propriétaires de bateaux à vapeur et autres bâtiments traversiers fréquentant le marché de la Basse-ville en cette cité, se plaignant de l'agrandissement du dit marché ordonné par la corporation de la cité, et après avoir interrogé plusieurs des pétitionnaires, est d'avis que les améliorations projetées, telles qu'établies dans le plan annexé à la dite requête, seront des plus préjudiciables aux divers bâtiments à vapeur et autres qui fréquentent cette localité.

Le bureau de la Trinité est aussi d'avis que le public aurait été suffisamment servi si le marché eût été étendu jusqu'à la ligne marquée en encre rouge dans le dit plan; ce qui aurait pu être fait sans aucun dommage matériel aux dits bateaux à vapeur et bâtiments traversiers.

La requête accompagne la présente.

J'ai, etc.,

(Signé,) E. B. LINDSAY,
G. B. T. Q.

A l'honorable

Commissaire des Terres de la Couronne,
Toronto.

PROVINCE DU CANADA.

A son excellence le très-honorable JAMES, comte d'ELGIN et KINCARDINE, C.C. gouverneur-général du Canada, etc., etc., etc.

La requête de George Alford, de la cité de Québec, bourgeois,

REPRÉSENTE HUMBLEMENT,

Que le 5 septembre 1848, il a plu à votre excellence d'accorder à votre pétitionnaire des lettres patentes pour un emplacement couvert d'eau afin d'effectuer la prolongation d'un certain quai et dépendances appartenant à votre pétitionnaire, situés et étant dans la

Appendice
(P.)

10 juin.

Appendice
(P.)

10 juin.

Basse-Ville de la dite cité de Québec, connus sous le nom de Quai St. André, et amplement décrits dans les dites lettres patentes et tracés dans le plan ci-inclus.

Qu'en conséquence de la publication des dites lettres patentes, votre pétitionnaire aurait dépensé une somme d'argent considérable, savoir, £8000 courant, pour la construction de la dite prolongation et pour l'amélioration des dites dépendances, conformément au plan du gouvernement relatif à l'amélioration du port, laquelle était si désirée pour l'accroissement du commerce de Québec, dans la perspective naturelle de réaliser par là un revenu raisonnable en compensation des dites dépenses, et dans l'espoir aussi de jouir du droit et privilège de l'amarrage des vaisseaux stationnés au sud ouest du dit quai, d'autant plus que d'autres quais avoisinant les propriétés du gouvernement ou du public, possèdent un semblable privilège, entre autres, savoir, le quai appartenant aux héritiers de feu George Arnold, écuyer, joignant le Cul-de-Sac, qui possède le privilège d'amarrer deux vaisseaux, soit de front, soit l'un après l'autre, sur tout le littoral du Cul-de-Sac, tous vaisseaux en outre des dits deux vaisseaux étant pour le profit ou avantage de la maison de la Trinité.

Qu'au grand désappointement et détriment de votre requérant, la corporation de la cité de Québec a prolongé le marché de la Basse-Ville par la construction d'un quai de grandes dimensions qui fera que tous les bateaux à vapeur et autres bâtiments en grand nombre seront une éternelle source de nuisance aux vaisseaux amarrés à l'ouest du quai de votre requérant, ce qui, par conséquent, diminuera de beaucoup les revenus d'icelui et le dépréciera considérablement.

Que votre requérant a été à différentes fois incommodé et troublé par des bateaux traversiers et autres petits bâtiments, ainsi que par la dite corporation de Québec dans la jouissance des avantages, bénéfices et privilèges que, dans son opinion il a droit de tirer du dit côté ouest du dit quai, plusieurs vaisseaux ayant été obligés de s'en éloigner, et ayant été lui-même dernièrement menacé par la corporation dans une lettre dont voici la teneur :

QUÉBEC, 23 juillet 1850.

GEORGE ALFORD, écuyer,

MONSIEUR,

Nous avons reçu instruction des autorités municipales de vous requérir de faire ranger de suite un vaisseau placé à l'ouest de votre quai St. André, et qui barre complètement le débarcadère de la place, et de vous prévenir que si cela n'est pas fait de suite, nous sommes chargés de prendre des procédures légales pour vous y contraindre.

Nous sommes, etc.,

LELIEVRE ET ANGERS.

Mais que le dit allégué que "le dit vaisseau barre complètement le débarcadère" n'est pas fondé en fait et en réalité, parce que trois vaisseaux ont été soulevés placés à l'ouest du dit quai, c'est-à-dire deux en long et en large sans obstruction au passage des bateaux traversiers, les degrés ou gradins servant auparavant au débarquement des bateaux étant maintenant employés par les bâtiments traversiers qui ont été éloignés de leur débarcadère, en conséquence de l'empiètement de la corporation sur les propriétés de

la couronne par le prolongement de son quai en pleine eau, ce qui doit présenter un grand danger aux bâtiments traversiers et autres petites embarcations durant les vents d'est, et si votre requérant n'avait pas prolongé son quai de 180 pieds, il eut été impossible à la corporation de le faire parce que les steamers traversiers et autres bateaux de marché auraient été tout-à-fait hors d'abri et des plus exposés aux vents d'est qui règnent d'une manière si prédominante à certaines époques de l'année.

Que le revenu du dit quai, tel qu'il existe maintenant ne rapporte pas à votre requérant, la moitié du montant de l'intérêt légal, c'est-à-dire trois pour cent sur les dépenses qu'il y a faites, malgré les risques qu'il a courus dans une aussi importante entreprise.

C'est pourquoi votre requérant conclut en priant humblement votre excellence de bien vouloir prendre sa demande en considération et de ne pas permettre à la corporation de s'emparer de force des propriétés de la couronne, ce qui serait très préjudiciable à votre requérant et très dangereux pour la navigation des bâtiments qui approvisionnent le marché, et d'accorder à votre requérant le privilège d'amarrer les vaisseaux au côté sud-ouest du dit quai, pour lequel privilège votre requérant est prêt à payer au gouvernement s'il l'exige, aucune rente additionnelle à celle qu'il paie maintenant en vertu des dites lettres patentes, et prie en outre votre excellence d'accorder à votre requérant un titre qui lui assure la paisible possession de tel privilège.

Et le soussigné ne cessera de prier.

(Signé,) GEORGE ALFORD.

Québec, 3 août 1850.

QUÉBEC, 18 septembre 1850.

MONSIEUR,

Conformément à l'ordre de son excellence le gouverneur-général en date du 28 du mois dernier, sur la requête de George Alford, écuyer, relativement à la nuisance qu'il éprouve dans la jouissance du nouveau quai qu'il a construit en vertu de lettres patentes en date du 5 septembre 1848, par le prolongement de la place du marché de la Basse-Ville par la corporation de Québec, et priant son excellence d'empêcher cette construction et de lui accorder le privilège d'amarrer des vaisseaux sur un seul rang au côté sud-ouest de son dit quai et pour la paisible possession duquel il paierait volontiers une rente additionnelle, j'ai l'honneur de vous informer qu'ayant pris communication des dites lettres patentes et ayant visité la localité, je suis d'opinion que d'après les stipulations des lettres patentes, M. Alford a le droit d'amarrer des vaisseaux à tous les côtés de son quai en étant soumis aux dispositions contenues dans les règlements de la maison de la Trinité de Québec et à l'autorité conférée au maître du havre d'indiquer où et comment les vaisseaux devront se placer; et que la corporation de Québec n'ayant nulle juridiction ou nul pouvoir d'intervenir dans ces droits, il ne doit concevoir aucune crainte de ne pouvoir se défendre contre toute action que la dite corporation peut tenter contre lui.

Relativement au prolongement de la place du marché de la Basse-Ville dont il se plaint, il me paraît qu'il circonscrit matériellement l'étendue et intervient dans l'accommodement que le quai de M. Alford est susceptible de donner aux vaisseaux qui veulent dé-

Appendice
(P.)

10 juin.

Appendice
(P.)

10 juin.

charger ou prendre du chargement; et M. Alford peut avoir quelque raison de se plaindre d'avoir été induit à dépenser une somme aussi considérable, attendu qu'il avait en vue des avantages qu'il ne prévoyait pas devoir intervenir de telle manière, et il peut avoir droit de s'adresser au gouvernement pour la protection de ses droits et de ceux du public; mais il ne me paraît pas qu'il pourrait atteindre son but au moyen d'une concession plus formelle de la couronne que celle qu'il a à présent; mais il doit compter qu'il sera mis fin aux empiétements auxquels il fait allusion en prenant des mesures convenables si les autorités les jugent nuisibles ou illégaux.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé) F. W. PRIMROSE,
I. G. D. R.MAISON DE LA TRINITÉ,
Québec, 14 mai 1850.

MONSIEUR,

Par ordre de la maison de la Trinité, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour l'information de son excellence le gouverneur-général, copie d'une requête adressée au bureau par divers navigateurs qui se plaignent du prolongement projeté par la corporation des quais au débarcadère de la Basse-Ville de cette cité, ainsi que copie d'une correspondance qui a eu lieu entre ce bureau et la corporation sur ce sujet, et aussi, copie de l'avertissement publié par la dite corporation demandant des soumissions pour l'exécution des travaux. Je suis chargé d'appeler l'attention de son excellence sur ces matières, attendu que le bureau a lieu de craindre que le changement projeté obstruera la navigation du fleuve et deviendra préjudiciable aux vaisseaux et bateaux qui fréquentent le dit débarcadère.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,(Signé) E. B. LINDSAY,
G. M. T. Q.L'honorable JAMES LESLIE,
Secrétaire Provincial,
Toronto.

A son honneur le maître, député-maître et gardiens de la maison de la Trinité de Québec.

La requête des soussignés, mariniers et navigateurs, Représente humblement:

Que vos requérants ont beaucoup à regretter que le conseil de ville de la cité de Québec en est venu à la détermination d'agrandir le marché actuel de la Basse-ville.

Qu'attendu que le changement projeté sera préjudiciable à vos requérants et deviendra un obstacle à la navigation, ils ont cru qu'il était de leur prudence de s'adresser à votre honorable bureau afin qu'ils soient protégés, ainsi que le public, et que l'accès du débarcadère sur la place du marché, tel qu'il existe maintenant, leur soit ouvert.

Que vos pétitionnaires désirent ardemment être personnellement examinés, afin de justifier le motif de leur plainte, étant pleinement convaincus qu'après examen devant votre honorable bureau, il adoptera tels procédés qui pourront empêcher le conseil de ville de mettre sa décision à exécution.

Pourquoi vos requérants supplient humblement votre honorable bureau d'adopter tels procédés qui puissent les garantir de l'injuste décision du conseil de ville. Et ils ne cesseront de prier.

(Signé) BASILE DEMERS,
Major.FRANCOIS COTÉ,
Traversier, St. Antoine.JOSEPH ^{sa} LEMAY,
marque. De Lotbinière.J. BTE. ^{sa} ANGERS,
marque. De Lotbinière.XAVIER DION,
Propriétaire d'un bateau.BTE. ^{sa} MARTELLE,
marque. Propriétaire d'un bateau.AUGUSTIN BERGERON,
Capitaine.EDWARD BAKER,
Capt. du "Hart."

Certifié,

(Signé) E. B. LINDSAY,
G. M. T. Q.

Québec, 10 mai 1850.

Appendice
(P.)

10 juin.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 2 du courant, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant la Chambre, " Copie de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement et " Alexander Morison, ou aucune autre personne en son nom, depuis la dernière session, " ayant aucun rapport à sa réclamation, pour une compensation pour pertes par lui " essuyées en conséquence de ce qu'il a été émis deux lettres patentes pour le même " lot dans le township de Niagara ; et aussi, tous les autres documens qui sont venus " en la possession du Gouvernement depuis la même époque, ayant rapport en aucune " manière à la même affaire."

Par ordre,

JAMES LESLIE,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,
Toronto, 6 juin 1851

A son excellence le très-honorable comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., en conseil assemblé.

En conséquence d'une discussion qui a eu lieu le 1er août courant, au sujet d'une pétition présentée à la législature, et de la suggestion faite par l'honorable W. H. Merritt, membre du ministère, lequel a déclaré qu'il était à propos de faire une nouvelle enquête sur les faits de l'affaire relative au lot No. 71, dans le township de Niagara, votre pétitionnaire supplie par les présentes votre excellence en conseil d'ordonner une nouvelle enquête en la manière que votre excellence trouvera le plus convenable, en sorte que votre pétitionnaire puisse recevoir une indemnité conforme à la justice de sa demande, et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé,) ALEXANDER MORISON.

Toronto, 1er août 1850.

A son excellence le très-honorable James, comte d'Elgin et Kincardine, baron Elgin, K. T., gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc., etc., etc.

La pétition d'Alexander Morison, de la cité de Toronto, dans le comté de York, charpentier,

EXPOSE HUMBLEMENT :—Que votre pétitionnaire ayant émigré d'Ecosse, arriva en 1831 dans ce pays où, par son industrie dans l'exercice de son métier de charpentier, il sut gagner une somme considérable en argent, quelques biens immeubles et deux lots de village dans le village St. Catherines.

Que dans l'automne de 1836, votre pétitionnaire désirant acquérir une terre et s'y établir, fit des recher-

ches à cette fin, et rencontrant un nommé Roger Bradt, qui lui dit que lui, Bradt, avait et désirait vendre le lot No. 71, dans le township de Niagara ; que le dit lot était alors en la possession d'un nommé Archibald Gardiner, qui l'occupait sous lui, le dit Bradt ; que l'occupation par le dit Gardiner expirerait au bout de deux ans et demi, et il offrait de le transmettre à votre pétitionnaire pour la somme de £400, (laquelle somme était alors la juste valeur du dit lot) la possession devant être donnée à l'expiration du terme de Gardiner.

Que votre pétitionnaire ayant demandé à Bradt à quel titre il possédait ce lot, celui-ci lui montra une patente accordée par la couronne à lui le dit Bradt, laquelle paraissait avoir été régulièrement émanée, et datée le 27 décembre 1805.

Que votre pétitionnaire se rendit immédiatement à Toronto pour s'assurer de la validité du dit titre, et se rendant dans les bureaux publics, il examina un plan du district de Niagara, et le nom de Roger Bradt et nul autre était mentionné comme étant la personne ayant droit au dit lot, et l'officier du gouvernement, qui l'aida dans ses recherches, l'informa que le dit Roger Bradt avait pris un billet de location pour le dit lot en 1756, et qu'une patente pour le dit lot, ainsi que le record public le constatait, avait été accordée au dit Roger Bradt pour le dit lot, le 27 décembre 1805, et que si Bradt n'avait jamais vendu, son titre au dit lot était excellent.

Que votre pétitionnaire reposant la confiance la plus entière dans les renseignements que lui donnait un officier public (et ne s'imaginant pas pour un seul instant qu'il eût pu être accordé une seconde patente pour le même lot, sans qu'il en eût été inscrit une note en regard de l'enregistrement public du dit lot), retourna à Niagara, et ayant l'assurance et croyant que Roger Bradt possédait un titre valide du dit lot, et qu'aucune hypothèque n'avait été enregistrée contre ce lot dans le bureau d'enregistrement du comté, et étant étranger dans le pays et nullement au fait de l'achat des propriétés foncières, votre pétitionnaire se reposant

Appendice
(Q.)

6 Juin.

sur toutes ces assurances, (ainsi qu'il l'a déposé dans son affidavit transmis avec les présentes,) négligea bien imprudemment, comme les conséquences le lui ont fait depuis regretter, de faire des recherches dans le dit bureau d'enregistrement.

Que votre pétitionnaire alors croyant fermement que le titre était valide, termina le marché pour l'achat du dit lot No. 71, pour le prix de £400, laquelle somme votre pétitionnaire paya actuellement et *bona fide* au dit Roger Bradt en lui transportant les dits lots de village, lui donnant un billet promissoire endossé par un nommé George Cain, lequel fut escompté à la banque du Haut-Canada et retiré par votre pétitionnaire à l'échéance, lui donnant aussi une paire de bœufs que votre pétitionnaire acheta d'un nommé Joseph Clément, et divers articles de ménage.

Que votre pétitionnaire, à l'expiration du terme du dit Gardiner, comptant sur la validité de son titre et convaincu d'avoir agi honnêtement dans toute la transaction, entra en la possession du dit lot No. 71.

Que votre pétitionnaire ne jouit pas longtemps de son achat sans qu'il lui fût signifié une déclaration en déguerpissement à l'instance d'une nommée Mary Crooks; et étant certain de la validité de son titre en vertu de la patente que votre pétitionnaire avait alors en sa possession, il donna instruction à son procureur, E. C. Campbell, écuyer, de le défendre dans la dite action; celui-ci déclara à votre pétitionnaire que sa défense était excellente.

Que votre pétitionnaire, lors du procès, connu *pour la première fois* que son titre était défectueux lorsque la dite Mary Crooks produisit une patente de la couronne datée le 24 juillet 1799, en faveur de Thomas Butler pour le dit lot No. 71, et un transport du dit Thomas Butler en faveur de la dite Mary Crooks, sur la production de laquelle patente jugement fut prononcé contre votre pétitionnaire.

Que votre pétitionnaire, après que le dit jugement eut été rendu contre lui, sur l'avis de son conseil E. C. Campbell, écuyer, s'adressa à la cour de chancellerie et obtint une injonction arrêtant toute action qui pourrait être prise sur le writ de possession émané en conséquence du dit déguerpissement, et déposa immédiatement dans la dite cour de chancellerie une supplique demandant un recours contre la patente accordée à Thomas Butler, ce que votre pétitionnaire ne put obtenir, et l'injonction étant annulée, votre pétitionnaire fut chassé du dit lot No. 71 vers le mois de mars 1840.

Que votre pétitionnaire, le 2 avril 1840, adressa une pétition à son excellence Sir George Arthur, alors lieutenant-gouverneur de la province du Haut-Canada, demandant justice conjointement avec le dit Roger Bradt, contre les droits duquel, ainsi que le croit votre pétitionnaire, la patente de Thomas Butler avait été imprudemment donnée.

Qu'à la suite de cette demande, votre pétitionnaire ayant été interrogé avec le dit Roger Bradt devant le conseil exécutif d'alors, et ne pouvant pas supposer que ses droits pussent assumer une couleur défavorable, ne fut pas prêt à répondre à des allégués que le conseil regarda défavorables à sa cause, et bien que votre pétitionnaire protesta à plusieurs reprises qu'il n'avait nullement eu l'intention de frauder le gouvernement, qu'il avait acheté le lot de terre et qu'il l'avait payé à sa juste valeur, appuyé simplement sur le témoignage de Roger Bradt, le conseil émana un ordre refusant justice à votre pétitionnaire, donnant par là à la transaction une apparence qui stigmatisait le caractère de votre pétitionnaire,—imputations que votre pétitionnaire déclare encore aujourd'hui très res-

pectueusement, mais très énergiquement, fausses et non fondées sur les témoignages soumis au gouvernement.

Que lors de la demande contenue dans la pétition ci-dessus mentionnée, et pendant que votre pétitionnaire était à la maison du gouvernement, attendant la décision du conseil sur sa pétition, un officier de la cour de chancellerie attendait le dénouement de l'affaire de votre pétitionnaire, et apprenant que justice lui était refusée, l'arrêta en vertu d'un ordre pour mépris de cour en ne payant pas les frais de la demande qu'il avait faite aux fins d'avoir justice contre la dite patente émanée en faveur de Butler, lesquels se montaient à £20; que votre pétitionnaire fut sur le dit ordre jeté dans la prison commune de Toronto, où il fut détenu pendant trois mois dans l'été de 1840; et pendant presque tout ce temps votre pétitionnaire souffrit des fièvres tremblantes, et fut ensuite élargi en conséquence de la libéralité d'un ami qui paya ces frais pour votre pétitionnaire.

Que le 7 mai 1842, votre pétitionnaire transmit de nouveau une pétition à son excellence Sir Charles Bagot, alors gouverneur-général, comme on peut le voir en consultant la pétition de cette date; mais elle eut le même sort.

Que votre pétitionnaire, le 8 mai 1844, et le 20 mars 1845, présenta une pétition à son excellence Sir Charles T. Metcalfe, alors gouverneur-général, mais sans plus de résultat.

Que votre pétitionnaire, le 24 décembre 1847, adressa une nouvelle pétition à votre excellence, accompagnant sa pétition d'affidavits et de certificats, et sollicitant la considération favorable de votre excellence en faveur de sa pétition, au sujet de laquelle l'honorable J. H. Price, alors et dans l'intervalle et actuellement commissaire des terres de la couronne, adressa à votre excellence en conseil un rapport dans lequel il dit, après avoir exprimé ses vœux sur le sujet: "Il nous reste maintenant à offrir une recommandation au sujet de la demande. La nature de son cas ne saurait justifier une compensation au montant que le pétitionnaire chiffre ses pertes; cependant, lui refuser tout secours serait inconsistant avec l'esprit de libéralité, qui a communément influencé le gouvernement provincial, quand l'acte d'un officier public a pu amener des conséquences injurieuses à quelque particulier."

"L'acte du procureur-général White était, sans contredit, irrégulier. Il y avait alors une commission d'héritiers et légataires, à laquelle il appartient de prendre connaissance de réclamations telles que celles de Butler, et le bureau des terres ainsi que le procureur-général, ne sont pas justifiés d'avoir pris sur eux les fonctions de la commission."

"Les deux patentes en question ayant été émanées, et des transports ayant eu lieu dans les deux cas, après un mûr examen du cas, je suggère respectueusement d'allouer au pétitionnaire la valeur du lot No. 71, dans le township de Niagara, estimé au taux des terres non défrichées actuellement, valeur à être fixée par l'agent du district, sujet à confirmation et à approbation. Telle est, ce me semble, toute l'étendue du secours qui devra être accordé au pétitionnaire, dans tous les cas, à moins de vouloir encourager des achats imprudents, et ensuite des demandes sur le gouvernement pour sortir des difficultés occasionnées par le manque de circonspection."

Nonobstant ce rapport favorable, votre pétitionnaire n'obtint pas justice.

Que votre pétitionnaire, dans le mois de janvier 1849, adressa de nouveau une pétition à votre excel-

Appendice
(Q.)

6 Juin.

Appendice
(Q.)

6 Juin.

lence, accompagnée d'un mémoire de notes dressées par M. le juge McLenn, qui décida l'action en déguerpissement; l'honorable M. Price présenta à votre excellence en conseil un rapport dans lequel il dit: "Ce papier transmis à l'appui de la réclamation du pétitionnaire semble plutôt militer contre elle en ce qu'il tend à prouver en faveur de la partie contes- tante une possession non interrompue de plus de 24 années." Sur cela votre pétitionnaire prendra la liberté de faire remarquer que cette possession non interrompue (s'il y a eu telle possession) a commencé bien avant que votre pétitionnaire fût né et s'est terminée avant qu'il fût arrivé dans ce pays; votre pétitionnaire ayant connu le lot en question lorsqu'il était occupé par Gardiner, le tenancier de Roger Bradt, vendeur de votre pétitionnaire.

Que plus bas, dans le même rapport, il est dit: "Le pétitionnaire peut avoir souffert quelque chose de la perte qu'il détaille dans son exposé Nos. 1 et 2, et l'événement d'une seconde patente, pour le même lot, est une circonstance qui fournit un matériel abondant pour fonder en apparence une réclamation sur le gouvernement; mais si l'on considère que la prudence la plus commune, employée à faire des recherches dans le registre du comté, pouvait décider le fait qu'il se trouvait plusieurs instruments en records affectant le titre ou lot; l'affaire prend un aspect tout différent, quand on la considère en conjonction avec les circonstances, qu'il y avait sur la terre des améliorations anciennes et étendues, et que quelqu'un en possession, tenant sa possession d'une personne réclamant en vertu d'un autre titre, il devient difficile de ne pas se sentir convaincu que le pétitionnaire savait qu'en acceptant un transport de Roger Bradt, il achetait une réclamation litigieuse."

Sur cela, votre pétitionnaire remarquera qu'étant étranger dans le pays lorsqu'il acheta de Bradt, et trouvant son tenancier Gardiner en possession, et non un individu tenant la possession d'une personne qui réclamait en vertu d'un autre titre, ainsi qu'il est dit dans cette partie du rapport, et étant assuré et croyant que Bradt n'en avait pas déjà fait de transport et ayant pris, comme il le croyait alors, toutes les précautions nécessaires en allant à Toronto et s'informant dans les bureaux publics, c'est une inférence bien peu logique que l'on veut tirer des faits—inférence qui a déjà été si funeste à votre pétitionnaire, qu'il doit être censé, en acceptant le transport de Roger Bradt avoir acquis un titre litigieux, ainsi qu'il est dit dans le rapport.

Que votre pétitionnaire, par suite du refus de sa première demande en 1840, et de la sévérité attachée à son caractère par l'ordre en conseil, basé, comme votre pétitionnaire l'expose humblement, mais fermement à votre excellence, sur aucun fondement raisonnable, s'est vu, grâce à l'imputation qui partait de si haut—du gouvernement, exposé à des reproches immérités de la part de ses plus anciens amis dont plusieurs l'ont cru coupable d'avoir fraudé le gouvernement, reproches qui ont été confirmés dans leur opinion par les refus successifs que le gouvernement a fait essayer à votre pétitionnaire en lui déniait un secours qui, dans leur opinion, lui aurait été accordé incontinent, si la réclamation de votre pétitionnaire eût été juste; à l'appui de ces allégués, votre pétitionnaire s'est trouvé dans la pénible nécessité d'intenter une action pour libelle; les notes des juges lors du dit procès sont ci-dessous annexées; les témoignages sur oui-dire rendus alors contre le caractère de votre pétitionnaire feront voir comment les refus du gouvernement ont contribué à faire rendre justice à votre pétitionnaire.

Que votre pétitionnaire a fréquenté l'école normale à Toronto, en 1847 et 1848, pendant près de deux

sessions, et s'est fait qualifier comme instituteur dans les écoles élémentaires; que depuis il a été employé comme tel, ainsi que le feront voir les certificats de caractère, etc., ci-joints; et que lorsqu'il acheta la propriété de Bradt il était complètement dépourvu des premiers principes d'une éducation élémentaire.

Que votre pétitionnaire conçoit qu'il a été la malheureuse victime de soupçons qu'il ne peut en aucune manière s'expliquer, et qu'il a toujours agi *bonâ fide*, ainsi qu'on peut le voir en examinant avec soin les preuves qui, de temps en temps, ont été soumises au gouvernement sur le mérite de sa réclamation; et que bien qu'il ait déjà présenté sans succès de si nombreuses pétitions, il supplie votre excellence de ne point le considérer comme importun, s'il sollicite votre excellence de vouloir bien faire considérer de nouveau la détermination du conseil et lui accorder le soulagement auquel il peut avoir droit, ainsi que votre pétitionnaire convaincu de la justice et de l'équité de son droit à une réclamation, comme mesure de justice envers sa famille et ses créanciers, croit qu'il est encore de son devoir de poursuivre sa réclamation par tous les moyens légaux en son pouvoir, bien qu'il soit refusé à chaque démarche.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé,) ALEXANDER MORISON.

Par son procureur,

(Signé,) ALEX. KEEFER.

Daté 19 mars 1851.

CANADA, Comté d'York. }
Savoir: }

Alexander Morison, de la cité de Toronto, dans le comté d'York, charpentier, fait serment et dépose qu'avant d'acheter le lot numéro soixante-et-onze, de Roger Bradt, et lors de l'achat, la raison pour laquelle le déposant n'a pas personnellement cherché à constater s'il avait été enregistré aucune hypothèque dans le bureau d'enregistrement du comté de Lincoln, c'est qu'il avait appris de David Bradt que le titre du dit lot était au nom de Roger Bradt, et que Roger Bradt ne l'avait jamais vendu, et qu'il n'était enregistré aucune charge ou transport contre le dit lot dans le bureau d'enregistrement pour le comté de Lincoln, laquelle information le dit déposant considéra comme véridique, qu'il s'y conforma, ayant été informé en outre par l'un des officiers du gouvernement, dans un des bureaux publics, pendant qu'il était occupé à faire des recherches sur le titre de Bradt au dit lot, que dans le cas où Bradt n'aurait jamais vendu, son titre au dit lot était bon; et voyant la patente du lot, ainsi que le déposant l'a cru, entre les mains du dit Roger Bradt.

Et le dit déposant dit de plus que les lots de village, dans St. Catharines, que le déposant donna à Roger Bradt comme partie de paiement du dit lot numéro soixante-et-onze dans le township de Niagara, avaient été transportés au déposant par feu William H. Sanderson, forgeron de St. Catharines, pour valable considération; que le déposant les transporta à Bradt, ainsi qu'on le voit par les titres ci-joints, et que la valeur des dits lots de village, ainsi que le déposant le croit, était alors à peu près le montant de la considération exprimée au dit titre, donnée par le déposant au dit Bradt, et que les dits lots augmentaient alors de jour en jour de valeur et valent maintenant beaucoup plus. Et le déposant dit de plus, que lorsqu'il acheta les dits lots et qu'il en retira les titres de Sanderson, il (le déposant) ne savait pas même qu'il existait une personne du nom de Roger Bradt.

Appendice
(Q.)

6 Juin.

Appendice
(Q.)

6 Juin.

Et le déposant dit de plus que, dans l'année de Notre Seigneur 1850, il (le déposant) intenta dans la cour du banc de la reine une action en dommage contre un nommé Ferguson; l'action fut plaidée à Niagara, à environ trois milles du lieu où est situé le numéro soixante-et-onze, pour certaines expressions diffamatoires dont il s'était servi à l'adresse du déposant à St. Catherines relativement, entre autres choses, à la demande qu'il avait faite du lot numéro soixante-et-onze. Que le dit Ferguson plaida justification, et assigna plusieurs témoins à l'appui de son plaidoyer, entre autres E. C. Campbell, Bernard Foley et James Boulton, écuyers, et qu'après tous les témoignages, le jury prononça un verdict en faveur du déposant pour la somme de cinquante chelins, le déposant ne pouvant pas spécifier des dommages. Et le déposant dit de plus, qu'en arrivant en Canada en 1831, il s'établit dans le district de Niagara, où il a depuis plus ou moins longtemps résidé, et où il est généralement connu pour être charpentier et avoir travaillé à son métier dans différentes parties du district de Niagara.

(Signé,) ALEXANDER MORISON.

Assermenté devant moi, à Toronto, dans le comté d'York, ce 15^e jour de mars 1851.

(Signé,) ALEXANDER KEEFER,

Commissaire du banc de la reine, pour recevoir les affidavits dans le comté d'York.

ALEXANDER MORISON, Dem.,
vs.
JAMES FERGUSON, Déf. }

Cas de libelle.—1^{er} "Il est un gueux et un voleur, et je puis le prouver." 2^e "Vous êtes un gueux, etc., et je puis le prouver."

John Staugh connaît le demandeur et le défendeur; le demandeur a travaillé dans la boutique du meublier McIntyre à St. Catherines. Le témoin y travaille aussi,—se rappelle que le défendeur vint dans la boutique, quelque temps dans le mois de mai dernier, comme il croit; il dit qu'il avait un billet contre le demandeur; le demandeur répondit que le billet n'avait pas été obtenu d'une manière honnête et qu'il ne le payerait pas. Le défendeur dit au demandeur qu'il était un gueux, un voleur et un menteur, et qu'il pourrait le prouver. Le demandeur répondit peu de chose au défendeur. Le défendeur vint de nouveau à la boutique quelques jours après, et dit au demandeur, "Sandy, vous êtes un gueux"; il y avait alors cinq hommes dans la boutique. Le témoin a conseillé au défendeur d'arranger cette action avec le demandeur; celui-ci a répondu qu'il y consentait bien, mais que le demandeur exigerait plus qu'il ne voulait lui donner.

Transquestionné.—Ils se querellaient lorsque le défendeur a appelé le demandeur un gueux, un voleur et un menteur; ils se querellaient même avant que le témoin fût arrivé dans la boutique; le témoin ne les a pas vu se prendre l'un l'autre. Le défendeur paraissait très irrité au sujet du billet; le demandeur avait beaucoup de sang-froid et répondait peu de choses. Le défendeur répéta plusieurs fois que le demandeur était un gueux, un voleur et un menteur.

James Casey—Il y a environ trois mois, le demandeur et le témoin, et un nommé S. Mann, s'en allaient à leur dîner et passaient vis-à-vis une maison neuve, à laquelle le défendeur travaillait; le défendeur arrêta le demandeur et lui demanda s'il avait l'intention de payer son billet. Le demandeur n'arrêta pas, mais

continua à marcher sans répondre au défendeur. Le défendeur lui dit, "Ne passez pas comme un voleur;" le demandeur ne répondit pas. Le défendeur appela alors le demandeur un s... gueux; le demandeur ne répondit rien; le défendeur dit alors que s'il ne pouvait pas avoir le montant de son billet autrement, il en retirerait la valeur en maltraitant le demandeur.

William Mills.—Vers le commencement de mai dernier, le témoin était dans la boutique de McIntyre, le défendeur vint plusieurs fois dans la boutique et demanda le paiement d'un petit billet de \$3 à \$3½. Il dit que le demandeur était un gueux, un voleur et un menteur, et qu'il pouvait le prouver; qu'il était le plus grand gueux qu'il y avait d'ici aux six nations. Pendant quelque temps, il venait tous les jours à la boutique; il demandait "l'honnête Sandy," et maltraitait le demandeur.

POUR LE DEFENDEUR.

E. C. Campbell, éc. —Connait le demandeur depuis environ quinze ans; son caractère n'est pas bien hautement établi dans la société; son nom sert de proverbe; pense que ceux qui le connaissent riraient bien s'ils apprenaient qu'il a intenté une action en diffamation de caractère.

Bernard Foley, écuyer,—Connait le demandeur depuis dix à douze ans; a entendu dire beaucoup de choses contre son caractère; le témoin pense qu'en l'appelant voleur, Ferguson n'a pas nui à son caractère; cette accusation relève son caractère aux yeux du témoin.

Transquestionné,—Tout le monde parle du demandeur comme d'un homme peu respectable, le défendeur l'est encore moins, il est maçon.

Copeland Stinson—Connait le demandeur depuis environ dix ans; a entendu dire beaucoup de choses contre le caractère du demandeur; il n'est pas considéré franc dans ses transactions; a entendu dire qu'il était accusé de viol; pense qu'aucune chose que pourrait dire le défendeur ne pourrait nuire à personne. Le témoin ne connaît rien personnellement contre le demandeur.

James Boulton, écuyer,—Connait le demandeur depuis plusieurs années; son caractère n'est pas bon; et ne saurait souffrir des remarques du défendeur. Le témoin n'a jamais entendu donner qu'un caractère douteux au demandeur.

POUR LE DEMANDEUR.

Thomas McIntyre—A été à diverses reprises, pendant les cinq dernières années, à l'emploi du témoin, l'a toujours trouvé exact dans son travail.

Transquestionné,—A de temps en temps entendu des remarques sur son caractère général. Le témoin n'a pas renvoyé le demandeur de son emploi en conséquence des remarques du défendeur.

Hamilton Goring—N'est lié avec le demandeur que depuis le commencement de l'hiver dernier. Il demanda et obtint une école dans le voisinage du témoin. Le témoin envoya des élèves à son école; n'a rien vu de reprehensible dans son caractère.

Verdict pour le demandeur, et £2 10s. Od. de dommages.

Appendice
(Q.)

6 Juin.

6 Juin.

CANADA, Comté d'York, }
savoir :

Alexander Keefer, de la cité de Toronto, gentilhomme, fait serment et dépose que ci-inclus est une copie correcte des notes de l'hon. M. le juge McLean, dans l'affaire de Morison contre Ferguson, jugée à Niagara dans l'automne de 1850, copiée par le déposant dans les livres de notes de l'honorable M. le juge McLean.

(Signé,) ALEXANDER KEEFER.

Assermenté devant moi, à Toronto, ce 18e jour de mars 1851.

(Signé,) ROBERT G. DALTON,
Commr. B. R. C. Y.

Je certifie, par le présent, qu'Alexander Morison ayant demandé un certificat de qualification pour conduire une école élémentaire et ayant produit des certificats satisfaisants sur sa moralité, a été par moi pris à l'essai, et après examen attentif, je l'ai trouvé qualifié à enseigner à lire, écrire, l'arithmétique, la grammaire anglaise et la géographie, et est par le présent autorisé à conduire aucune école élémentaire dans ce district pour une année depuis et à compter de cette date.

Donné sous mon seing, ce 24e jour de juillet 1849.

(Signé,) HAMILTON HUNTER,
Secr. des Ecoles de District.

Le présent est pour certifier que j'ai examiné M. Alexander Morison sur ses qualifications comme instituteur, et que je le crois capable de conduire une école élémentaire, et que je le considère, vu les certificats qui m'ont été produits sur son caractère moral et religieux, comme une personne à laquelle on peut confier en toute sûreté l'éducation des jeunes gens.

Donné à Dundas, ce 3 juillet mil huit cent quarante-neuf, par

(Signé,) M. Y. STARK,
Ministre de l'église presbytérienne du Canada.

(Signé,) JAMES CROOKS, J. P.

Niagara, C.-O., 8 avril 1850.

Le présent est pour certifier que, d'après une conversation, etc., que j'ai eue avec M. Alexander Morison, je suis parfaitement convaincu de sa capacité et de son expérience à remplir les devoirs qui ont rapport à l'établissement et à la régie d'une école élémentaire. Son caractère moral semble irréprochable, et autant que je puis en juger, on peut en toute sûreté lui confier l'éducation de la jeunesse.

(Signé,) JOSEPH HARRIS,
Ministre de l'église presbytérienne du Canada.

(Signé,) JOHN C. BALL, J. P.

Le soussigné connaît le porteur, M. Alexander Morison, comme l'un des membres de la congrégation de M. McIntosh, à Thorold, en connexion avec l'église presbytérienne du Canada, et je crois que son caractère et sa conduite sont conformes aux principes de sa religion.

Donné à Saltfleet, ce vingt-et-unième jour d'avril, mil huit cent cinquante, par

(Signé,) GEO. CHEYNE,
Ministre de l'église presbytérienne du Canada.

6 Juin.

Je certifie par le présent que j'ai examiné les certificats de qualification comme instituteur, et qu'ils sont excellents, ainsi que ceux qui ont rapport au caractère moral de M. A. Morison.

(Signé,) THOMAS GREEN,
Recteur de Niagara.

Niagara, 25 décembre 1849.

Les titres mentionnés dans l'affidavit de M. Morison et mis devant le gouvernement exécutif avec la pétition mentionnée ci-haut, marquée No. 1, sont,

1. Titre de marché et vente, daté 4 août 1836, Wm. H. Sanderson à Alexander Morison, un lot de village à St. Catharines—considération £100. Enregistré dans le bureau d'enregistrement des comtés de Lincoln et Haldimand, 12 octobre 1836.—Sommaire No. 11,156.

2. Titre de marché et vente, daté 8 novembre 1836, Wm. H. Sanderson à Alexander Morison; un lot de village à St. Catharines—considération £100. Enregistré dans le bureau d'enregistrement des comtés de Lincoln et Haldimand, 30 novembre 1836.—Sommaire No. 11,237.

3. Titre de marché et vente, daté 23 novembre 1836, Morison à Bradt, enregistré dans le bureau d'enregistrement des comtés de Lincoln et Haldimand, 30 novembre 1836.—Sommaire No. 11,234.

Ces titres ont été remis à M. Keefer, parce qu'ils n'avaient été produits que pour en donner communication au gouvernement.

(Copie.)

A son excellence le très-honorable comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur-général, etc., etc., etc.

Qu'il plaise à votre excellence d'écouter la pétition suivante d'Alexander Morison :

J'ai été informé par l'hon. procureur-général pour le Canada-Est, que William Ball, du township de Niagara, a présenté à votre excellence en conseil un état par écrit, déclarant qu'il a eu une communication avec moi avant que j'aie fait l'achat du lot No. 71, à Niagara, appartenant à feu Roger Bradt, et que lui, William Ball, m'informa alors que le titre de Roger Bradt n'était pas bon. Je puis prouver que je ne connaissais pas William Ball et que je ne lui ai jamais parlé que quelque temps après que j'ai acheté le lot en question.

Que votre excellence veuille bien me communiquer l'original ou la copie de la déclaration de William Ball, afin que je puisse soumettre un état réel des faits devant votre honorable conseil, et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

ALEXANDER MORISON.

Toronto, 24 février 1851.

(Copie.)

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Toronto, 26 février 1851.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le gouverneur-général d'accuser réception de votre requête en date du 24 du courant, et de vous informer que la dite requête ayant été soumise à l'hon. procureur-général pour le Bas-Canada, cet officier déclare qu'il ne se rappelle pas vous avoir donné l'information que vous mentionnez, et qu'en conséquence vous devez être sous une fausse impression sur le sujet.

M. Ball n'a soumis au gouvernement aucun état de la nature que vous mentionnez dans votre lettre.

Je suis, etc.,

J. LESLIE.

M. ALEX. MORISON,
Toronto.

Toronto:

IMPRIMÉE PAR LOVELL ET GIBSON,

FRONT STREET.

E T A T

Du coût de la construction du CHEMIN de FER de MONTRÉAL et LACHINE et de ses DÉPENSES ; et des recettes et dépenses de ce chemin, avec le nombre des passagers et le montant du tonnage transportés sur icelui, depuis le 15 avril, jusqu'au 31 décembre 1850.

Coût total du chemin et dépendances, jusqu'au 31 décembre 1850.....£110,127 Os. 8d.

RECETTES ET DÉPENSES.

PERIODE.	Nombre des passagers.	Nombre des tonneaux.	Total des recettes.			Total des dépenses.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
Du 15 avril au 31 décembre 1850.....	115768	5847	6385	0	3	2816	5	3

Je, soussigné, John Farrow, déclare par les présentes et fais serment que le tableau ci-dessus est correct et vrai dans tous ses détails, au meilleur de ma connaissance.

JOHN FARROW,
Trésorier et Secrétaire.

Assermenté devant moi, ce 31me jour de mai 1851.

J. BELLE, J. P.

LE RAPPORT ANNUEL

Des directeurs de la COMPAGNIE du CHEMIN de FER du ST. LAURENT et du VILLAGE d'INDUSTRIE, a été lu à une assemblée de la compagnie tenue le 13 janvier dernier. Il contient en premier lieu un état des comptes de la compagnie.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Les dépenses de l'entreprise jusqu'au 31 décembre dernier, se sont montées à.....				12643	7	2½
Pour les objets suivants :—Achat de terrain.....	354	3	1½			
Domages.....	87	5	10½			
Construction du chemin y compris les édifices et clôtures.....	9408	9	5			
Locomotives, chars et intérêts.....	2593	0	0			
Diverses.....	200	8	9½			
				12643	7	2½
Montant reçu par des versements sur les actions.....	9427	8	1			
Effets vendus, etc.....	18	14	6½			
Dettes à différentes personnes.....	3197	4	7			
				12643	7	2½
Dû par différentes personnes sur des actions.....	2376	19	11½			
Montant des recettes pour l'année, se terminant le 31 décembre 1850 :—Passagers.....	385	16	0			
Frêt sur les marchandises, grains, bois, animaux.....	920	13	0			
				1306	9	0
Réparations aux locomotives.....	138	15	6			
Frais généraux.....	1036	4	0			
Recettes nettes.....	131	9	6			
				1306	9	0

CHAS. H. PANNETON,
Secrétaire Trésorier.

VILLAGE D'INDUSTRIE, 11 mai 1851.

Je, Chas. H. Panneton, déclare sous serment que le tableau ci-dessus est vrai et correct en tout point, au meilleur de ma connaissance.

CHAS. H. PANNETON,
Secrétaire Trésorier.

Assermenté devant moi, au village d'Industrie,
ce 11 mai 1851.

EDOUARD SCALLON, J. P.

E T A T

Des AFFAIRES de la COMPAGNIE du CHEMIN de GUELPH et ARTHUR, du 5 avril 1850, au 1er juin 1851, d'après les livres de la compagnie, conformément à l'acte 10 et 11 Vic., chap. 91.

	Recettes.			Dépenses.			Dettes.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Total.....£	74	2	4	78	0	2	265	9	8
ACTIF.									
Balance des versements non payés, encore dus	£	437	17	7					

Aucune répartition n'a été faite sur les actions durant l'année dernière, mais en conséquence de contrats maintenant passés pour compléter le chemin jusqu'à Fergus, le ou avant le 1er octobre prochain, la compagnie a engagé les péages et un nombre suffisant d'actions, au conseil du township de Nichol, pour payer les dits contrats.

Le chemin doit être complété en l'empierrant, pour la somme de £1409, et la compagnie n'ayant demandé que le versement de cinquante pour cent de son capital, de £1602 10s., est persuadée qu'elle pourra faire face à toutes les demandes.

Le comté de Waterloo doit accorder des debentures, sur la garantie du township de Nichol, pour £2000, remboursables en cinq, dix et quinze ans.

Je, soussigné, Alexandre Fordyce, président de la compagnie du chemin de Guelph et Arthur, jure solennellement que le compte ci-dessus est vrai et correct au meilleur de ma connaissance.

AL. DINGWALL FORDYCE,

Prés. de la comp. du chemin de G. et A.

ASSERMENTÉ devant moi, à Fergus,
ce 9me jour de juin 1851,
JOHN WATT, J. P.

E T A T

Des RECETTES et DÉPENSES du CHEMIN de FER de CHAMPLAIN et du ST. LAURENT et ses DÉPENDANCES, avec le nombre de tonneaux et de passagers transportés sur ce chemin durant l'année 1850; conformément à l'acte 2, Guil. 4, chap. 58.

Recettes.			Dépenses.			Tonnage.	Passagers.
£	s.	d.	£	s.	d.		
21836	8	3	16070	16	5	25114	55205½

MONTREAL, mai 1851.

W. A. MERRY.

Secrétaire.

Je, soussigné, William Merry, déclare sous serment que l'état ci-dessus est vrai et correct en tout point, au meilleur de ma connaissance.

Assermenté devant moi, à Montréal,
ce 13 juin 1851.

PETER MCGILL, J. P.

Aux honorables Membres de l'Assemblée Législative :

RAPPORT sur l'état actuel de l'ACADÉMIE INDUSTRIELLE de SAINT LAURENT.

1. Les membres actuels de la dite corporation sont : le révérend Jean-Baptiste St. Germain, curé de St. Laurent, président ; l'abbé Rézé, procureur ; l'abbé Réfour ; MM. Leonard, Aimé Desprez, Louis Joseph Vermond.

2. La corporation ci-dessus donne l'éducation à 160 enfants ainsi répartis :—104 à St. Laurent, dont 22 sont pensionnaires et 12 demi pensionnaires, 70 externes, dont un quart à peine paie le taux mensuel ; et 56 à la Côte-des-Neiges.

3. La corporation a été dotée par le révérend M. St. Germain, de 51 arpents de terre qu'elle cultive.

Elle possède en outre deux ateliers, l'un de tailleurs et l'autre de cordonniers.

Si la corporation avait assez de moyens, elle pourrait donner plus de développement à son industrie qui, en augmentant ses ressources, la mettrait en position de faire plus de bien au pays.

(Signé,) ST. GERMAIN, Ptre.,
Président.
L. DESPREZ,
Secrétaire.

RAPPORT

De la CORPORATION de la COMMUNAUTÉ des SŒURS de SAINTE CROIX, (ou de NOTRE-DAME DES SEPT DOULEURS,) aux honorables membres de l'Assemblée Législative.

Aujourd'hui sont membres de la dite corporation :—

- Sœur M. des Sept Douleurs (née Léocadie Gascoin, Présidente.)
- Sœur M. du Cœur de Jésus, (née Marie Savary, Secrétaire.)
- Sœur M. de Jésus Mourant, (née Renée David).
- Sœur M. du Carmel, (née Emilie Fortier).
- Sœur M. Madeleine, (née Marie Gayer).
- Sœur M. de St. Augustin, (née Zoé Boyer).
- Sœur M. du St. Esprit, (née Anna Chartier).

La corporation possède trois établissements d'éducation contenant 244 élèves, ainsi répartis :—

A St. Laurent, 24 pensionnaires et 75 externes ; dont la plupart reçoivent l'instruction gratuite.

A St. Martin, 72 élèves, dont 17 pensionnaires et 56 externes.

A Ste. Scholastique, 73 élèves, dont 17 sont pensionnaires et 56 externes ou demi pensionnaires.

La corporation a été dotée par le révérend messire St. Germain d'une terre d'environ 96 arpents, située à St. Martin.

(Signé,) Sœur MARIE des SEPT DOULEURS,
Supérieure.
Sœur MARIE du CŒUR de JESUS, SAVARY,
Secrétaire.

St. Laurent, 29 mai 1851.

ÉTAT des RECETTES et DÉPENSES de l'HOPITAL de TORONTO, depuis le 1er mai 1850, jusqu'au 1er juin 1851.

RECETTES.	Montant.			DÉPENSES.	Montant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Balance en mains suivant le dernier rapport.....	374	0	0	Dépenses de l'hôpital.....	1328	12	10
Rentes et intérêts.....	936	2	8	Dépenses contingentes.....	178	11	6
Ventes.....	775	1	8	Compte des hypothèques.....	600	0	0
Patients payant.....	7	3	0	Intérêt sur icelles.....	21	8	7
Dividendes de banque.....	196	13	9	Débentures.....	311	10	0
Frais d'admission.....	76	0	0	Salaires.....	162	10	0
Ostroi provincial.....	750	0	0	Médicaments et instruments de chirurgie.....	76	5	7
				Compte des immeubles.....	66	8	5
				Ameublement.....	89	9	9
				Balance en mains.....	280	4	5
	£ 3115	1	1		£ 3115	1	1

JAS. BRENT,
Secrétaire et Trésorier.

HÔPITAL DE TORONTO,
2 juin 1851.

Appendice
(S.)
12 juin.

Appendice
(S.)
12 juin.

ETAT

Des FONDS appartenant à l'ASSOCIATION de BIENFAISANCE des POMPIERS de MONTRÉAL
avec le montant des bénéfices payés durant l'année se terminant le 31 janvier 1851.

FONDS des BÉNÉFICES et DEPENSES CONTINGENTES.				Montant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant de l'année précédente.....				56	19	4
Montant des contributions des membres.....				57	14	4
Montant des produits de la vente du dépôt à la banque de prévoyance et d'épargnes.....				13	12	8
Don de William Muir, écuyer.....				12	10	0
Intérêts sur le fonds permanent.....				9	0	0
			£	149	16	4
Bénéfices payés durant l'année.....	33	19	0			
Dépenses contingentes.....	16	7	11	50	6	10
			£	99	9	5
Balance en mains.....				150	0	0
Fonds permanent,—bon de la corporation, don de feu J. E. Mills, maire.....				15	17	3
Argent entre les mains du trésorier.....						
Montant total des fonds.....			£	265	6	8

Vraie copie.

JOHN FLETCHER,
Secrétaire A. B. P. M.

MONTRÉAL, 11 juin 1851.

RAPPORT
DES
COMMISSAIRES
DES
TRAVAUX PUBLICS,
POUR
1850.

IMPRIMÉ PAR L'ORDRE DE L'HONORABLE CONSEIL LÉGISLATIF.



TORONTO:
IMPRIMERIE DE LOUIS PERRAULT,
RUELLE ENLY.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

RAPPORT.

LES COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS ont l'honneur de soumettre pour l'information de SON EXCELLENCE le Gouverneur-Général, le rapport qui suit:—

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Toronto, 10 juin 1851.

A Son Excellence le très-honorable comte d'Elgin et Kincardine, Gouverneur-Général, etc., etc., etc.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Conformément aux dispositions de l'acte 9, Vict., chap. 37, clause 14, les soussignés ont l'honneur de faire leur rapport sur les différents Travaux Publics de la province, sous le contrôle de ce département, indiquant l'état de chacun en particulier, de même que les recettes et dépenses y attachées; ensemble et avec tous autres détails qui leur ont semblé nécessaires pour donner toutes les informations que l'acte a en vue.

On trouvera les documents qui suivent dans les appendices:—

Appendice A.

No. 1. Un tableau général des dépenses que ce département a eu à encourir pour les Travaux Publics pendant les années 1849 et 1850, respectivement, en vertu d'allocations préalables, indiquant en outre la somme de deniers payée pour main d'œuvre, matériaux, dommages, frais d'inspection, de surintendance, cour de loi, d'arbitrage, et dépenses militaires, etc., etc.

A. No. 2. Un tableau indiquant la somme de deniers prise à même les octrois et péages, pour les réparations et la conduite des différents Travaux Publics, pour les années 1849 et 1850, respectivement.

A. No. 3. Un tableau des dépenses qu'a encourues le département des Travaux Publics, durant les années 1849 et 1850, respectivement, pour lesquelles on n'avait pas d'allocations préalables, ou qui ont été faites en vertu d'ordres en conseil.

A. No. 4. Un tableau détaillé des dépenses faites pendant l'année 1850, pour les phares provinciaux, érigés en faveur de la navigation intérieure et sous la direction du département des Travaux Publics.

A. No. 5. Tableau général comprenant les Nos. 1, 2, 3 et 4, qui précèdent.

A. No. 6. Un Tableau indiquant les sommes qui sont nécessaires pour des ouvrages de différente nature, pour l'année 1851, y compris une somme suffisante pour pourvoir aux dépenses du No. 5.

A. No. 7. Évaluation qui explique différentes allocations affectées à divers Travaux Publics, et desquelles on a fait la demande.

A. No. 8. Un tableau indiquant les Travaux Publics dont le gouvernement a dessein de disposer ou dont il a déjà disposé, soit par vente ou autrement—la date des ventes—le nom des acheteurs—le coût de la construction—le coût de l'entretien—et le revenu qu'ils ont produit pendant l'année 1850, et indiquant de plus le montant des diverses ventes et les termes de paiement.

A. No. 9. Tableau indiquant les terres, les forces hy-

drauliques (water-power), etc., appartenant aux Travaux Publics qui ont été vendues et louées.

No. 10. Un tableau indiquant les réclamations examinées, et les sommes accordées par arbitrage qui ont été ou qui n'ont pas été payées.

Appendice A.

CANAL WELLAND.

Le rapport annuel, les retours et évaluations du surintendant, qui donnent des informations complètes sur l'état de ce canal—qui indiquent les progrès qu'on a faits durant l'année écoulée, dans la construction du nouveau travail—et qui montre les dépenses, revenus, etc., sont ci-annexés. (Appendice B; 1 à 8).

Le canal se trouve actuellement en excellent ordre; le nouvel aqueduc et les autres travaux qui, d'après le rapport du surintendant, devaient être livrés au commerce au commencement de l'époque de la navigation, sont maintenant en pleine opération et répondent amplement à l'objet qu'on avait en vue en les construisant. Le commerce augmente d'une manière ferme et considérable. Depuis l'ouverture du canal, en 1850, jusqu'au 1er juin de la même année, 508 vaisseaux passeront dans le canal. Durant la période correspondante de la présente année, 817 vaisseaux auront aussi passé par la même voie, ce qui donne une augmentation de 60 pour cent. Les vaisseaux qui ont passé dans le canal au mois de mai 1850, étaient au nombre de 201, et de 475, au mois de mai 1851.

Le revenu brut, en 1849, fut de . . .	£34,741	18	8
Coût de surintendance et d'entretien . . .	3,303	5	4
Revenu clair	31,438	13	4

Le revenu brut en 1850, fut de	£37,925	17	7
Coût de surintendance et d'entretien . . .	2,981	12	0
Revenu clair	34,944	5	7

Dépendé pour nouveaux ouvrages en 1849	£07,555	2	4
Dépendé pour nouveaux ouvrages en 1850	59,225	4	4
Évaluation approximative des réparations pour 1851	3,631	13	9

Depuis l'ouverture de la navigation en 1850, jusqu'au 1^{er} juin de la même année, la recette des péages atteignit le chiffre ci-contre: £0,783 17s. 5d. La période correspondante de la présente année donne un montant de £10,548 7s. 1d.—nonobstant la grande réduction effectuée dans les droits de péages durant la saison actuelle.

Dans le cours d'avril dernier, en vertu d'un ordre en conseil, plusieurs terrains dépendant du canal, sis dans le township de Grantham et Thorold, mais dont la possession n'était pas requise pour les besoins du dit canal, furent vendus par élan public. La majeure partie se trouvait entre la ville de Sté. Catherine et le village de Thorold. Jusqu'à présent ces terres n'ont été que des communes improductives; mais, outre cette considération, le but principal qu'on avait en vue en les vendant, était d'affirmer le versé-

Appendice
(T.)

18 juin.

ment de capitaux dans le pays, et d'encourager l'établissement de manufactures le long du canal, en mettant à la vente de ces terres des conditions de nature à produire cet heureux résultat; mais le département garde en réserve tous les sites propres à l'érection de moulins en même temps qu'il se réserve le contrôle plein et entier de toutes les forces hydrauliques (*water power*). Ces sites et forces hydrauliques seront loués de temps à autre à ceux qui se seront associés pour l'achat des terres, ou à d'autres personnes, à mesure qu'elles le demanderont, et aux mêmes conditions qu'on a coutume d'exiger pour ces sortes de contrats. Le tableau, Appendice B., No. 8, indique les différents terrains et lopins de terre qui ont été vendus—le nom des acheteurs—la somme résultant de la vente, ainsi que les termes de paiement.

PORT STANLEY.

M. James Cotton s'est engagé par contrat avec le département à ajouter 600 pieds de plus aux jetées actuelles, ainsi qu'à creuser le chenal dans lequel la vase s'était considérablement amoncelée, parce que les jetées ne s'avancèrent pas suffisamment dans l'eau. La balance disponible pour cet objet se monte à £5,635 9s. 5d. On était convenu, dans ce contrat, de payer M. Cotton au comptant, ou à même les droits de péages au fur et à mesure qu'ils seraient prélevés, au choix du gouvernement, pourvu que si le paiement se faisait à même les droits de péages, le gouvernement devait ajouter dix par cent aux termes du contrat. La somme de £1,955 9s. 1d., qui a été payée pour ouvrages faits en vertu de ce contrat jusqu'à ce jour, a été prise à même les droits de péages; mais les commissaires ont décidé que dorénavant les paiements seraient faits à même l'allocation disponible comme ci-dessus, ce mode étant infiniment plus favorable dans l'intérêt public.

La jetée ouest a été allongée de deux cent quarante pieds, et le contracteur fait actuellement caler des lits de pierre du côté est. Toute la longueur mentionnée au contrat, sera encaissée et calée avant la fin de la saison, de manière à l'exposer au mauvais temps de l'hiver, ce qui servira à asseoir le tout solidement et rendra l'ouvrage en bon état d'être parachevé au printemps suivant.

On a tenu le chenal libre au moyen de creusages fréquents; cependant on présume que du moment que les jetées auront été avancées suffisamment dans l'eau, la force naturelle du courant contribuera notablement à le tenir libre et clair.

Il n'est pas pourvu, par le contrat actuel, à l'excavation d'un bassin intérieur, le coût duquel a été évalué à £5,956 16s. 0d.; la construction de ce bassin, néanmoins, est fort requise afin de permettre aux vaisseaux d'y tourner en tous sens, ainsi que pour la commodité ultérieure d'un commerce qui accroît constamment.

BAIE DE BURLINGTON.

Ce canal a généralement été en bon ordre pendant l'année qui vient de s'écouler. On a été obligé dans le cours de la saison d'y envoyer un cure-môle, pour y enlever un dépôt formé à l'endroit où le courant du canal se trouve arrêté par l'action de l'eau qui vient du lac. Il y a aussi un petit endroit d'environ trente pieds de long sur vingt pieds de large, où, dans les très basses eaux, il n'y avait que huit pieds dix pouces de profondeur. Il est bien à souhaiter que l'on fasse disparaître cet obstacle.

Vers la fin de l'hiver, un fort vent dirigea un immense champ de glace, de plusieurs milles de longueur, sur l'extrémité de la jetée principale nord-ouest, contre laquelle il se heurta pesamment, couvrant partiale-

ment la jetée elle-même, accident qui a nécessité le démolissement d'environ soixante ou quatre-vingt pieds de la jetée jusqu'au dessous de la ligne des basses eaux. Il a fallu rebâtir cette partie, ce qui a occasionné une dépense de £100. On s'est procuré un bac neuf pour traverser, et on s'en sert actuellement. Il serait aussi nécessaire de faire, à l'heure qu'il est, quelques réparations de peu d'importance à l'autre extrémité des jetées de ce canal, lesquelles ont souffert du choc des glaces, l'hiver dernier.

LES CANAUX DU ST. LAURENT.

Ces canaux furent généralement livrés à la navigation le vingt-sept avril, et fermés le 10 décembre—ce qui donne 228 jours de navigation pour l'année 1850.

Canal Lachine.—La navigation sur ce canal fut fermée au commerce le dix-sept de juin, à cause d'une voie d'eau qui se déclara dans le conduit souterrain (*culvert*) de la côte St. Paul; cette interruption, néanmoins, ne fut que momentanée, le canal ayant été réouvert au bout de trente-six heures.

L'affaissement de la longrine de l'onglet (*mitre-sill*) de l'écluse No. 2, entre les deux bassins à Montréal, lequel eut lieu le vingt-trois de septembre, fut cause d'une interruption beaucoup plus grave pour le commerce. Vu le temps absolument requis pour construire des dames et les difficultés naturelles de ces ouvrages, ainsi que celle de vider l'écluse d'une masse d'eau considérable, les réparations n'ont pu être terminées avant le huit octobre. Durant cette période de quinze jours, les vaisseaux durent nécessairement prendre et laisser leurs charges au bassin supérieur, et partant le charroyage, aller et venir, de ce bassin n'a pas pu être évité.

Pendant le cours de l'hiver dernier, on a posé les fondations d'environ cinq milles de talus en pierre, pour protéger les borges, et cet ouvrage progresse d'une manière satisfaisante, et sera terminé vers la mi-été. Les anciennes écluses aux côtes St. Paul et St. Gabriel ont été converties en vannes de décharge, dans le but de régler l'eau de manière à ne pas détériorer le canal, ni à nuire aux fins hydrauliques.

Toute l'eau disponible au terminus de Montréal, et à St. Gabriel, est maintenant louée, et à l'époque où les bâtisses et les machines nécessaires seront terminées, il deviendra urgent d'avoir en disponibilité des fonds plus considérables, pour fournir à ces machines une quantité d'eau régulière et constante, sans pour cela nuire à la navigation—pour les détails et le coût de ces ouvrages, voir l'Appendice A., tableau No. 7, où ils sont inscrits et sont évalués à £9,113. Les loyers déjà perçus de ces ouvrages sont tels qu'on peut sûrement encourir cette dépense, dont les revenus, indirects, cependant, (tels que l'accroissement du commerce, les entrepôts, l'établissement de manufactures, etc.) sont infiniment plus importants au point de vue de l'accroissement du revenu public.

Les loyers annuels des forces hydrauliques, etc., sur ce canal, se montent à £2,156 10s., (voir tableau No. 9, appendice A.). Et la compétition pour les lots hydrauliques est un sûr indice de l'industrie croissante et de la prospérité du pays.

Le bassin de Montréal a été amélioré par la construction d'un mur de 260 pieds du côté sud, bâti par MM. Watson et Mayor; mais il est indispensable de donner à ce mur une longueur additionnelle de 400 pieds, ainsi que le tout est expliqué dans l'évaluation de l'ingénieur.

On a aussi fait des améliorations considérables à l'entrée supérieure du canal à Lachine; et aussitôt

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

qu'on aura fait enlever quelques verges de roc de plus, (ce qui aura lieu prochainement) les dépenses cesseront.

Le chantier que construit une compagnie particulière, en vertu d'un contrat de louage de 25 ans, et dont la construction est maintenant fort avancée, sera d'un grand service au commerce en général, à cause des facilités qu'on y trouvera pour tirer à sec et réparer les vaisseaux qui viennent de la mer ou qui y vont.

La somme de £4,100 (item 8.) est pour le paiement du terrain acheté pour y construire ce chantier.

Comme il ne serait plus possible de permettre le passage de bois de chauffage dans le bassin au-dessous du pont de la rue Wellington, sans causer des obstructions considérables, et nuire sérieusement au commerce, on projette de bâtir un bassin ou écluse, avec des quais considérables, pour l'accommodation expresse du commerce de bois de chauffage. La somme de £2,301, nécessaire pour cet ouvrage, est insérée dans les évaluations, ensemble et avec celle de £3000, requise pour l'achat du terrain nécessaire, le paiement de dommages, etc.

Le besoin de cette amélioration qui est destinée à être d'une grande commodité pour la partie ouest de la cité, s'est fait gravement sentir depuis quelque temps. On se propose d'établir le même taux, par corde, sur le bois qui sera livré dans ce bassin, que celui payé sur le bois livré sur les quais du fleuve. Cet arrangement produira un joli revenu, et compensera les dépenses et davantage. Les bureaux maintenant loués pour l'usage du surintendant et du collecteur, et pour lesquels on paie cinquante livras par année, sont tout-à-fait insuffisants, et incommodes pour le public et pour le commerce.

La somme de £800 est comprise dans l'évaluation, pour la construction d'une maison convenable sur quelque terrain du canal, dans une position favorable pour le surintendant et le collecteur; le garde-quai pourrait aussi y loger. Il est de même indispensable de bâtir une maison pour le garde-écluses, et cette dépense est pareillement comprise dans l'évaluation. Les items qui restent, et qui sont principalement pour le parachèvement de murs de protection et d'autres ouvrages nécessaires, sont détaillés dans l'évaluation. D'après ce qui précède, la somme totale requise pour être à la disposition du canal Lachine, est de £28,780.

Les commissaires des Travaux Publics, en recommandant les dépenses ci-haut sur le canal Lachine, et en en faisant faire les évaluations, ont été mis par le désir le plus grand, d'économiser, en autant que les besoins toujours croissans du commerce, et la sûreté et le bon entretien des ouvrages ont pu le permettre.

Les différens ouvrages énumérés plus haut sont considérés comme indispensables, et de nature à ne pas être retardés, pour la raison donnée dans l'évaluation explicative de l'ingénieur, — voir Appendice A. No. 7, mais il n'y a pas de doute qu'il devienne nécessaire sous peu, probablement l'année prochaine, de faire sur ce canal de nouvelles et plus amples améliorations, — au nombre desquelles les suivantes sont immédiatement requises, — le creusage du bassin supérieur, le clouage en sous-couvre des murs, de manière à permettre aux vaisseaux au long cours d'y prendre ou y déposer leurs chargés; et la construction d'une vanne de décharge, afin de régler l'eau de manière à empêcher les accidens aux berges.

CANAL BEAUHARNOIS.

La navigation de ce canal n'a pas éprouvé d'interruption pendant la dernière saison.

Dans le cours de l'hiver dernier, les fondations de six milles de murs en talus furent posées, et cet ou-

vrage est maintenant en bonne voie; ceci complètera la protection des berges.

Le coût de cet ouvrage, — £2722, — est compris dans l'évaluation.

Des poteaux de défense (fender posts) ont été placés aux portes supérieures de toutes les écluses; cette amélioration a été trouvée très efficace, surtout pour prévenir les accidens qui pourraient arriver aux écluses aussi bien qu'aux vaisseaux, dans les tems de gros vent.

On a fait construire pour le canal un jeu de portes de rechange, et une paire desquelles on a déjà mis en usage, pour en remplacer une paire dans l'écluse 11, qui paraissait trop faible, mais qu'on répare maintenant afin de la rendre plus solide.

On a construit à l'extrémité nord de la dame inférieure, une vanne de décharge considérable, de 150 pieds de long, et garnie d'appareils pour régler la décharge de l'eau, et servant à réduire la masse d'eau au-dessus de la dame, quand cela est nécessaire, aussi bien qu'à créer un courant dans la baie pour détruire la glace, et hâter par ce moyen, l'ouverture du canal au printemps.

Il est devenu d'une grande importance de construire des vannes de décharge autour de toutes les écluses. La difficulté de régler l'eau aux différens niveaux accroit en proportion de l'accroissement du commerce; et faute de moyens de diriger un fort courant d'eau dans le canal, il se dépose des sédiments au fond qui réduisent graduellement la profondeur de l'eau; ces sédiments et dépôts se font plus rapidement dans ce canal que dans tous les autres, vu que les berges sont faites d'une espèce de terre très molle et très soluble.

Jusqu'à ce que ces vannes de décharge aient été construites, il ne sera pas prudent de louer l'eau pour machines, etc., à moins que ce ne soit à la dame. On estime le coût de ces vannes à £9,700, et on en recommande fortement la construction aussi vite que les finances pourront le permettre.

Pour la protection des vaisseaux qui passent le pont tournant à St. Timothé, aussi bien que pour la sûreté du pont lui-même, il est nécessaire de bâtir des jetées semblables à celles du canal Lachine; le coût desquelles, £350 est compris dans les évaluations.

Le montant total que l'on considère indispensable pour les ouvrages du canal Beauharnois, est de £18,780.

CANAL CORNWALL.

La navigation de ce canal a continué sans interruption, presque jusqu'à la fin de la saison; à cette époque, elle fut suspendue pendant 12 jours, en conséquence d'une brèche considérable dans la berge à Moulinette, arrivée dans la nuit du 29 octobre, et qui emporta 300 pieds de la berge, formant douze mille verges cubes de terre. On se procura beaucoup de monde qui travaillèrent jour et nuit, et le 12 novembre, la navigation fut ouverte à tems pour permettre aux vaisseaux de passer, et servir par là, les intérêts du commerce en dépendant, avant que le canal fut bouché par la glace.

Cet accident a grossi considérablement le montant des réparations faites à ce canal.

En conséquence de l'apparence de ruine de quelques portes d'écluses, qui sont construites depuis maintenant quatorze ans, il fut jugé nécessaire de prendre des arrangements pour en faire faire deux nouveaux jeux, afin de s'assurer une navigation non interrompue, en cas qu'il arrivât quelque accident aux anciennes.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

On a déjà la plupart des matériaux, et la construction va commencer immédiatement. Cet ouvrage appartient à la classe des réparations, et n'est, par conséquent, pas compris dans l'évaluation. Durant l'hiver dernier, on a posé les fondations de trois milles de mur en talus, dont la superstructure se poursuit maintenant; cet ouvrage complètera la protection des berges de ce canal. L'évaluation de l'ouvrage est de £1200.

Depuis que les moulins à Cornwall sont en opération, on demande plus d'eau que les écluses n'en peuvent fournir, et les efforts que le surintendant fait pour les tenir en opération, ont rendu fort embarrassante sa charge de régler l'eau pour le canal. Cette difficulté avait été prévue, et il y est fait allusion dans plusieurs rapports précédents de ce département. Les meuniers en sentaient tellement l'inconvénient, qu'on prit des arrangements pour faire construire des vannes de décharge temporaires, dont le coût devait être pris à même les loyers pour eau, à mesure qu'ils deviendraient dus, mais, subséquemment, il fut jugé préférable et plus prudent d'en faire construire de permanentes; et la plus importante de toutes, celle qui se trouve autour de l'écluse de garde (guard lock) a été terminée dans le cours de l'hiver dernier; trois autres vont bientôt être données à faire par contrat, et il en faut encore une quatrième; l'évaluation pour toutes, se monte à £6,213. Cette dépense paraît indispensable, tant pour les raisons plus haut citées que pour celles mentionnées en rapport aux vannes de décharge sur le canal Beauharnois.

Il est aussi considéré nécessaire de pourvoir au logement des gardiens des diverses écluses, ce canal se trouvant le seul sur le St. Laurent, pour lequel on n'ait pas pourvu à cette exigence.

C'est pourquoi on recommande qu'il soit érigé quatre maisons pour les gardiens dont le coût total est évalué à £800.

La dépense totale recommandée pour le canal Cornwall se monte à £8,513.

CANAUX DE WILLIAMSBURGII.

Farran's Point.—Il n'y a pas eu d'interruption dans cette navigation, et les dépenses affectées aux réparations durant la saison passée, ne s'élèvent qu'à un léger montant. Le cure-môle à vapeur a tout-à-fait enlevé toutes les obstructions dans le chenal, à l'entrée supérieure; mais, en l'absence de quais suffisants, il y a également du danger pour les vaisseaux qui entrent au-dessous ou qui vont au-dessus, d'où il résulte que tous ceux qui le peuvent, évitent ce canal en remontant ce qu'on appelle le "chenal," passage qui se trouve entre Chrysler's Island et l'île du Long Sault, et passent du côté du chenal américain où le courant n'est pas aussi fort que du côté Canadien. Le plus grand nombre néanmoins, y inclus tous les petits bateaux à vapeur et à hélices, de moindre force, se servent encore de cette écluse; c'est pourquoi il serait désirable que l'entrée en fut améliorée suffisamment pour écarter tout danger.

L'évaluation proposée pour construire des quais propres à rencontrer ce but, se monte à £2,250.

Rapide Plat.—Il n'y a pas eu d'interruption pendant la dernière saison, et les réparations nécessaires furent de bien peu de valeur.

On a construit un jeu de portes de rechange, ainsi qu'il y avait été pourvu par l'allocation de l'année dernière.

L'agitation de l'eau a produit moins d'effet sur les berges de ce canal que sur celles des canaux d'en

bas; mais le même résultat devient visible à mesure que le commerce accroit. Il est, par conséquent, considéré nécessaire de pourvoir à leur protection. C'est pour cet objet qu'on a inséré dans les évaluations la somme de £1,800. On a déjà même trouvé urgent de commencer à réparer les plus mauvais endroits.

Le cure-môle à vapeur a enlevé le bout d'une batture qui gênait l'entrée inférieure, ainsi que les restes des enissons aux deux extrémités du canal; mais afin de rendre l'entrée plus facile, et l'écluse plus sûre, il a été trouvé nécessaire d'allonger les jetées, et d'y poser des bittons afin de donner plus de commodité et une meilleure direction aux vaisseaux qui entrent. Le coût de ces jetées sera de £753 et £630.

Canal de la Pointe Iroquois.—Il n'y a pas eu ici d'interruption, si ce n'est celle qui fut occasionnée par le peu de profondeur de l'eau vers la fin de la saison. La longrine (*Sill*) de cette écluse se trouvant neuf pouces plus haute que les autres, a causé des embarras sérieux aux vaisseaux montant pendant l'automne avec de lourds chargemens, et a souvent rendu l'allégement nécessaire, afin de mettre le vaisseau en état de continuer le voyage; au moyen du cure-môle à vapeur, et de deux paires de bacs à soulever, toutes les obstructions ont été enlevées du chenal aux deux extrémités de ce canal.

Quelques vaisseaux ayant reçu des avaries en traversant le passage coupé dans le roc près de Matilda, on a pris des mesures pour les protéger par la suite, au moyen de défenses flottantes; mais après un examen ultérieur de l'étendue du roc des deux côtés, il est considéré nécessaire d'ajouter encore à cette sorte de protection, et pour cet objet la somme de £1,250 est portée dans les évaluations de cette année, y compris le montant de £220, déjà employés.

Canal des Galopes.—La navigation de ce canal n'a pas été interrompue pendant la dernière saison, et les réparations ont été très légères. On a commencé de bâtir des murs en talus dans les plus mauvais endroits; on se propose de continuer cet ouvrage à mesure que le besoin s'en fera sentir, et pour cet objet la somme de £900 a été portée dans les évaluations.

Le cure-môle à vapeur et les bacs à soulever, sont maintenant employés sur la batture à l'entrée supérieure du canal.

LUMIÈRES DU FLEUVE, BOUÉES ET PHARES.

Trois lumières flottantes ont été, durant l'année passée, placées sur le Lac St. Louis. Deux lumières de file sur terre à l'entrée du canal de Beauharnois, et une lumière de jetée sur l'extrémité de la jetée à Lachine. Ces lumières servent à éclairer le lac et à en rendre la navigation aussi sûre la nuit que le jour, et elles fonctionnent si bien, qu'on ne croit pas nécessaire d'encourir de nouvelles dépenses pour la construction de lumières fixes et permanentes. On a fait des réparations à la lumière flottante sur le Lac St. François. Quelques bouées de plus ont été placées dans cette partie du fleuve qui se trouve entre Cornwall et Prescott, afin de mieux indiquer le chenal entre les deux canaux. Le "*Chenal perdu*," du Long Sault a aussi été indiqué, et les bateaux à vapeur, et à hélices le descendent tous les jours; mais jusqu'à présent aucun vaisseau à voile ne s'est décidé à s'y hasarder.

Un phare solide et substantiel a été érigé sur la batture Jacktraw, près de Gananoque.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

Il faut encore quelques bouées de plus pour indiquer le chenal entre Cornwall et Prescott; le coût en est compris dans l'évaluation concernant les opérations de crousage.

Maintenant que tous les canaux sont en pleine opération, les commissaires se trouvent en état de décider précisément quels sont les meilleurs arrangements à prendre pour leur entretien et pour leur surintendance, touchant le nombre des garde-écluses, etc., leurs salaires, etc., etc. Et sur le tout, ils se proposent de faire des changements et d'établir un système de nature à créer de la diminution dans les dépenses, et plus efficace dans sa portée que jusqu'à présent. Ceci ne pouvait être aisément fait plus tôt, ni avant que l'établissement du commerce pendant un certain espace de tems sur les canaux leur eût donné l'occasion d'adopter les arrangements pratiques que les besoins du commerce, et la bonne conservation des écluses, et autres ouvrages peuvent requérir.

Résumé indiquant les dépenses totales pour ouvrages indispensables, tels qu'énumérés, et se rapportant aux canaux du St. Laurent:—

Canal Lachine.....	£28,780	0	0
Canal Beauharnois.....	13,780	0	0
Canal Cornwall.....	8,513	0	0
Canal Williamsburg y inclus les bouées recommandées.....	12,450	0	0
Total.....	63,541	0	0

Pour compléter finalement la ligne des canaux d'un bout à l'autre depuis le Lac Érié jusqu'à la mer, de manière à donner une profondeur uniforme et disponible de neuf-pieds, il y a beaucoup à faire au canal Iroquois, en ce que l'eau sur la longrine de l'écluse (*Sill*) Matilda, sur ce canal, se trouve être moindre que dans toutes les autres. Il appert, d'après les rapports des ingénieurs, que durant la dernière partie de la saison passée, l'eau demeura pendant 83 jours à huit pieds de profondeur et au-dessous, à la longrine de l'onglet (*Mitre-Sill*) inférieur de cette écluse. Pendant dix jours elle se tint à sept pieds et au-dessous, et les vents de l'est la firent baisser jusqu'à six pieds. Sur les canaux Lachine, Beauharnois, Cornwall et Welland, l'eau n'a en aucun temps été moins de neuf pieds aux longrines (*Sills*). Le tirant d'eau des vaisseaux qui laissent Montréal en octobre et novembre, doit être de nécessité limité à sept pieds et au-dessous, (ce qui réduit leurs chargemens de près de moitié) sinon ils ont à encourir les frais et les délais d'allègement.

On a pris en considération divers plans pour obvier à cette difficulté et procurer la profondeur entière de neuf pieds lors des basses eaux; mais les commissaires sont convaincus que le seul possible, sûr et propre à obtenir cet important résultat, est d'unir ce canal avec celui des galopes, au moyen de levées ou canal de jonction, de deux milles et demi de long, qui convertirait, de fait, les deux canaux en un seul—débarrasseraient d'un coup des eaux rapides que les vaisseaux montant ont à traverser à présent entre les canaux, et donneraient d'un bout à l'autre la profondeur voulue—résultat que ce plan seul peut amener, sans causer d'interruption dans la navigation.

Le coût de cette amélioration serait de £35,000. Il n'y a plus de dépenses nécessaires à faire pour jouir des avantages des déboursés passés, et pour compléter parfaitement la grande communication d'eau artificielle de cette province, c'est pourquoi cette somme est comprise dans les évaluations.

Comme il avait été représenté que la construction d'un chemin de touage, depuis le canal Cornwall, jusqu'à Prescott, serait une grande amélioration, et faciliterait notablement la navigation de cette partie du St. Laurent; M. T. Rubidge, reçut l'instruction de faire l'examen des lieux afin de s'assurer de la possibilité de la mise en pratique, et du coût d'un semblable ouvrage; mais ce monsieur, avant d'avoir pu terminer son examen fut envoyé pour aider à l'exploration d'une communication entre le St. Laurent et le lac Témiscouata. Il en avait vu et fait assez, néanmoins, pour convaincre les commissaires que cette entreprise ne serait pas à propos. La construction d'un chemin de touage le long de la portion du fleuve examinée par lui, entre la Pointe Iroquois et le rapide Plat,—une distance de quatre milles seulement; ne coûterait pas moins de £10,000; et vu l'accroissement journalière des vaisseaux à vapeur en rapport avec la navigation, un chemin de touage, dans le cas où on le ferait, ne serait que bien peu en usage.

Les paragraphes qui précèdent se terminant par la description des ouvrages qu'il reste à faire pour compléter parfaitement la principale navigation artificielle de la province, ceci semblerait le lieu de référer aux dépenses projetées pour le département de la navigation naturelle, c'est-à-dire celle du fleuve; laquelle, une fois complétée et en rapport avec l'autre, ne pourra être surpassée par la navigation intérieure d'aucun pays.

Comme il est évidemment d'une grande importance de déterminer et de mettre entièrement hors de doute, l'existence d'un chenal continu et sans obstructions dans les différens rapides qui existent entre Prescott et Montréal, et dans lequel de gros vaisseaux, tirant neuf pieds d'eau, pourraient naviguer en sûreté, M. T. C. Keefor, reçut le 24 juillet dernier, l'ordre de faire un examen des lieux à cet effet.

On trouvera dans l'Appendice C. No. 1, le rapport et l'évaluation faits par ce monsieur.

Les bateaux à vapeur de la malle et les vaisseaux ne tirant pas plus de 6½ à 7 pieds d'eau, ont depuis quelque tems descendu en sûreté les chenaux de tous ces rapides; et quoiqu'il les commissaires n'espèrent pas que cette route devienne jamais praticable et sûre pour les vaisseaux du lac d'un gros tirant, ils conçoivent cependant, qu'il est désirable qu'on en fasse un examen approfondi, car elle a beaucoup besoin d'améliorations en plusieurs endroits (même pour la classe de vaisseaux qui y passent actuellement) pourvu que cet examen puisse être fait d'une manière permanente et à un coût proportionné à son importance.

Il existe une différence d'opinion considérable parmi les marchands expéditionnaires et les maîtres de vaisseaux quant à l'utilité pratique, pour les gros vaisseaux du lac, d'un chenal profond dans les rapides, (en admettant que l'existence de ce chenal fût pleinement constatée.) Plusieurs personnes d'expérience, telles que M. Calvin, de la maison Cook et Calvin, etc., soutiennent qu'on ne pourrait avec sûreté laisser dériver ces vaisseaux dans les rapides; qu'il n'est pas possible de les touer avec prudence dans les rapides violens si le câble de trait est amarré à leurs flancs, et qu'il y a aussi du danger si le câble est amarré à l'arrière; que le remorqueur ayant passé rapidement la pente du rapide, sa course se trouve ralentie quand il arrive à la cavité qui se trouve au pied, en même tems que la goëlette qu'il remorque après lui se trouvant encore sous l'influence du fort courant du rapide, peut le rattraper et venir en collision dangereuse avec son remorqueur; M. Calvin, dit que dans les occasions où l'on a employé ces sortes de remorque pour les berges, il est arrivé coup sur coup et cela très fréquemment, que la distance ainsi diminuée entre les deux embarcations, le câble de touage s'enfonça dans l'eau, s'em-

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

barrasse parmi les rochers au fond du chenal, et jette, par là même, les vaisseaux en dehors de la route sûre qu'ils ont à suivre. Les commissaires sont plutôt de l'opinion de ceux qui croient que la navigation des rapides n'est pas convenable aux vaisseaux du lac de gros tirant dont on a parlé plus haut. Il est, toutefois, de leur devoir et de leur domaine de constater que M. T. C. Keefer semblait être d'un avis diamétralement contraire.

Quoique M. Keefer, en vertu des instructions à lui signifiées, dût se borner uniquement à l'examen des rapides, son rapport, néanmoins, ou du moins la majeure partie d'icelui réfère au projet de construction d'un canal entre le St. Laurent et le Lac Champlain. Quant à l'objet plus immédiatement soumis à l'examen de M. T. C. Keefer, et sur lequel ses instructions lui enjoignaient de faire un rapport, les commissaires, après mûre considération, ne sont pas prêts, en l'absence de données beaucoup plus précises, à recommander aucun déboursé.

Les instructions qu'il avait reçues lui enjoignaient de faire l'examen des rapides, dans la vue de les améliorer au point de permettre de les descendre aux vaisseaux tirant dix pieds d'eau.

Afin de s'assurer si les chenaux avaient une quantité d'eau suffisante, on se servit de perches amarrées aux flancs d'un vaisseau, et qu'on avait préalablement enfoncées de dix pieds au-dessous de la surface. Il est évident que quand même on eût renouvelé cette expérience encore plus souvent qu'on ne l'a fait, il eût été impossible, par ce moyen, de découvrir les fragments de rochers détachés et roulants, que tout vaisseau tirant dix pieds d'eau était sûr de heurter, s'ils sont de fait dans le chenal.

Là où M. Keefer n'appréhendait rien, les commissaires, au contraire, craignent danger et risque; par exemple, il évalue toutes les améliorations qu'il considère nécessaires pour rendre sûr le passage du fleuve pour des vaisseaux de gros tirant, de Lachine à Montréal, à £500, somme qu'il se propose d'employer à faire disparaître une petite batture à la tête de l'isle St. Paul, et une autre de même nature vis-à-vis l'isle Moffatt. "Mais on ne propose aucuns déboursés pour diminuer le risque de la descente de la Grande Chute," à Lachine, attendu que "à son avis, il n'a pas été prouvé clairement qu'il existe de risque quelconque." C'est là une opinion qui, d'après la conviction des commissaires, rencontrera l'assentiment d'un bien petit nombre de propriétaires de vaisseaux d'un gros tirant, lesquels n'aimeraient pas à aventurer leurs vaisseaux dans la descente de cette chute.

Les commissaires remarquent, dans plusieurs parties de ce rapport, des expériences propres à agir davantage sur eux, pour les empêcher de recommander les déboursés nécessaires à l'amélioration de ces rapides, à moins qu'ils n'aient par devers eux des preuves et un examen plus concluants.

On prétend que "dans les endroits difficiles, comme, par exemple au 'Split Rock,' les expériences pratiquées avec les perches amarrées aux flancs d'un vaisseau n'ont pas été concluantes;" — et le résultat des sondages pratiqués à bord de petits vaisseaux ne paraît pas, aux yeux des commissaires, beaucoup plus satisfaisant, à en juger par la manière dont ils sont décrits. "Il est possible qu'il y ait eu des omissions," — et on en déduit qu'il n'y a pas un endroit dans le fleuve St. Laurent, "où l'on n'ait trouvé un chenal, quelque étroit et tortueux qu'il puisse être, qui n'eût au moins dix pieds de profondeur, excepté peut-être, la batture qui se trouve vis-à-vis l'isle Moffatt. Ces chenaux sont, en quelques endroits, trop compliqués et difficiles, pour que cette profondeur soit d'un grand avantage pratique," etc., etc.

Il ne faudrait "pour rendre d'un bout à l'autre le chenal principal du St. Laurent navigable pour les

"bateaux du plus gros tirant qui descendent, quoiqu'il y ait de quoi faire." Cette légère évaluation se monte à £15,000; mais l'ingénieur du département croit qu'il serait plus prudent de l'élever de £20,000 à £25,000.

Sans prendre sur eux de décider s'il est ou non possible, au moyen de cette somme, de rendre les chenaux sur toute la ligne de ces rapides, sûrs et navigables pour les gros bateaux tirant dix pieds d'eau, les commissaires n'en sont pas moins convaincus de l'urgence qu'il y a de faire des améliorations, même pour les steamers de la malle et autres vaisseaux ne tirant pas au-delà de sept pieds d'eau, principalement près des Cascades; et de toutes les propositions de M. T. C. Keefer, celle-là leur paraît le mieux (qui a rapport au chenal des trains de bois au-dessus des Cascades, et qui a pour objet d'élever l'eau au-dessus du "Split Rock," etc., etc.) Ils se proposent, dans le cours de l'été prochain, de faire examiner et évaluer de nouveau cette entreprise par l'ingénieur du département, et de lui faire faire un rapport sur les bons résultats probables à obtenir d'une semblable amélioration du chenal de Split Rock, ainsi que de lui faire décider si cette amélioration ne tendrait pas à faire rejeter le courant du côté de la chute, près de la rive sud, de manière à détériorer cette partie du chenal de Beauharnois.

Les commissaires ne sont pas prêts à recommander aucuns déboursés, tant que cet examen ultérieur et le rapport sur icelui ne seront pas faits; ni tant que le montant réel des dépenses à encourir pour l'exécution de travaux dans des positions si difficiles, ne sera pas pleinement constaté; mais afin de faire établir, et mettre tout-à-fait hors de doute, l'existence d'un chenal le long du Long Sault du côté canadien, dans lequel un bâtiment tirant dix pieds d'eau pût passer en sûreté et sans obstacle, ils suggèrent, comme méritant bien la considération du gouvernement, le plan d'accorder une prime de £150 à quiconque ferait descendre une goëlette ou autre gros bâtiment, calé de 10 pieds pleins à l'avant et à l'arrière; une autre prime de £100 pour la seconde, et une de £50 pour la troisième épreuve. Ce plan établirait les faits d'une manière plus pratique, plus certaine et plus économique en fin de compte, que ne le pourrait aucun système de sondage qu'on pourrait adopter.

REMORQUEURS.

Quoique les arrangements de l'année passée fussent défectueux, et les remorqueurs en trop petit nombre et d'une force trop limitée; cependant les essais faits pour rendre aux vaisseaux, surtout dans leur trajet montant de Lachine à Prescott, toute l'aide de nature à engager et encourager les gros bâtimens des lacs à faire le trajet entier depuis les lacs d'en haut jusqu'à Montréal et à Québec, ont été si satisfaisants dans leurs résultats, que le gouvernement se sent porté à faire de nouveaux et plus amples arrangements pour cette saison, et de faire profiter les bâtimens de l'avantage des remorqueurs jusqu'à Kingston.

MM. Calvin et Cook, les mêmes qui avaient le contrat l'année précédente, sont encore chargés de mettre les nouveaux arrangements à exécution. Ils sont tenus, en vertu de leurs engagements, de placer deux forts steamers sur les parties de la ligne qui se trouve entre la tête du canal de Cornwall et Kingston, où les plus forts courans doivent être remontés, — et deux autres vapeurs de moindre force entre Cornwall et Lachine; et si l'accroissement et l'étendue du commerce le requéraient, ils sont obligés d'ajouter encore au nombre de ces remorqueurs. L'époque des voyages devait être calculée de manière à ce qu'un remorqueur laissât Kingston, et un autre l'extrémité inférieure du canal Cornwall, pour le trajet en descendant, les lundi, mercredi et vendredi de chaque semaine; et qu'un remorqueur laissât Lachine et un

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

autre en tête du canal Cornwall, dans le trajet de montée, tous les mardi, jeudi et samedi, durant la saison.

Cet arrangement était fait de manière à tenir les remorqueurs les plus forts dans la partie supérieure de la navigation, où se trouvent les plus forts courants, mais comme les contracteurs ont fourni quatre remorqueurs d'une force suffisante et à peu près égale, chacun de ces derniers laisse à son tour et parcourt toute la distance de Kingston à Lachine, en montant et en descendant. Une goëlette peut maintenant être prise en remorque à Kingston, arriver à Montréal, y déposer et y reprendre sa charge, et être de retour à Kingston dans les limites de la semaine. Les commissaires ont la confiance que le tems viendra où ce commerce se trouvant solidement établi, la remorque des bâtimens y engagés, deviendra d'une importance suffisante, et suffisamment rémunérative pour engager les capitalistes et les industriels particuliers à s'y adonner, sans avoir besoin d'aide étrangère; ce qui permettrait au gouvernement de ne plus s'en occuper. Les contracteurs reçoivent une prime de £1750 pour ces remorqueurs, pour la saison, les frais de toutes les provisions, de la main d'œuvre, de gages, de bois et usure des engins, etc., etc., et outre cette prime, ils prélèvent des droits ou péages sur les bâtimens, suivant les taux fixés par un tarif inséré au contrat.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal fut ouvert à la navigation le dix-neuf d'avril, et demeura ouvert sans interruption, jusqu'à la fin de la saison, le 5 décembre; donnant en tout 231 jours pour la saison d'affaires en 1850.

Un changement important s'est effectué dans la condition de ce canal, durant l'hiver passé. Les allocations de l'année dernière pourvoient à ce que la profondeur de l'eau atteignit sept pieds, de cinq pieds et demi auxquels elle était précédemment limitée. A cet effet, et tant que le tems l'a permis, un grand nombre d'hommes fut employé, et le fond a été creusé à une profondeur plus considérable. Le commissaire en chef actuel fit la visite des travaux, pendant qu'ils étaient en voie de progrès durant tout l'hiver, pour voir à ce qu'on n'épargnât aucun effort pour donner au fond du canal la profondeur projetée, à tems pour l'ouverture de la saison de navigation; et le fond du canal qui se trouvait en plusieurs endroits considérablement plus élevé que les longrines (sills) des écluses, n'est maintenant en aucun endroit moins de six pouces, et presque partout moins de douze pouces au dessous de la partie supérieure des longrines (*Mitre-Sills*); en sorte que le canal s'ouvre cette année avec six pieds d'eau, et quand les berges auront été exhaussées, on ajoutera un pied de plus, ce qui donnera une profondeur navigable de sept pieds pleins. On s'attend à ce que ce résultat sera obtenu vers le premier juillet prochain, époque à laquelle tous les avantages dont ce canal est susceptible, pourront être réalisés.

A l'écluse de garde (*guard lock*) les portes ont subi des réparations complètes, et on s'en est procuré un nouveau jeu de rechange.

Il serait nécessaire d'avoir une jetée au côté est de l'entrée supérieure à St. Jean, afin de donner plus de facilités aux bâtimens qui entrent dans le canal; le coût en est évalué à £800, — et sera pris à même les allocations déjà existantes.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Ecluse et dame à St. Ours.— Cette écluse fut ouverte l'année dernière, le quatorze avril, et continua sans interruption, d'être en usage jusqu'au six décembre, si l'on en excepte l'espace de quelques jours pendant lesquels les eaux du printemps dépassèrent et submergèrent les murs de la porte inférieure de l'écluse.

Appendice
(T.)

13 juin.

Lors de la crue des eaux du printemps en juin, on craignit beaucoup pour la sûreté de la dame, en conséquence de la défection partielle des deux culées et d'une partie du radier (apron) au dessous de la dame. Aussitôt le rapport du surintendant reçu, l'ingénieur reçut ordre de se rendre sur les lieux, et de prendre les mesures nécessaires pour la conservation de l'ouvrage. Eu égard au mauvais état des fondations et à quelques autres causes, les dépenses encourues ont absorbé les allocations affectées à l'exhaussement des murs des écluses et des berges; c'est pourquoi, pour remplir cette lacune et pour rencontrer quelques obligations contingentes, il faudra, cette année, une allocation supplémentaire de £4,500.

On croit que cette somme sera suffisante pour pourvoir à l'achèvement complet de cet ouvrage.

ÉCLUSE STE. ANNE.

Cette écluse a été en pleine et constante opération depuis le vingt-neuf avril, jusqu'au 5 décembre—221 jours sans aucune interruption ni frais de réparations. On a en vue, à l'époque de l'automne où les eaux baissent, d'employer la petite balance de l'allocation qui reste, à l'enlèvement de la batture de rochers à l'entrée inférieure.

TRAVAUX SUR L'OUTAOUAIS.

Les glissoires ont été mises en bon état de réparations, et sont maintenant en pleine et satisfaisante opération. Les réparations pour 1850 se sont élevées à £1108 8s. 8d., et le coût d'entretien et de surintendance à £708 15s. 8d.

Les commissaires se proposent de demander la sanction du gouvernement pour un changement dans le mode de gestion et de perception des droits de péages des glissoires, par lequel on effectuera une grande économie, en même tems que l'accomplissement efficace des devoirs des employés préposés à ces fonctions.

Les *booms* ayant manqué au Madawaska, on se propose d'en établir une nouvelle série aux *chain rapides* dans une position plus propre à éviter le cou rant. Le coût de cet ouvrage est évalué à £200.

Il serait aussi nécessaire que la vieille glissoire, au Portage du Fort, fût rebâtie cette année, attendu qu'on ne peut plus s'y fier à cause de son ancienneté et de l'état de ruine dans lequel elle se trouve. Coût évalué à £1612: total requis pour l'Outaouais, £1812.

TRAVAUX DE TRENT.

Les glissoires ont été mises en bon état de réparations, et fonctionnent bien ce printemps. On a fait plusieurs améliorations au chenal à Fuller's Islands, et la dame à Heely's Falls a été couverte de graviers et rendue étanchée, de façon à tenir l'eau dans une pente régulière.

Les frais encourus pour réparations, en 1850, ont été de £458 9s. 2d.

Sur les représentations de personnes engagées à faire du bois sur cette rivière et ses tributaires, on a discontinué, en vertu de l'autorité d'un ordre en conseil, la perception de droits de péages sur le bois de construction passant par les dames de Crook et de Chisholm. Ces dames ne furent pas construites pour l'établissement de glissoires, mais dans le but d'élever le niveau de l'eau pour la navigation; et comme elles

Appendice
(T.)

13 juin.

ne rendraient ni moins cher ni plus facile le passage des bois de construction, il n'était pas raisonnable qu'on y prélevât des droits de péages.

L'écluse aux rapides Whitlas, au-dessous de Peterborough, est en bon ordre, mais il est très dangereux, en remontant, de s'en approcher dans les hautes eaux, attendu que la masse d'eau qui passe par-dessus la dame se trouve si près de l'écluse qu'avant que le bâtiment qui vient de laisser celle-ci ait le temps de prendre assez d'air d'aller, il est attiré sur la dame ou par-dessus ses bords. Cet accident est arrivé au steambout, que son propriétaire W. Weller, écuyer, fait aller à Peterborough, et qui en a éprouvé de graves avaries.

Il est désirable que les premiers droits de péages qui seront prélevés sur cet ouvrage soient consacrés à établir quelque protection contre le retour d'un accident de même nature.

On représenté l'écluse à Scugog comme étant dans un état de ruine dangereux, et il sera nécessaire de la faire examiner complètement dès que les eaux auront baissé. Le gouvernement est tenu d'entretenir la dame qui se trouve là, et tout accident qui causerait la baisse des eaux du lac, produirait des conséquences bien désastreuses pour la santé des habitants de cette partie du pays.

CHEMINS.

Barrie et Penetanguishene—Barrie et Bond Head, Mono et Adjala.—On a donné et confié la gestion de ce qui restait des allocations affectées à l'usage de ces chemins à M. John Ryan, lequel a conduit les travaux d'une manière satisfaisante. Ces travaux ont été faits, partie à la journée, partie par contrat, suivant que l'un ou l'autre mode paraissait plus avantageux et économique. Le but, dans tous les cas, était de répartir les avantages résultant des frais déboursés d'une manière aussi générale que possible, et jusqu'à présent, croit-on, les opérations ont rencontré généralement l'approbation des personnes localement (locally) intéressées. Les autorités locales, d'ailleurs, ont garanti le droit d'espace pour les chemins, en sorte que le montant total des deniers pourra être employé à l'amélioration des chemins.

Les améliorations du chemin de Barrie et de Penetanguishene consistent à achever diverses tranchées déjà commencées, à creuser et fossoyer, aplanir et niveler, et à ouvrir plusieurs portions de la ligne, et spécialement celle connue sous le nom de "the five miles wood;" à faire des conduits souterrains (culverts) et des ponts, et à rendre, par ce moyen, les parties précédemment isolées et non terminées en état de servir. Aux environs, et près de Penetanguishene, on a cru nécessaire de s'écarter de la ligne et du terrain alloués pour le chemin, afin d'éviter les frais qu'auraient causés l'abaissement et la tranchée des côtes. Il en est résulté quelque difficulté touchant le droit de route, lequel néanmoins a été enfin obtenu. On a fait choix d'une excellente ligne, et le tout sera fini et complet l'automne prochain.

Les améliorations nécessaires au chemin de Barrie et Bond Head, sont de la même nature, et presque complètement terminées.

Sur le chemin Mono et Adjala, les côtes sont si fréquents et raides, qu'il a été nécessaire d'abandonner à leur égard le minimum du niveau. La majeure partie de ces dépenses consiste dans la tranchée de ces côtes; opération qui, avec celle de la bâtisse des ponts, des conduits souterrains (culverts) et du nivellement, se trouve en voie de progrès satisfaisante, et sera bientôt terminée.

Chemins de Toronto.—La crue des eaux, au printemps de 1850, a causé beaucoup de dommage aux chemins des environs de cette cité—Est—Ouest—et Nord—détruisant et enlevant les ponts, les conduits souterrains et les levées, et coupant et fouillant les chemins en plusieurs endroits; le coût des réparations à ces dommages a été évalué à £10,000.

Les négociations à l'effet de nantir des particuliers de la propriété et possession de ces chemins, à l'époque où les dommages ci-haut ont eu lieu, étant encore indéterminées, les frais déboursés pour les améliorer se montant à £4,000, furent employés simplement aux réparations temporaires absolument nécessaires pour rendre de nouveau les communications praticables; mais aux acheteurs restait le soin et l'obligation de construire les ponts, et de faire les réparations générales aux chemins.

Chemin Windsor et Scugog.—Les contracteurs, messrs. Cotton et Rowe, ont continué à faire des améliorations à ce chemin, pendant l'année. Toutes les parties des chemins qui se trouvaient à une distance raisonnable de sablonnières, ont été couvertes de graviers, et l'on a continué à planchier le reste jusqu'au moment où le chemin a été vendu.

Chemins de Port Hope et de Rice Lake, de Kingston et de Napanee.—Les réparations et l'entretien de ces chemins ont continué pendant l'année, sous la surveillance de ce département, jusqu'au moment où ils ont été vendus; à cette époque, ils étaient en bon ordre.

Chemin des Cascades.—A l'ouverture du canal Beauharnois, mais surtout à la découverte du chenal nord du Long Sault, les passagers et le commerce qui avaient coutume de passer par ce chemin, cessèrent en grande partie de s'en servir du tout. Les droits de péage, par conséquent, tombèrent considérablement, et devinrent insuffisants pour couvrir les frais de réparations. Le département cessa dès lors de les avoir sous son contrôle, et ils furent abandonnés à la municipalité.

Chemins de Longueil et Chambly, de Chambly et Granby.—On a fait, durant l'année, des dépenses considérables pour l'entretien des deux premiers de ces chemins, et ils requièrent encore des réparations d'un bout à l'autre, vu que les madriers sont généralement pourris, ce qui exigera de fortes dépenses. Quant aux autres, ils n'ont eu besoin que de peu de réparations durant l'année. On négocie dans ce moment la vente du chemin de Chambly et Longueil, et l'on espère que cette affaire sera terminée sous peu; quoique, d'après les déboursés considérables que nécessite l'état de ce chemin, l'on ait eu beaucoup de difficultés à faire cette vente, et les mêmes personnes qui sont sur le point d'en devenir acquéreurs, offrent de louer le chemin de Chambly et Granby pour un nombre d'années, s'obligeant à l'entretenir en bon état de réparations.

Chemin St. Athanase et Spier's Corner, ou chemin de Stanstead.—On a déboursé bien peu sur ce chemin, en fait de réparations. Il reste encore une petite balance de l'allocation que l'on va bientôt mettre, ainsi que le chemin, entre les mains des autorités municipales.

Tous les chemins de l'ouest ont cessé d'être sous le contrôle de ce département; ceux sur lesquels on prélevait des droits de péages ont été vendus, et ceux qui ne produisaient aucun revenu, ont été livrés par proclamation aux municipalités.

L'appendice A, No. 8, est un tableau donnant les détails des travaux précités, et indiquant de quelle manière on a disposé de tous les chemins ci-dessus et d'autres ouvrages, soit par vente ou autrement; à quelles personnes; le montant du prix de vente, etc.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

En vertu des dispositions de l'acte 13 et 14 Vic., chap. 13, clause 16, les balances des allocations affectées à l'usage de certains chemins, à l'époque où les travaux alors sous le contrôle de ce département ont cessé, ont été ou versées entre les mains des municipalités que ces chemins traversent, ou l'emploi des deniers pour l'usage des chemins auxquels des allocations avaient été affectées, a été confié à des individus nommés par les autorités municipales; c'est le procédé qu'on a suivi pour les chemins:—

Bytown et l'Orignal; Peterborough et Asphodel; Peterborough et Lindsay; Scugog et Narrow; et le chemin qui se trouve entre les glissoires de Trent, etc.

La balance de l'allocation affectée à l'usage du *Chemin des Caps* sera employée, cette année, sous la surveillance d'un officier local, à y faire faire de nouvelles réparations.

L'allocation affectée au *Chemin Matane* a été employée d'une manière satisfaisante et économique, et la somme comparativement minime dépensée a effectué le débouché entier, et l'amélioration de toute la ligne.

BÂTISSSES PUBLIQUES.

On a fait beaucoup de progrès dans l'achat et la préparation des matériaux nécessaires pour la maison d'audience à Montréal; les travaux avancent rapidement sous la surveillance de Messrs. Ostell et Perrault.

L'agrandissement de la maison achetée à Kamouraska, pour servir de cour de justice, et les changements qu'on y a faits, ont été conduits d'une manière satisfaisante et sont maintenant terminés, en sorte que la bâtisse est maintenant prête pour la prochaine séance de la cour.

La nouvelle maison d'audience, à Aylmer, se trouve aussi tellement avancée qu'elle sera terminée, suivant les termes du contrat, au premier janvier prochain,— en sorte que les affaires de la session du printemps pourront s'y transiger.

Les frais de la construction de ces diverses maisons d'audience, ne sont pas pris à même le fonds consolidé du revenu, mais on se les a procurés par emprunt, au moyen de bons (débentures) émanés en vertu de l'autorité de la 12, Vic., chap. 112; l'intérêt et le principal en seront prélevables, sur un droit ou impôt imposé sur toutes les procédures qui auront lieu dans toutes ces maisons d'audience respectivement. Il fut passé un autre acte, 13 et 14 Vic., chap. 64, relativement au coût du palais de justice de Montréal.

On a voté, pendant la dernière session, une allocation de £15,000, destinée au parachèvement et aux réparations des bâtisses publiques à Québec.

En vertu de cette allocation on s'occupe à l'heure, qu'il est à l'érection de l'aile occidentale de la maison du parlement; et tous les travaux intérieurs et extérieurs, au montant de £10,652, ont été entrepris par contrat. Durant le cours de l'hiver dernier, les contracteurs ont réuni et amassé une grande quantité de matériaux, tant en bois qu'en pierre, et ont fort avancé la confection des croisées et de leurs cadres, la préparation de la pierre de taille et l'excavation, dont partie dans le roc, pour les fondations et les voûtes. Les murs du rez-de-chaussée s'élevaient actuellement, et les travaux sont dans un état de progrès généralement satisfaisant.

Les changemens et réparations nécessaires pour mettre le vieux château en état de loger quelques-uns des départemens publics, sont aussi en voie de progrès satisfaisant; le coût en est évalué à £650, y inclus les dépenses contingentes.

L'hôtel St. George a été loué pour quatre ans, moyennant une rente annuelle de £400, et une prime déjà payée, etc., de £625, pour l'accomodement supplémentaire des bureaux publics. Il sera nécessaire d'y faire quelques légers changemens pour le rendre convenable et propre à la dépêche des affaires des départemens qui doivent l'occuper.

On croit que l'allocation déjà mentionnée sera suffisante pour couvrir toutes ces dépenses.

On a loué pour l'espace de quatre ans, au taux (de £450 par an.) pour la résidence de son excellence le gouverneur-général de la province, pendant le temps périodique de la transaction des affaires publiques à Québec, la maison et dépendances de Spencer Wood, appartenant à H. Atkinson, écuyer; ce loyer sera considéré modéré, surtout si l'on songe aux sommes annuelles payées pour l'accomodement du gouverneur-général à Kingston et à Montréal. Une des conditions du bail est que le gouvernement pourra, en aucun temps durant une année, à compter du premier du courant, faire l'acquisition de la propriété entière, moyennant la somme de £8000. Si l'on considère l'étendue (environ soixante acres) et la beauté de ce terrain, sa proximité de la cité, et la valeur des propriétés environnantes, on admettra que cette somme n'est nullement déraisonnable; les commissaires seraient donc fortement d'avis que l'on en fit l'acquisition de suite, convaincus qu'ils sont, que dans l'état de valeur croissante des biens fonds, on pourrait, dans un court espace de tems ravoit, si on le désirait, la somme précitée avec et ensemble le montant entier des déboursés que l'on aura à faire pour agrandir la maison. Le coût des additions nécessaires et des changemens convenables à faire à Spencer Wood, est évalué par M. Rubidge, à £2,719 5s. 0d.; pour laquelle somme un contracteur respectable s'engage par contrat, à livrer le tout complètement terminé et parachevé suivant les plans et devis, le ou avant le premier jour d'octobre prochain. Mais afin de faire face aux dépenses incidentes et au coût d'un calorifère, etc., qui ne sont pas inclus au contrat, on peut porter à £3000 la somme nécessaire pour les travaux à faire à Spencer Wood.

Si la recommandation d'acheter cette propriété est mise à effet, la charge annuelle à payer pour la maison du gouvernement et ses dépendances sera le montant de l'intérêt du prix d'achat et des déboursés y affectés, lequel, à six par cent, ne serait que de £660 par an, ni plus de la moitié du prix payé, pour le même objet, à Kingston et à Montréal.

Les commissaires saisissent ici l'occasion d'attirer l'attention sur la nécessité de procurer au gouverneur-général de la province, une résidence convenable dans cette cité.

Le site qu'occupe actuellement la vieille maison du gouvernement, leur semble tout-à-fait propre et convenable pour cet objet; mais la maison elle-même est si mal divisée et les accomodemens tellement restreints, qu'elle ne saurait être d'aucun usage. Elle est, d'ailleurs, en un très mauvais état dans ses principales parties. Les fondations n'en sont plus sûres, et les pièces au-dessous du rez-de-chaussée sont inhabitables au point de vue hygiénique.

Les commissaires seraient donc d'avis qu'on la démolît, et qu'une autre maison du gouvernement fut érigée en son lieu et place; pour cet objet aussi bien que pour couvrir le coût des réparations actuellement

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

nécessaires pour les bâtisses du parlement, une allocation de £10,000 serait nécessaire, et si elle était votée pendant la présente session, les plans pourraient être révisés, la maison construite et rendue habitable par le temps des retours périodiques du gouvernement dans cette cité.

Ce qui précède indique l'état actuel des différents travaux et ouvrages sous le contrôle de ce département: explique la nature et la nécessité des déboursés et dépenses qu'on a faits sur iceux durant le cours de l'année passée, et décrit les ouvrages supplémentaires qui sont considérés indispensables, et pour lesquels on requiert des allocations basées sur les évaluations respectives.

Le ci-devant commissaire en chef, l'honorable William Hamilton Merritt, depuis sa démission de cette charge, a transmis à son excellence le gouverneur-général plusieurs rapports explicatifs de ses vues sur une variété de sujets relatifs à la grande communication principale, et à l'encouragement et avancement du trafic et du commerce du pays. Ces rapports, ensemble et avec nombre de documents très volumineux, partie d'un caractère semi-officiel, sur lesquels ces rapports sont basés, ont été renvoyés à ce bureau.

Les commissaires en chef actuels, de concert avec M. Merritt, durant le temps que ce monsieur était lié au département, sont convenus de choisir parmi un grand nombre de projets qui attireraient alors l'attention publique, ceux qui leur sembleraient, en premier lieu, les plus dignes, généralement, de former le sujet de leurs investigations, afin de faire un rapport officiel sur iceux, pour l'information de l'exécutif. M. Merritt se chargea des détails de cette investigation, et les conclusions qu'il en a déduites, font la matière des rapports préparés par lui, comme susdit, et lesquels sont transmis avec les présentes. (Voir appendice D., No. 1 à 16, inclusivement).

Ces papiers n'ont été que fort peu de tems en la possession des commissaires; aucuns d'eux plus de trois ou quatre semaines; quelques uns même n'ont été reçus qu'il n'y a que quelques jours. Ils ont été réunis et préparés par M. Merritt, individuellement. Les sujets qu'il traite sont variés, et concernent les plus importants intérêts du pays; et l'adoption des projets recommandés créeraient la nécessité de grossir de beaucoup la dette publique. Finalement, tout le tems du bureau, depuis que ces documents y ont été transmis, a été employé à assister à l'arbitrage des réclamations contre le département qui n'étaient pas encore réglées, et à préparer les différents tableaux et retours requis pour la législature. Dans ces conjonctures, on ne peut pas supposer que les commissaires actuels aient eu tout le tems et l'opportunité qu'ils auraient dû avoir, d'examiner et d'approfondir les différents sujets, pour se croire justifiables de faire sur iceux aucune recommandation officielle définitive; et leur peu d'inclination sous ce rapport ne saurait être diminué quand ils considèrent que les opinions et informations découlant de plusieurs sources et insérées dans les documents sur lesquels les conclusions arrêtées dans les rapports sont basées, sont, dans plusieurs cas, tout-à-fait irréconciliables les unes avec les autres. Une partie considérable de la matière de ces rapports ayant trait plus immédiatement à des affaires de finance, de nature à engager la politique générale commerciale et inter-provinciale du pays, dans l'opinion des commissaires, elle est hors du domaine de leur charge et de ses fonctions.

Les différents rapports auxquels il est référé plus haut, sont:

Premièrement, "Notes sur l'état actuel de la navigation du St. Laurent, et du cours que prend son trafic vers le port de New-York, etc., etc., datées de janvier, 1851. Renvoyées au bureau des Travaux Publics." (Voir Appendice D, No. 1.) 2 avril 1851.

Deuxièmement, "Notes sur les routes des canaux St. Laurent et Erié," datées 26 février 1851. Renvoyées au bureau des Travaux Publics, 2 avril 1851. (Voir Appendice D, No. 2.)

Troisièmement, "Notes sur l'union du St. Laurent avec le Lac Champlain," datées janvier 1851. Transmises par M. Merritt au secrétaire provincial, 14 mars, et renvoyées au bureau des Travaux Publics, 2 avril, (Voir Appendice D, No. 3.)

Quatrièmement, "Rapport général sur les Travaux Provinciaux," daté janvier 1851. Transmis par M. Merritt, au secrétaire provincial, 25 mars 1851. (Voir Appendice D, No. 4.)

Cinquièmement, "Observations diverses relatives aux dépenses projetées sur le St. Laurent," datées janvier, 1851. Transmises par M. Merritt, au secrétaire provincial, 17 mars. Renvoyées au bureau des Travaux Publics, 2 avril 1851. (Voir Appendice D, No. 5.)

Sixièmement, "Rapport sur les travaux de district de Trent et de Newcastle," daté janvier 1851. Transmis par M. Merritt au secrétaire provincial, 17 mars. Renvoyé au bureau des Travaux Publics 2 avril. (Voir Appendice D, No. 6.)

L'attention publique ayant été, depuis quelque tems, dirigée sur les avantages que le Canada et le Nouveau-Brunswick, assurait-on, retireraient tous deux également, de l'ouverture d'une communication facile, soit par canal ou par chemin de fer, ou par une combinaison des deux, entre le fleuve St. Laurent et le Lac Témiscouata, et depuis ce point, de l'amélioration de la navigation des Rivières Madawaska et St. Jean; et une requête à ce sujet ayant été présentée à la législature, ce département reçut ordre de faire également une exploration de cette partie du pays, dans le but de constater la possibilité de la mise en pratique de ce projet: les dépenses nécessaires à cette exploration furent autorisées par un ordre en conseil du mois d'août 1850.

La communication imparfaite qui existe actuellement entre le fleuve St. Laurent et la rivière St. Jean, connue sous le nom de "chemin du portage de Témiscouata," commence au fleuve à la Rivière du Loup, et a trente-six milles de long à peu près, jusqu'au point où elle touche le lac Témiscouata, lequel point se trouve à neuf milles au-dessous de la tête du lac, et à seize milles au-dessus de son débouché. Les niveaux de ce chemin furent pris par M. Rubidge, jusqu'à la rivière St. François, dans le but d'établir la hauteur probable du sommet à surmonter. L'ayant établie, ce monsieur commença l'exploration et le nivellement d'une ligne partant de la tête du lac Témiscouata, remontant la vallée d'Asherrish, et descendant le St. Laurent par la route de la rivière des Trois Pistoles. Pendant que M. Rubidge était ainsi employé, M. Joseph F. McDonald faisait l'exploration et le nivellement d'une ligne partant de l'Isle Verte, jusqu'au lac Témiscouata. Au moyen de cet arrangement, le mérite respectif des trois routes entre le St. Laurent et le lac Témiscouata, fut examiné et établi, ce qui, à l'époque avancée où les explorations commencèrent, n'eut pas pu se faire autrement pendant cette saison,

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

19 juin.

Pendant que MM. Rubidge et McDonald étaient ainsi occupés à faire l'exploration et à prendre le niveau de cette partie de la distance, où se trouvaient les plus sérieuses difficultés à vaincre.—M. T. C. Keefer faisait l'examen de la navigation, depuis le lac Témiscouata en descendant la rivière Madawaska, jusqu'à la jonction de cette dernière avec le St. Jean; et de là, en descendant cette rivière jusqu'à la mer, s'en revenant par la même route.

Les détails et informations concernant ces routes ainsi examinées—la nature de la navigation du St. Jean—la distance jusqu'où les améliorations peuvent y être poussées, etc., etc., etc., seront trouvées dans le rapport ci-joint: (voir Appendice E.) lequel a été préparé par M. T. C. Keefer, à même les matériaux à lui fournis par MM. Rubidge et McDonald, et ceux qu'il avait réunis lui-même dans son inspection de la rivière St. Jean.

Les conclusions générales à déduire du rapport mentionné plus haut, sembleraient être celles-ci:—

Premièrement. Qu'une communication par eau entre le St. Laurent et le lac Témiscouata, est hors de question; dans cette distance, il y aurait au-delà de 750 pieds d'écluses à faire, ou 200 pieds de plus qu'il n'en est requis pour les écluses depuis la mer, jusqu'au lac Supérieur.

Secondement. Que des trois routes explorées, celle qui passe par le long de la rivière des Trois-Pistoles, offre le plus de facilités pour une communication par terre. La nature du sol tout le long est considéré comme étant de beaucoup supérieure à celui des autres. La terre qui avoisine la ligne du présent portage est aux termes du rapport, "tellement stérile qu'on ne saurait espérer qu'elle pût jamais rapporter assez pour l'entretien du chemin," et l'état impassable de la partie supérieure, en approchant la ligne du Nouveau-Brunswick, "surpasse et confond toute description." Voilà pour la partie de cette communication qui se trouve dans les limites de la province du Canada, mais "depuis le Dégelé (à l'endroit où se termine cette mauvaise partie) jusqu'aux Petites Chûtes, sur le St. Jean, une distance de 21 milles, il y a un chemin passablement bon, et couvert de graviers aux frais du gouvernement du Nouveau-Brunswick; et depuis les Petites Chûtes, jusqu'à la Baie de Fundy, il y a un excellent chemin sablé sur lequel toute espèce de voiture peut voyager de jour ou de nuit," enfin "partant du Dégelé, jusqu'à la cité de St. Jean, il y a un admirable chemin d'été, lié à Woodstock et à Frédéric-ton, à d'autres chemins également bons et se dirigeant vers toutes les parties du Nouveau-Brunswick; et comme il y a un bon chemin le long du St. Laurent, tout ce qu'il faudrait pour avoir un bon grand chemin d'un bout à l'autre, depuis Québec jusqu'à la cité de St. Jean, serait une route améliorée entre le St. Laurent et le débouché du lac Témiscouata, distant d'environ 50 milles." "Le rapport ajoute que voilà le chemin qu'il faut d'abord, que les canaux ou chemins de fer soient ou non construits."

Troisièmement. On peut juger, d'après le rapport, la navigation du St. Jean comme très défectueuse et susceptible de bien peu d'améliorations. A sa jonction avec le Madawaska, il y a un rapide avec une chute de onze pieds, laquelle est connue sous le nom de "Petites Chûtes." Entre cette chute et le lac Témiscouata, la rivière Madawaska offre une navigation qui a une profondeur égale à celle du St. Jean, entre les "Petites Chûtes" et les "Grandes Chûtes," sur les différentes barres desquelles "il n'y a à peu près que deux pieds d'eau" en été. Dans les hautes eaux, les berges de la rivière sont inondées, et le courant devient assez fort pour former un sérieux obstacle au trafic qui remonte la rivière. Au moyen

d'une écluse aux "Petites Chûtes," on pourrait obtenir une navigation pour un steamer d'un petit tirant d'eau, depuis Témiscouata jusqu'à la tête des "Grandes Chûtes," distant de 85 milles, "excepté pendant un mois ou six semaines," en été. Dans l'opinion de M. Keefer, on éviterait cette interruption, en retenant, au moyen de dames, jusqu'à la mi-été, les eaux surabondantes de plusieurs des principaux lacs en haut du St. François et du Madawaska. Il y avait un steamer qui a voyagé pendant une courte période, au dessus des hautes chûtes, en même temps qu'un bateau à manège (horse-boat) sur le lac Témiscouata, mais, "faute de support," on les a retirés tous les deux. Le trafic qui descend la rivière, se compose en entier de bois de construction et de bois scié formés en radeaux: "il n'y a, par conséquent, pas de fret descendant." Le peu de trafic qui se fait sur cette rivière, est au moyen de petits bateaux à remorque qui portent à peu près 100 barils, et tirent environ deux pieds d'eau. "On les fait remonter les rapides au moyen de perches," et on les fait passer par dessus beaucoup de barres et battures où les roues d'un steamer n'auraient aucune prise; on les fait remonter le Madawaska, là où l'eau n'est pas trop haute; et quand le courant est trop fort, on les fait remonter au delà des chûtes jusqu'au portage.

Les grandes chûtes sont situées à environ 200 milles, par la rivière, de l'embouchure de cette dernière, et à environ 100 milles du St. Laurent. Du bassin à la tête, jusqu'à celui qui se trouve au pied des chûtes, il y a à peu près un mille, en suivant la rivière. La première chute est d'environ 70 pieds, et les autres (à peu près 45 pieds) se distribuent sur l'étendue de ce qu'on appelle, "la gorge." La route la plus basse par laquelle on pourrait faire une tranchée pour éviter les chûtes, nécessiterait une excavation d'environ 70 pieds.

Le passage du bois de construction dans ces chûtes, en déprécie la valeur de 10 par cent. On transporte de petits lots de gros bois par le chemin du portage, en les tirant à 100 pieds et les laissant descendre 220. La tranchée est si formidable, qu'on n'a pas essayé de faire une glissoire, ni entretenu l'idée d'y bâtir des écluses. M. Keefer suggère, comme l'amélioration la plus convenable, la construction d'une glissoire en bois, avec un chemin à rails incliné, mû par l'eau, et sur lequel les bateaux à remorque pourraient être transportés d'un bassin à l'autre sans décharger.

Depuis les "Grandes Chûtes," jusqu'à Frédéric-ton, la rivière St. Jean est navigable, d'un bout à l'autre, pour les steamers d'un petit tirant d'eau, excepté lors des basses eaux de l'été; aux "Deux Points" on porte la rapidité du courant à six et huit milles à l'heure. "Quand l'eau est haute, le courant est trop fort, et quand elle est basse le chenal est trop plat," pour les steamers de la nature de ceux dont on fait maintenant usage; et ceci est aussi le cas pendant les débordemens et la mi-été, entre Woodstock et Frédéric-ton.

De ce qui précède, entr'autres raisons spécifiées, M. Keefer conclut, (et avec beaucoup de justesse dans l'opinion des commissaires), "que la navigation du St. Jean par la vapeur, limitée qu'elle devra être, sous toutes les circonstances, à sept mois de l'année, serait, même pendant ces mois, trop précaire et dispendieuse pour être considérée suffisamment permanente ou étendue pour autoriser aucune préparation considérable sur le chemin du portage de Témiscouata, dans la vue de lier celui-ci avec cette sorte de navigation; et que, dans le cas même où il serait construit un canal entre le St. Jean et le St. Laurent, cette route intérieure ne pourrait jamais soutenir la concurrence avec la voie de mer pour le commerce au long cours."

Le chemin actuel du portage de Témiscouata est décrit dans le rapport comme "ne convenant absolu-

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

ment à aucun trafic quelconque," et le rapport ajoute que l'une des premières démarches à faire pour l'amélioration d'une communication par chemin entre le St. Laurent et le Nouveau-Brunswick, sera "d'abandonner ce chemin de portage."

Les commissaires regrettent que le rapport ne soit pas concluant ou décisif, et qu'en conséquence, ils se trouvent hors d'état de décider quelle route il faudrait prendre pour faire ou améliorer une communication par chemin ordinaire entre le fleuve St. Laurent et le lac Témiscouata, dont l'établissement, cela est admis, est désirable sous toutes les circonstances. Des trois lignes examinées, la préférence est donnée, dans la première partie du rapport, à celle des Trois Pistoles, comme traversant le meilleur pays et ayant le sommet le moins élevé; mais vers la fin du rapport, on recommande l'exploration d'une autre route, par la rivière St. François, à partir de l'Isle Verte (et pas encore explorée). Et cette route devrait être adoptée, "si la navigation de la rivière St. François était trouvée susceptible d'amélioration pour les canots, et si la qualité du sol le long de ses rives était de nature à y attirer des colons, de manière à assurer par là le maintien du chemin." Plus loin, après avoir appuyé au long la construction de la branche principale de chemins à rails entre les provinces, le rapport conclut comme suit:—"que l'aide provinciale que le bas du fleuve St. Laurent requiert, devrait être ménagée, et appliquée à cette entreprise plus parfaite, de préférence à la communication insuffisante et incomplète proposée jusqu'à ce jour;" quoique précédemment il soit dit que "un chemin de portage du St. Laurent au lac Témiscouata est d'abord nécessaire,—que la construction de canaux ou de chemins de fer ait lieu ou non."

D'après ce qui précède, et particulièrement d'après le rapport lui-même, on verra qu'on réproouve absolument le déboursé d'aucuns deniers sur le chemin de portage actuel; qu'on ne recommande le choix présent d'aucune route fixe; qu'on ne fait aucune évaluation approximative du coût probable de l'ouverture d'une communication entre le St. Laurent et le lac Témiscouata, telle que la position et la nature des lieux pourraient le permettre; et que le seul moyen à recommander qui reste aux commissaires, c'est qu'une nouvelle exploration soit autorisée, laquelle devra être finale et d'après laquelle on pourra agir.

AMÉLIORATIONS EN BAS DE QUÉBEC.

Dans les pages qui précèdent, les commissaires sont entrés à fond dans la considération de tout ce qui, dans leur opinion, reste encore à faire, ou des plans qui ont été proposés, de temps à autre, pour l'amélioration générale de la navigation du haut St. Laurent. Il est maintenant de leur devoir, (en autant que cela ressort au domaine de leur département,) de discuter les ouvrages et plans qui leur ont été représentés, soit comme indispensables ou désirables, pour l'amélioration de la navigation du St. Laurent en bas de Québec; pour diminuer les dangers qu'on y rencontre; et pour procurer les facilités plus grandes, qu'une expérience journalière semble indiquer comme nécessaires, et qui tendraient à l'encouragement du commerce général et à la prospérité du pays.

De même que l'attention du public sur ce sujet augmente annuellement, de même aussi s'accroît le nombre des projets au moyen desquels on se propose d'atteindre le but tant désiré. Parmi toutes ces propositions diverses, les suivantes sembleraient se ranger au nombre de celles dont la mise en pratique est à la portée de la province elle-même, et qui ne requièrent aucune aide étrangère:—

1° Rendre la navigation sûre et facile, par l'établissement de lumières additionnelles, où elles

sont le plus requises, causant par là une diminution dans le prix du fret et des assurances.

2° Construire des jetées dans les situations vis-à-vis desquelles les vaisseaux sont chargés annuellement, et où elles peuvent être construites à un coût modéré, et là où la nature de la côte rend l'attouillage et le départ des bateaux dangereux et difficile, excepté dans le beaux temps, et à certaines périodes particulières de marée et de vent.

3° Construire des havres de refuge en plusieurs endroits.

4° Etablir une ligne de remorqueurs pour aller au secours des vaisseaux en détresse, ou pour les remorquer dans les vents faibles ou contraires.

Outre les mesures qui précèdent, il en est d'autres qui ont été proposées, mais qui, dans l'opinion des commissaires, ne sauraient être soumises naturellement à la considération de ce département. De ce nombre, sont la proposition de demander l'aide de l'Angleterre pour l'établissement d'une ligne de steamers qui se rendraient directement à Québec; le changement total du système de la maison de la trinité, du pilotage et des établissements de la quarantaine, etc., etc., etc. Laisant ces dernières mesures de côté, les commissaires demandent à exposer, qu'ils ont eu accès aux divers documens et communications, émanés de différents quartiers et relatifs aux mesures en premier lieu citées, et lesquels documens avaient été provoqués par le ci-devant commissaire en chef, et auxquels ils ont été adressés.

Dans ces documens, il existe une différence considérable d'opinion, surtout pour les détails; comme, par exemple, sur le nombre et la position des différentes lumières et jetées additionnelles demandées; sur l'urgence ou la non-urgence de la construction de havres de refuge, ou de remorqueurs par le gouvernement, etc., etc.—Nonobstant, toutefois, les différentes vues exprimées sur ces matières, les commissaires, d'après leurs propres observations et enquête à ce sujet, et d'après une analyse attentive de toutes les informations qu'ils ont pu recueillir d'autres sources, sont heureux de trouver que l'on peut en toute sûreté adopter les conclusions suivantes, c'est à savoir:—

Que, les intérêts du commerce général, du trafic, négoce et revenu du pays, exigent que des dépenses soient encourues pour l'établissement de quelques lumières, et la construction de quelques jetées; et ces deux améliorations pourraient être, utilement dans plusieurs cas combinées ensemble.

Que, ces améliorations, une fois accomplies, tendraient directement et immédiatement à favoriser et à encourager l'établissement, par entreprise particulière, de bateaux remorqueurs pour remorquer les vaisseaux, ou aller à leur secours en cas de détresse, sans que le gouvernement fût obligé de prendre part à, ou d'intervenir dans cette entreprise; et que, ces jetées, jointes aux places de refuge déjà pourvues par la nature, rendraient inutile la dépense qu'il faudrait encourir pour construire des havres de refuge artificiels.

Que, ces travaux tendraient matériellement à encourager l'industrie, et la poursuite profitable des pêcheries du hareng et autres poissons, dans le fleuve.

Que, ces améliorations contribueraient beaucoup à l'ouverture rapide et à la colonisation de cette

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

grande étendue de terres publiques, dont une partie seulement est jusqu'à présent divisée en townships, dans les comtés de Rimouski, Kamouraska, l'Islet, et Bellechasse, et qui, en tout, ne comprend pas moins de quatre millions et demi d'acres, indépendamment des terres situées sur la rive nord.

Outre ces résultats avantageux et d'une nature provinciale générale et quelques autres qu'on pourrait y ajouter, les dépenses qui les ont produits aideraient aussi, d'une manière fort importante, au développement de cette vaste partie de la province, au sujet de l'étendue de laquelle—du nombre de sa population—de ses productions agricoles et de sa susceptibilité d'améliorations—il existe tant de malentendus, non seulement dans l'esprit des habitans du Canada-Ouest, mais même dans celui d'une grande partie des habitans du Canada-Est.

En réponse à une série de questions concernant les statistiques, etc., etc., de cette partie du pays, et transmises par l'honorable Wm. H. Merritt, au Dr. Taché, de Rimouski, ce dernier fit un long rapport dans les prémisses, lequel est ci-joint, (Appendice F.)

Il n'est pas facile de se rendre compte de ce qu'il n'y a eu jusqu'à présent, que des déboursés comparativement si minimes pour éclairer d'une manière utile et efficace cette partie du fleuve, et pas la moindre dépense que ce fût pour la construction de jetées, pour rendre sûre et commode la communication par bateau entre les rives des deux côtés du fleuve, et les nombreuses centaines de gros vaisseaux qui montent ou descendent annuellement par cette voie, de même qu'avec la grande quantité de vaisseaux, dont le tonnage réuni n'est pas moindre de 55,000 tonneaux, qui, d'année en année, prennent leurs chargemens vis-à-vis des côtes, le long desquelles s'élèvent de propres et populeux villages, rarement à plus de six à huit milles de distance l'un de l'autre, habités et entourés par une population industrielle d'environ 100,000 âmes.

Les commissaires croient qu'ils sont corrects quand ils affirment que, sur toute la ligne, il n'y a pas un seul officier appartenant au département des douanes; qu'il n'y a pas non plus aucun obstacle naturel au débarquement d'articles sujets à l'accise, opération qui se conduit, au su général, sur une grande échelle. Après avoir pris les chargemens à Métis, Matane, Rimouski, à la Rivière du Loup, etc., les vaisseaux ont fréquemment à attendre plusieurs jours, pendant que les capitaines voyagent pour obtenir leur acquit de douane; et perdent ainsi l'occasion d'un vent favorable pour sortir du fleuve. L'établissement d'un officier de douane à chacun des deux ou trois points commodes où il aurait été construit des jetées, disons deux sur la rive nord, et cinq sur la rive sud, remédierait à cet inconvénient et à cet abus, augmenterait le revenu, et faciliterait la navigation de cette partie du fleuve.

Quelques profitables et importantes que pourraient être, sans aucun doute, ces améliorations pour les localités dans les limites desquelles elles auraient lieu, la marée, et d'autres difficultés naturelles rendraient toujours l'érection de ces travaux au-dessus des moyens et ressources de ces localités; à moins donc qu'elles ne fussent mises à exécution sur une échelle trop limitée pour les rendre entièrement convenables au grand but qu'on doit avoir en vue en les établissant.

Après mûre considération, les commissaires seraient portés à recommander le choix des endroits suivants:—

RIVE SUD.

1^{re}. *Pointe au Père ou Rimouski*, selon qu'il en pourrait être décidé, par un examen final de la loca-

lité de chacun, par rapport à la profondeur de l'eau, au fond, etc. Il y a ici un établissement considérable de pilotes. Plusieurs vaisseaux chargent dans l'ancre de l'Isle Barnabé, vis-à-vis de Rimouski; et c'est le lieu de refuge le plus prochain pour un steamer, dans le cas où l'on en aurait besoin pour venir au secours des vaisseaux au delà de la batture Manicouagan, Méis ou Matane, auxquels endroits il arrive beaucoup de pertes. L'évaluation est portée à £7500.

2^{me}. *Rivière du Loup*.—La situation de l'embouchure de cette rivière, avec son fond mou; sa position à la terminaison du chemin de Témiscouata qui va au Nouveau-Brunswick; la quantité de bois qui s'y embarque chaque année; rendent cet endroit un site important pour la construction d'une jetée. Coût £6500, y compris une lumière à l'extrémité de la jetée, qui serait d'une importance considérable.

3^{me}. *A La Pointe aux Orignaux*.—La facilité d'élever une jetée ici à des frais modérés; sa proximité des profondes eaux; la longueur de la côte de chaque côté d'icelle, ayant par devant de longues battures, et se trouvant par conséquent inabordable, excepté à la haute mer ou à peu près, tout se réunit pour recommander cette position, comme très convenable à la commodité des vaisseaux; en même tems que sa centralisation, par rapport à trois ou quatre populeux villages, la rendrait un point fort important pour l'arrêt des steamers. Coût £4000, y inclus la lumière de la jetée.

4^{me}. *L'Islet*.—Les argumens qui militent en faveur de cette position, sont à peu près les mêmes que les précédens. Elle se trouve aussi près d'un endroit où les vaisseaux sont très fréquemment et très longtems retenus; et elle serait en conséquence d'une grande commodité, comme place d'arrêt, pour les steamers qui attendent des vaisseaux pour touer et qui pourraient y demeurer en sûreté.

Le coût de la jetée nécessaire, abord et lumière, serait de £5500.

5^{me}. *Berthier*.—Cet endroit est très convenable pour l'établissement d'une bonne jetée de débarquement; son voisinage immédiat de la Grosse-Isle, la facilité de communication entre ces deux points à tous les degrés de la marée; la sûreté et la commodité qu'y trouverait tout vaisseau engagé au transport des objets affectés et destinés à l'établissement de la quarantaine; et la facilité d'ériger une lumière à l'extrémité d'une jetée ici, qui pourrait indiquer le passage de Bellechasse; tout concourt à faire recommander Berthier comme un site fort éligible. Coût de la jetée et de la lumière, £4000.

Quelques personnes ont proposé de transporter la lumière flottante, maintenant ancrée dans la traversée du sud, sur la batture Manicouagan, pour y être stationnée au delà de l'extrémité extérieure du banc, et d'y substituer une lumière fixe, soit à la Pointe St. Roch, ou sur une jetée calée dans la présente position du bateau-phare. Dans le premier cas, la grande distance où se trouve la Pointe St. Roch de l'étroit et tortueux chenal à être indiqué, fait de cette pointe, dans l'opinion des commissaires, un site peu désirable; et avant de passer jugement en aucune manière sur la dernière proposition, celle de bâtir une jetée sur le bord du chenal pour y ériger une lumière permanente, ils désireraient qu'il fut fait un examen approfondi des lieux, pour s'assurer d'une manière claire de la profondeur de l'eau, de la force du courant, de la qualité du fond etc., etc., etc.

À la batture de Manicouagan, la suggestion du capitaine Bayfield semble, aux yeux des commissaires, mériter d'être adoptée; c'est à savoir, d'ancrer solidement une grande bouée en cloche au delà de l'extrémité la plus avancée du banc, et d'avoir un canon

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

de signal établi à ce point, et qui serait tiré toutes les demi-heures dans les temps brumeux, ou quel qu'autre signal de plus moderne invention, qui remplirait mieux le but proposé; Le coût des deux serait d'environ £600.

L'établissement d'une lumière de première classe au Cap Rosier est recommandé par tout le monde. Le coût en est évalué à £8000.

On reconnaît l'importance de l'entretien d'une lumière au Rocher des Oiseaux, (Bird Rocks); mais cette érection et l'entretien de cette amélioration seraient très dispendieux. La position est éloignée des endroits où l'on peut se procurer des matériaux; manque de bois et d'eau fraîche; est d'un abord très difficile; et les commissaires, n'ayant aucune information détaillée quant à la nature du fond, etc., ne sauraient former une évaluation de ce que le coût en serait; et ils mettent en doute la question de savoir jusqu'à quel point les autres provinces ne sauraient pas tenues de partager les frais de cette construction et de son entretien.

Sur la rive nord du St. Laurent, les commissaires trouvent qu'il y a deux places éligibles pour des jetées de débarquement, pour l'avantage général et la commodité des vaisseaux qui prennent le chenal du nord; en même temps que ces améliorations tendraient notablement à attirer de ce côté du fleuve, la colonisation et l'amélioration des terres publiques.

1^{re}. *La Pointe des Eboulemens.*—La grande étendue de battures à la Baie St. Paul, et les sommes beaucoup plus grandes qu'entraînerait la construction d'une jetée là, ainsi que la plus grande facilité d'abord de la Pointe des Eboulemens, induisent les commissaires à donner la préférence à cette dernière, dans des vues générales; en même temps elle deviendrait un point central pour la commodité des habitants des Eboulemens, de l'Isle aux Coudres, et de la Baie St. Paul. Le coût de l'évaluation est de £5000.

2^{me}. *La Malbaie.*—Cette position présente aussi un site éligible et commode pour la construction d'une jetée de débarquement, au coût modéré de £3500.

RÉSUMÉ.

Pointe au Père ou Rimouski, jetée et lumière	£7,500
Rivière du Loup, jetée et	6,000
La Pointe aux Orignaux, jetée et	4,000
L'Islet, do	5,500
Berthier, do	4,000
Bouée, canon, et logement du canonier à Manicouagan	600
Phare au Cap Rosier	6,000
Jetée et lumière à la Pointe des Eboulemens	5,000
Jetée et lumière à La Malbaie	3,000
Total	£42,100

Comme chacune de ces jetées deviendrait la place d'embarquement et de chargement pour les produits de leurs respectives localités, l'impôt d'un léger droit de hâvre et de quayage pourrait en faire dériver un revenu considérable; et d'après la sûreté et les facilités qu'elles offriraient aux steamers côtiers, il n'y a pas de doute, qu'il s'établirait de suite plusieurs de ces vaisseaux pour faire le commerce des côtes, remontant et descendant journellement le fleuve, et dans tous les tems à la portée, soit pour aller au secours des vaisseaux, soit pour les touer; en même temps que, vû la compétition qui se créerait ainsi, leurs services pourraient être employés, à bon marché, au transport des passagers et des provisions pour la Grosse Isle ou pour le retour, ainsi qu'au transport et à la livraison des provisions destinées aux phares, au

placement et à l'enlèvement des bouées, et à tous les autres travaux du ressort des établissements de la quarantaine et de la maison de la trinité; toutes choses qui ne se font aujourd'hui qu'au moyen de vaisseaux spécialement nolisés à cet effet, et à la charge d'une somme annuelle très considérable.

RIVIÈRE ST. MAURICE.

Le peu d'étendue des opérations qui se sont faites jusqu'ici dans le commerce et la coupe de bois, dans la section du pays que la rivière St. Maurice parcourt, comparées avec la vaste étendue de pays traversée par cette rivière et ses nombreux tributaires, ont induit les commissaires à l'idée qu'il serait expédient d'en faire l'exploration, afin de se mettre en état de juger du plus ou moins d'utilité qui existe pour la construction de glissoires aux endroits dont le passage serait trouvé le plus préjudiciable au gros bois.

Depuis quelque tems, certaines personnes qui désiraient étendre leurs opérations dans le commerce de bois dans cette section du pays, sont entrées en communication avec ce département; et s'étant engagées à souscrire et payer toutes les dépenses résultant nécessairement de l'exploration et de l'examen, les commissaires donnèrent ordre à un de leurs employés de s'y rendre, de faire l'examen et l'exploration des lieux, et surtout de prendre toutes les informations possibles sur la qualité et la quantité du bois à obtenir le long de cette rivière, de manière à mettre le gouvernement en état de juger s'il serait ou non expédient pour lui de recommander de faire des déboursés pour la construction de glissoires.

D'après les meilleures informations obtenues jusqu'à présent, les commissaires sont portés à croire que l'on peut se procurer du pin, d'une très excellente qualité, et en grande abondance, sur une large portion de la vaste étendue de pays (pas moins de 10,000 milles carrés,) traversée par la rivière St. Maurice et ses tributaires.

Dans le cas où l'exploration et le rapport de M. McDonald corroboreraient ces représentations, les commissaires sont d'opinion qu'on suivit pour cette rivière, les mêmes procédés que pour l'Outaouais, lesquels ont produits de si bienfaisants résultats: c'est à savoir; de construire des glissoires dans la rivière principale, aux endroits qui sembleraient nécessaires, et de laisser les améliorations des tributaires aux personnes y intéressées respectivement.

Il est résulté de la construction de semblables glissoires sur l'Outaouais, une source productive de revenus: elles ont promu les intérêts et l'accroissement du commerce de bois, et ont tendu matériellement à la colonisation du pays; et les commissaires ne voient pas pourquoi les mêmes déboursés sur le St. Maurice ne produiraient pas des effets analogues. Aussitôt la réception du rapport du résultat de l'exploration de M. Macdonald, les commissaires auront l'honneur de faire un rapport ultérieur sur ce sujet.

En parcourant les tableaux transmis par ce bureau, l'an dernier, les commissaires s'aperçoivent de quelques inexactitudes qui se sont glissées dans celui qui tend à indiquer les déboursés faits en compte de la dette publique, pour les travaux dans le Haut et le Bas-Canada, jusqu'au 1^{er} janvier 1850. Et ils joignent aux présentes un tableau, (voir appendice A. No. 11.) dans lequel ces inexactitudes ont été rectifiées.

Le tout est respectueusement soumis.

JOSEPH BOURRET,
Commissaire en chef des Travaux Publics.

HAMILTON H. KILLALY,
Aide-commissaire des Travaux Publics.

Appendice
(T.)

13 juin.

INDEX A L'APPENDICE

DU

RAPPORT des COMMISSAIRES des TRAVAUX PUBLICS,
JUN 1851.

- APPENDICE A. No. 1.—Tableau des dépenses encourues par allocations pendant les années 1849 et 1850.
- No. 2.—Tableau des dépenses encourues pendant les années 1849 et 1850, pour réparations et conduite des Travaux Publics, et prises à même les octrois et péages.
- No. 3.—Tableau des dépenses encourues pendant les années 1849 et 1850, en vertu d'ordres en conseil.
- No. 4.—Tableau des dépenses encourues pendant les années 1849 et 1850, pour l'entretien des phares provinciaux érigés pour la navigation intérieure.
- No. 5.—Résumé des tableaux qui précèdent, 1, 2, 3 et 4.
- No. 6.—Tableau exposant les allocations nécessaires et requises pour divers Travaux Publics, pour l'année 1851.
- No. 7.—Évaluation détaillée et explicative d'iceux.
- No. 8.—Tableau exposant les travaux qui ont été vendus ou abandonnés, et ceux que l'on se propose de vendre ou d'abandonner.
- No. 9.—Tableau faisant voir les lots de terre et de forces hydrauliques (water power,) actuellement loués parmi les travaux de la province.
- No. 10.—Tableau des deniers adjudés par les arbitres provinciaux, faisant voir les sommes payées ou à payer.
- No. 11.—Tableau révisé, faisant voir la somme des dépenses encourues par rapport à la dette publique.
- APPENDICE B.—Rapport de l'ingénieur en chef du canal Welland, sur ce canal pour l'année 1850, avec les tableaux qui suivent :
- No. 1.—Tableau faisant voir le nombre de vaisseaux qui ont payé l'amende pour contravention aux réglemens du canal.
- No. 2.—Tableau indiquant les moulins actuellement érigés ou que l'on se propose d'ériger sur le canal.
- No. 3.—Tableau faisant voir le montant des deniers alloués, pour l'année 1850.
- No. 4.—Tableau indiquant les sommes dépensées sur ce canal, depuis le 1^{er} avril 1850, jusqu'au 1^{er} janvier 1851; la somme des allocations non dépensées, etc., etc.
- No. 5.—Tableau des deniers dépensés pour certains travaux, au paiement desquels on n'a pas encore pourvu; ainsi que de la somme nécessaire pour terminer ces travaux.
- No. 6.—Tableau indiquant la somme de deniers nécessaire pour les dépenses de cette année.
- No. 7.—Tableau indiquant le coût des réparations nécessaires, pour l'année 1851.
- No. 8.—Tableau indiquant les terrains (en dernier lieu) vendus le long du canal, ainsi que le montant obtenu de ces ventes.
- APPENDICE C.—Rapport de M. T. C. Keefer, touchant l'inspection qu'il a faite des rapides du fleuve St. Laurent, avec l'évaluation des dépenses à encourir pour leur amélioration, etc., etc.
- APPENDICE D. No. 1.—Rapport de l'honorable W. H. Merritt, sur l'état actuel de la navigation du St. Laurent, et du cours que son commerce prend vers New-York, etc.
- No. 2.—Mémoire du même, touchant les voies du St. Laurent et du canal Érié, etc., etc.
- No. 3.—Mémoire du même, touchant l'union du St. Laurent avec le lac Champlain.
- No. 4.—Rapport général du même, sur les Travaux Publics de la province.
- No. 5.—Remarques du même, sur les dépenses projetées sur le St. Laurent.
- No. 6.—Rapport du même, touchant les travaux du district de Newcastle, et de la rivière Trent.
- No. 7.—Correspondance échangée entre le capitaine Bayfield, M. R., et l'honorable W. H. Merritt.
- No. 8.—Correspondance de William Patton, écuyer.
- No. 9.—Lettre du capitaine Boxer, M. R.
- No. 10.—Correspondance avec les bureaux de commerce de Montréal et de Québec.
- No. 11.—Correspondance avec les maisons de Trinité de Montréal et de Québec.
- No. 12.—Lettre de J. DeWitt, écuyer, M. P. P.
- No. 13.—Correspondances de Charles Yates, écuyer, de New-York, et autres.
- No. 14.—Tableaux concernant le commerce.
- No. 15.—Lettre de John Lambly, écuyer.
- No. 16.—Lettre de Samuel Keefer, écuyer.
- APPENDICE E.—Rapport de T. C. Keefer, écuyer, I. C., touchant la communication entre le St. Laurent et le Nouveau-Brunswick par le lac Témiscouata, etc., etc.
- APPENDICE F.—Rapport de J. C. Taché, écuyer, sur la navigation et l'amélioration du fleuve St. Laurent, etc., etc.

Appendice A,

TABLEAU des dépenses encourues par le DÉPARTEMENT des TRAVAUX PUBLICS pour les Inspection, surintendance, frais de cour

Table with columns for CONTRACTEURS (1849, 1850), DOMMAGES (Terro., Contracteurs), and Département du génie (1849, 1850). Rows include CANAUX, CHEMINS, POSTES, and SOMMAIRE.

Tableau No. 1.

années 1849 et 1850, en vertu d'allocations indiquant les sommes payées pour ouvrages, dommages, légale, militaires et d'arbitrages.

Table with columns for Surintendance, Frais de cour, Militaires et police, and TOTAL. Rows include 1849 and 1850 data for various categories.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice A, Tableau No. 2.

TABLEAU indiquant les deniers pris à même les octrois et péages pour réparations et surintendance des Travaux Publics, pour les années 1849 et 1850.

Appendice
(T.)
13 juin.

	RÉPARATIONS, ETC.						SURINTENDANCE.						TOTAL.		TOTAL.	
	1849.		1850.		1849.		1850.		1849.		1850.		1849.		1850.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
CANAUX.																
Wolland	2811	4 7	3106	6 1	2062	4 2	*3377	10 11	4873	8 9	6483	17 0	6483	17 0	9207	12 10
St. Laurent	1589	4 10	3490	8 6	5773	4 7	5807	4 4	7362	0 5	9207	12 10	9207	12 10	9207	12 10
Chambly	12	0 9			376	17 7	510	10 6	388	18 4	510	10 6	510	10 6	510	10 6
Baie Burlington	207	16 10	291	14 3					207	16 10	291	14 3	291	14 3	291	14 3
Ste. Anne	13	18 8			120	12 9	114	11 6	134	11 5	114	11 6	114	11 6	114	11 6
St. Ours	3	5 0			6	5 0	85	18 5	9	10 0	85	18 5	85	18 5	85	18 5
GLISSOIRS.																
Outaouais	834	18 9	1108	8 8	340	12 0	798	15 8	1165	10 9	1807	4 4	1807	4 4	1807	4 4
Trent	89	8 10	458	9 2	562	10 0	392	9 0	651	18 10	850	12 2	850	12 2	850	12 2
CHEMINS.																
Chambly et Granby	311	2 6	463	17 2	10	8 4	224	17 6	321	10 10	688	14 8	688	14 8	688	14 8
Dundas et Waterloo	66	10 3	2952	15 4			85	10 0	66	10 3	2988	5 4	2988	5 4	2988	5 4
Hamilton et Dover	3741	19 7	2273	17 10	5	14 0	32	16 6	3747	13 7	2306	14 4	2306	14 4	2306	14 4
Hamilton et London	4057	17 6	145	2 9	91	7 1	19	16 7	4149	4 7	104	19 4	104	19 4	104	19 4
London et Port Stanley	2326	17 0	1456	13 10	14	14 4	34	4 9	2341	11 4	1490	18 7	1490	18 7	1490	18 7
Kingston et Napane	681	18 3	1020	13 11	11	7 0	33	17 6	693	5 3	1054	11 5	1054	11 5	1054	11 5
Rice Lake	2	11 6	323	7 3			7	17 11	2	11 6	331	5 2	331	5 2	331	5 2
Toronto	8110	2 8	3996	6 5	244	17 7	85	14 8	8354	19 10	4082	1 1	4082	1 1	4082	1 1
Hamilton et Brantford			1237	17 4			20	13 4			1258	9 8	1258	9 8	1258	9 8
Brantford et London			1566	3 4			26	2 6			1592	5 10	1592	5 10	1592	5 10
Stanstead			13	14 1			50	0 0			63	14 1	63	14 1	63	14 1
Grimsby			32	0 0							32	0 0	32	0 0	32	0 0
Longueuil et Chambly			1443	11 10							1443	11 10	1443	11 10	1443	11 10
PONTS.																
London	17	10 0							17	10 0						
Godfroi	10	0 0							10	0 0						
Delaware			11	10 0							11	10 0				
HAVRES.																
Quai de la reine			118	6 6							118	6 6				
Port Stanley			1955	0 1							1955	0 1				
SOMMAIRE.																
	£															
Canaux	4637	10 8	6888	8 10	8339	4 1	9895	15 8	12976	14 9	16784	4 6	16784	4 6	16784	4 6
Glissoirs	914	7 7	1566	17 10	903	2 0	1190	18 8	1817	9 7	2757	16 6	2757	16 6	2757	16 6
Chemins	19293	18 10	16926	1 1	378	8 4	571	10 3	19677	7 2	17497	11 4	17497	11 4	17497	11 4
Ponts	27	10 0	11	10 0					27	10 0	11	10 0	11	10 0	11	10 0
Havres			2073	15 7							2073	15 7	2073	15 7	2073	15 7
	£															
	24878	7 1	27466	13 4	9620	14 5	11658	4 7	34499	1 6	39124	17 11	39124	17 11	39124	17 11

* Cet excédant apparent provient du décès du dernier paie-maitre, ses comptes n'ayant pas été reçus à tous pour l'année 1849.

Appendice A, Tableau No. 3.

TABLEAU des dépenses encourues par le département des Travaux Publics, durant les années 1849 et 1850, en vertu d'ordres en conseil.

	1849.			1850.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Travaux à la Grosse Isle	596	17	4	1273	0	5
Chemins de Toronto, limites de la cité	966	18	8	388	19	9
Moulin banal, Laprairie	1427	5	6			
Menklands	1200	8	11			
Loyer des bureaux et des bâtisses du parlement	1824	9	1			
Enlèvement de varech (wreck,) Baie Burlington	37	10	0			
Pont traversant la Grande Rivière	150	0	0			
Loyer des casernes de la cavalerie provinciale	470	9	9	525	0	0
Emigration	6401	16	1	158	10	0
Marché Bonsecours	232	10	6	11	11	4
Exploration du canal Chambly	120	5	6	51	18	9
Translation à Toronto	5899	9	11			
Remorqueurs à vapeur sur le St. Laurent	1750	0	0			
Domages sur le chemin de Port Stanley	25	0	0			
Maisons de douane, Montréal	70	12	0			
Exploration du St. Laurent, de Prescott à Montréal				119	19	6
Plans, Outaouais et Dalhousie				17	2	6
Casernes, " Water Street "				355	5	8
Propriété des héritiers Desrivières, (commutation)				240	4	3
Changement et réparations aux anciennes bâtisses du gouvernement, Montréal				364	3	3
Dépenses de poursuites en chancellerie				108	11	5
	£					
Totaux	21179	13	8	4101	1	4

Appendice A, Tableau No. 4.

TABLEAU DÉTAILLÉ des dépenses encourues pour les phares et lumières provinciaux en rapport avec la navigation intérieure, pour les années 1849 et 1850.

No.	NOM DES LUMIÈRES.	NOM DU GARDIEN.	SALAIRES.		PROVISIONS.		TOTAL.		TOTAL.					
			1849.	1850.	1849.	1850.	1849.	1850.	1849.	1850.				
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1	Goderich	Thomas Brady	65	0	0	48	15	0	98	10	2	102	1	0
2	Rivière Thames	Claude Cartier	65	0	0	65	0	0	21	14	2	89	19	3
3	Bois Blanc	James Hackett	85	0	0	87	10	0	88	4	6	79	19	4
4	Point Pelé	A. McCormack	109	12	6	45	0	0	179	10	7	...	...	...
4	Do	J. McChopin	...	...	...	10	0	0	...	...	...	...	...	...
4	Do	James Cummings	...	...	...	42	10	0	...	...	...	...	...	...
5	Port Stanley	Richard Smith	30	1	3	...	...	...	18	15	4	19	9	7
6	Port Burwell	J. P. Bellair	50	0	0	50	0	0	41	18	5	87	19	10
7	Bateau phare	Peter Balkie	135	0	0	101	5	0	48	7	4	63	0	5
8	Longue Pointe, Lac Érié	Moses Newkirk	108	15	0	87	10	0	157	12	11	158	2	5
9	Mohawk	John Burgess	106	5	0	85	0	0	26	19	11	59	8	3
10	Baie Burlington	John Davidson	100	0	0	100	0	0	120	5	10	124	18	0
11	Oakville	R. K. Chisholm	...	...	...	...	...	...	62	15	2	84	3	4
12	Jetée de Toronto	James Hickman	...	...	...	...	...	...	63	11	10	61	4	0
13	Gibraltar Point	James Durnan	85	0	0	85	0	0	192	18	2	191	4	10
14	Whitby	Robert Bailly	46	16	0	23	8	0	23	16	3	27	1	1
15	Gull Island	George Riddick	56	2	6	86	1	0	102	1	4	97	7	4
16	Prosq'Isle	William Swetman	65	0	0	65	0	0	137	19	1	137	13	7
17	Point Peter	William A. Palen	106	5	0	85	0	0	137	6	7	134	8	10
18	False Ducks	Joseph Swetman	102	10	0	102	10	0	177	7	4	179	15	3
19	Nino-Mile Point	Thomas Sparham	87	10	0	87	10	0	102	9	5	96	7	2
20	Lancaster	Thomas Hill	52	10	0	52	10	0	44	15	11	54	11	2
21	Cherry Island	E. S. Johnson	85	0	0	85	0	0	67	10	4	58	10	6
22	Grosso Pointe, Beauharnois	Peter Shannon	85	0	0	85	0	0	97	10	10	105	5	8
23	McGee's Point	Alexander McDonald	35	0	0	35	0	0	29	19	7	21	9	1
24	Rondeau	Thomas Cronyn	24	12	4	65	0	0	59	19	2	63	18	1
25	Port Dover	William Fifield	...	...	...	...	...	...	75	14	10	41	13	2
26	Port Maitland	Charles D. Parnell	...	...	...	...	...	...	105	7	5	125	4	4
27	Port Dalhousie	Jonathan Woodall	...	...	...	...	...	...	66	3	4	146	7	0
28	Port Colborne	James Fortier	...	...	...	...	...	...	120	2	4	169	13	4
29	Lower entrance Beauharnois	William Reid	...	...	...	...	...	...	...	...	...	37	18	6
30	Lumière flottante, batture de Chateauguay	Joseph Cardinal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	133	14	4
31	Jetée de la chaine et lumiere flottante	John Norton	...	...	...	...	...	...	...	...	...	95	8	10
		John McIntyre, surintendant	125	0	0	...	...	...	...	...	...	125	0	0
		Thomas Dissott	...	...	...	250	0	0	...	...	...	...	...	...
	Provisions en entrepôt à Ste. Catherines		...	...	...	...	...	...	...	...	...	283	3	7
	Entretien, frais de port, fret, annonces, voyages, etc.		...	...	...	...	...	...	...	...	...	476	11	10
	Moins—Montant des provisions prises de Ste. Catherines		...	...	...	...	...	...	...	...	...	£ 5315	1	5
			...	...	...	...	...	...	...	...	...	73	7	4
			£ 1810	19	7	1829	9	0	2469	14	10	3930	3	7
			5040	9	10	5241	14	1						

Appendice A, Tableau No. 5.

TABLEAU, tel que détaillé aux Nos. 1, 2, 3 et 4, indiquant le montant dépensé sous le contrôle du département des Travaux Publics, pendant les années 1849 et 1850.

MONTANT BRUT DES DÉPENSES PRISES A MÊME DIVERSES SOURCES.	1849.						1850.								
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
Allocations de la législature.....	148477	4	9				138033	4	10						
Droits de péages prélevés sur des Travaux Publics.....	34499	1	0				39124	17	11						
Ordres en conseil, etc., et pour lesquels on n'a pas encore d'allocations.....	21179	13	3				4101	1	4						
Allocations pour l'entretien des phares.....	5040	9	10				5241	14	1						
						209196	9	4				186500	18	2	
Détail des items précédents, tels que dépensés en vertu d'allocations, voir tableau No. 1.															
Contracteurs, etc., pour construction.....	125160	9	6				122561	9	7						
Domages pour terrains et contrats.....	12525	8	5				5338	14	11						
Département des ingénieurs.....	5470	16	10				4394	17	9						
Administration des contingents.....	3209	6	7				4459	1	8						
Frais d'arbitrage.....	926	9	9				667	10	9						
Frais légaux.....	440	17	9				391	16	4						
Les militaires, la police, etc.....	743	15	11				219	13	10						
				148477	4	9				138033	4	10			
Pris à même les droits de péages, voir tableau No. 2.															
Réparations et provisions.....	24878	7	1				27466	13	4						
Surintendance.....	9620	14	5				11658	4	7						
				34499	1	0				39124	17	11			
Dépenses auxquelles il n'a pas été pourvu, voir tableau No. 3.															
Divers.....				21179	13	3				4101	1	4			
Dépenses à même les allocations affectées aux phares, No. 4.															
Salaires.....	1810	19	7				1829	9	0						
Provisions.....	3229	10	3				3412	5	1						
				5040	9	10				5241	14	1			
						209196	9	4				186500	18	2	
Tableau des deniers reçus de l'honorable receveur-général, pendant les années 1849 et 1850, par warrants émanés sur la foi du certificat des commissaires des Travaux Publics.															
Par montant pris à même les allocations.....	156863	7	6				125541	16	3						
Do de les droits de péages.....	35201	16	10				38993	18	11						
Do autorisé par des ordres en Conseil.....	21383	1	0				4136	19	8						
Do pris à même les allocations, entretien des phares.....	4926	1	10				5308	18	5						
						218374	7	2				173981	13	3	
Balance qui resto entre les mains du paie-maitre, etc., 31 décembre 1849.....						9177	17	10							
Surplus de dépenses excédant ce qui a été reçu du receveur-général.....												12519	4	11	
Balance de 1849.....									9177	17	10				
Reçu de transfert de droits de péages, et à déduire sur les allocations.....									3428	10	8				
												12606	8	6	
En mains, surplus du reçu comparé aux dépenses en 1850.....												£	87	3	7

Appendice A, Tableau No. 6.

INDIQUANT le montant nécessaire pour divers travaux, pour l'année 1851 ; indiquant en même tems le montant requis pour couvrir les frais déboursés pour les ouvrages déjà faits, ou en voie de construction, mais pour lesquels il n'a pas encore été fait d'allocations.

OUVRAGES.	Requis, mais pour lesquels il n'a pas encore été fait d'allocations.						Requis pour		Montant total pour lequel il faut des allocations.		
	Pour travaux déjà faits.		Pour travaux qui se poursuivent sous contrats.		Montant auquel il n'a pas été pourvu.		nouveaux ouvrages.				
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
Canal Welland.....	1273	3 7	3732	0 5	4965	4 0	14504	0 0	19499	4 0	
Canal Lachine.....	3180	0 0	5809	0 0	8989	0 0	10800	0 0	28789	0 0	
Canal Beauharnois.....	2045	0 0	1295	0 0	3340	0 0	10440	0 0	13780	0 0	
Canal Cornwall.....	1319	0 0	4491	0 0	5810	0 0	2703	0 0	8513	0 0	
Canal Williamsburg.....	872	0 0	4528	0 0	4900	0 0	7559	0 0	12459	0 0	
Canal de jonction.....							35000	0 0	35000	0 0	
Rivière Richelieu.....	522	0 0	3978	0 0	4500	0 0			4500	0 0	
Travaux de l'Outaouais.....							1812	0 0	1812	0 0	
Exploration des rapides du St. Laurent et du chemin de Témiscouata.....	1119	19 6	380	0 6	1500	0 0	300	0 0	1800	0 0	
Phares depuis le lac St. Louis, jusqu'au lac St. Clair.....	450	0 0	1200	0 0	1650	0 0	1600	0 0	3250	0 0	
Pont de Melbourne.....	78	11 2			78	11 2			78	11 2	
PHARES, JETÉES, VIZ:—											
Pointe au Père.....							7500	0 0	7500	0 0	
Rivière du Loup.....							6000	0 0	6000	0 0	
Pointe aux Orignaux.....							4000	0 0	4000	0 0	
L'Islet.....							5500	0 0	5500	0 0	
Berthier.....							4000	0 0	4000	0 0	
Batture de Manicouagan.....							600	0 0	600	0 0	
Cap Rosier.....							6000	0 0	6000	0 0	
Petits Eboulements.....							5000	0 0	5000	0 0	
Malbalo.....							3500	0 0	3500	0 0	
	£	10359	14 3	25403	0 11	35702	15 2	135818	0 0	171580	15 2

Appendice A, Tableau No. 7.

ESTIMÉ POUR 1851.

MONTANT DE L'ÉVALUATION.	MONTANT DE L'ÉVALUATION.		AUTORISATION POUR.	
	£	s. d.	£	s. d.
1.—Creuser et étendre le bassin jusqu'au chantier, avec 10 pieds d'eau. (Le chantier sera terminé au mois de septembre prochain).....	1150	0 0		
2.—Mur du bassin, côté sud, dito, pour 10 pieds d'eau.....	2000	0 0		
3.—Compléter le chemin du moulin depuis l'écluse 2, jusqu'au lot No. 30.....	466	0 0	200	0 0
4.—Lévé et formation de chemins depuis le lot No. 1.....	492	0 0		
5.—Améliorations au pont Wellington.....	150	0 0		
6.—Canal d'écluse à Lachine, pour augmenter la provision quand l'eau est basse.....	3075	0 0		
7.—Changer les vieilles écluses en vannes de décharge.....	700	0 0	700	0 0
8.—Terrain acheté pour chantier, à Montréal.....	4100	0 0		
9.—Vanne de décharge sur le lot No. 20.....	1100	0 0		
10.—Creuser un bassin en bois à Montréal.....	825	0 0		
11.—Former les côtés de dito.....	1336	0 0		
12.—Terrain nécessaire pour cet objet, y inclus les dommages.....	3000	0 0		
13.—Compléter les murs en talus.....	2871	0 0	2871	0 0
14.—Poteaux de défense pour quatre écluses, semblables à ceux du canal Beauharis.....	176	0 0		
15.—Compléter l'excavation du canal à la Côte St. Paul, (le canal n'ayant que la moitié de sa largeur propre.).....	830	0 0		

POUR QUEL SERVICE.

CANAL LACHINE.

En rapport avec les privilèges hydrauliques.

AUTORISATION POUR.

EXPLICATIONS.

- 1.—Nécessaires tant pour fournir de l'eau aux moulins et aux loits hydrauliques 16, 17, 18 et 19, maintenant loués à £450 par an, que pour donner une entrée aux chantiers maintenant en état de construction, et qui doivent être terminés en septembre, payant un loyer annuel de £350, et destinés à être d'un avantage incalculable pour le commerce, en donnant les moyens de construire et réparer les vaisseaux de toutes classes, tant des lacs intérieurs que de la mer.
- 2.—La faille, ce printemps, d'un canal d'écluse en bois, bâti par un des locataires, prouve qu'on ne peut se fier à ces constructions temporaires. La sûreté du canal, dans ces endroits importants, exige donc que toutes ces constructions soient faites de la manière la plus permanente et la plus substantielle. De plus, si l'on n'embrasse pas la présente occasion de bâtir ces murs avant que l'eau soit admise, il faudra les construire à quelque époque ultérieure quand ils seront devenus d'une nécessité indispensable, en arrêtant tous les moulins, ou bien en en augmentant considérablement les frais de structure, par l'érection de caissons et de dames pour combattre la force de l'eau.
- 3, 4 et 5.—En vertu des premiers baux, les commissaires sont tenus d'ouvrir des chemins pour la commodité des moulins; sur ces chemins, passe une large portion de la fleur, des clous, etc., manufacturés aux moulins, et que l'on traverse de l'autre côté du canal pour fréter qui mettre en entrepôt. Ils sont, par conséquent, indispensables.
- 6.—Quand toutes les forces hydrauliques maintenant louées, viendront en pleine opération, on s'apercevra, qu'à l'époque de l'eau basse, la provision fournie par l'ancienne écluse de garde, sera insuffisante, même quand ses portes sont toutes ouvertes, à cause de son peu de profondeur. Cette évaluation a pour but, d'ouvrir un chenal, de 40 pieds de large, aussi creux que le fond du canal, principalement à travers le roc, et de construire des écluses pour régler l'eau.
- 7.—Des vannes de décharge étant devenues indispensables, on a avisé ce mode de se les procurer pour sauver des frais; elles ont été construites et remplissent tout le but désirable.
- 8.—Ceci est le montant de l'achat de dix arpents de terre, dont un peu plus de la moitié a depuis été loué comme site pour un chantier. Le reste sera consacré à un second bassin, quand le commerce en exigera la construction.
- 9.—Cette vanne de décharge sera nécessaire pour régler l'eau dans le bassin du canal, dans tous les temps, mais surtout quand les moulins viendront en pleine opération. Se trouvant en ligne avec le mur du bassin, et près de l'entrée du chantier, les fondations ne sauraient être posées à aucune autre époque que celle-ci; et si on ne le fait pas maintenant, elles causeront une dépense surexcédante et de nouvelles difficultés.
- 10, 11 et 12.—Ce bassin est destiné à délivrer le commerce des embarras des berges à bois, à donner plus de place à ces dernières, aussi bien qu'à empêcher l'obstruction du chemin de touage, qui reçoit à présent la plus grande partie du bois de chauffage destiné à approvisionner la partie ouest de la cité. Le coût en serait perçu au moyen d'un droit par corde, pour décharger, qui n'excéderait le droit payé au port; lequel droit est juste, en ce qu'il hâte la livraison du bois, vu le site proposé pour le bassin.
- 13.—Pour protéger les berges, et pour empêcher l'accumulation de dépôts au fond. La construction du reste de ce mur fut autorisée l'année dernière, et est maintenant presque terminée.
- 14.—Les poteaux de défense érigés au canal Beauharis, ont été trouvés d'un si grand avantage, qu'on en a, à différentes reprises, demandés de semblables pour ce canal, où elles sont si nécessaires.
- 15.—Les premiers contracteurs ayant failli; cette partie du canal fut laissée inachevée, quand l'eau y fut admise; elle a à peine plus de la moitié de la largeur propre; et comme elle se trouve si près du pont à la Côte St. Paul, elle est devenue un embarras aux vaisseaux qui passent au pont.

En rapport avec les privilèges hydrauliques.

Appendice
(T.)
19 juin.

Appendice
(T.)
19 juin.

ÉVALUATION POUR 1851.—(Continuation.)

POUR QUEL SERVICE.	Montant de l'évaluation.		Par quelle autorité.		EXPLICATIONS.
	£	s. d.	£	s. d.	
CANAL LACHÉ.—(Continuation.)					
16.—Bureau à l'écluse No. 2, pour le surintendant, le collecteur et le maître de quai.....	800	0 0			16.—Le bureau maintenant occupé par le collecteur est insuffisant, mal situé, et tout à fait impropre au but. Le surintendant n'en a pas du tout, et celui qu'occupe le maître de quai devra bientôt être enlevé. Un bureau public est nécessaire pour la commodité de toutes les parties.
17.—Maison du garde-écluse, au terminus de Montréal.....	300	0 0			17.—Il n'a pas encore été fait d'accommodement convenable pour les garde-écluses, quoique depuis longtemps cela soit nécessaire.
CANAL BEAUFARNOIS.					
18.—Pour terminer le mur de talus.....	2722	0 0	2722	0 0	18.—Pour la protection des berges, commencé l'année dernière, et sera complet vers la mi-été de cette année.
19.—Canal d'écluse et vannes de décharge autour des écluses, neuf en tout.....	9790	0 0			19.—Les vannes de décharge deviennent de plus en plus nécessaires, chaque année. 1rmt., pour aider au règlement de l'eau. 2mt., pour empêcher le canal de se combler par les dépôts des berges. 3mt., pour permettre l'octroi de privilèges de moulins; et 4rmt., pour hâter l'ouverture du canal le printemps, en procurant à demander un fort courant.
20.—Jetées pour la protection du pont, à St. Timothé.....	350	0 0			20.—Pour la protection des vaisseaux qui passent le pont dans les tems de vent, aussi bien que pour prémunir le pont lui-même contre les accidents.
21.—Bâtiment à Knight's Point, pour la protection des terres basses à l'époque des hautes eaux.....	300	0 0			21.—Outre cela, les seigneurs de Beaufarinois devront être tenus de mettre une dame et des écluses à travers la tranchée qui leur fournit l'eau et qui conduit dans la rivière St. Louis, autrement il faudra le boucher entièrement, afin d'éviter les dommages qu'on prétend en résulter dans la vallée du St. Louis.
CANAL CORNWALL.					
22.—Pour terminer le mur en talus.....	1200	0 0	740	0 0	22.—Commencé l'automne dernier, et maintenant presque complet.—l'état des berges rend cet ouvrage nécessaire.
23.—Vannes de décharge autour des écluses, (voir le rapport pour 1849).....	6243	0 0	4800	0 0	23.—Outre les raisons assignées pour le No. 18, elles devinrent nécessaires pour tenir le moulin en opération.—l'une a été bâtie à l'écluse de garde pour procurer une provision d'eau,—on doit bientôt en donner trois autres à faire sous contrat, et il en faut encore une quatrième.
24.—Quatre maisons d'écluse.....	800	0 0			24.—Ce canal est le seul où l'on n'ait pas pourvu à des maisons de garde.
CANAL DE WILLIAMSBERG.					
25.—Améliorations à Farran's Point (voir rapport pour 1849).....	2250	0 0			25.—Pour étendre les jetées aux deux extrémités du canal, afin d'en rendre les entrées plus sûres. L'évaluation est la même que celle donnée l'année dernière, mais qui n'a pas été approuvée.
26.—Mur en talus, au Rapide Plat.....	1809	0 0	1800	0 0	26.—Pour la protection des berges, il a été nécessaire d'en commencer un déjà dans quelques unes des plus mauvaises places.
27.—Quai à l'entrée inférieure, au Rapide Plat.....	753	0 0			27.—Ce quai est destiné à procurer une entrée sûre à l'écluse. Il doit être étendu en descendant en droite ligne, jusqu'au bout de la batture, et sera garni de poteaux d'amarrage afin d'arrêter l'air d'aller des vaisseaux qui entrent dans l'écluse.
28.—Do. supérieure.....	630	0 0			28.—Pour aider à passer cet endroit, avec une remorque de vaisseaux.
29.—Défenses flottantes pour la protection des vaisseaux qui passent dans la tranchée à travers le roc du canal, à la Pointe Iroquois.....	1250	0 0	120	0 0	29.—Deux vaisseaux ayant souffert des avaries en passant dans la tranchée dans le roc, près de Matilda, on a cru nécessaire d'y ajouter cette protection, pour la rendre plus efficace.
30.—Mur en talus, Canal des Galopes.....	900	0 0	900	0 0	30.—On a déjà commencé à le faire, et on se propose de le continuer à mesure que le besoin s'en fera sentir.
31.—Jetées à l'entrée supérieure de do.....	1528	0 0			31.—On se propose de continuer la jetée de la rivière en remontant, afin de permettre aux vaisseaux de passer cette entrée sans lutter contre le fort courant qui y passe maintenant.
32.—Opérations de creusage pour 1851, et placement de bouées.....	2400	0 0	2400	0 0	32.—Le cure-môle et les bacs à soulever sont maintenant employés à enlever la batture à l'entrée supérieure du canal des Galopes; tous les saissons pour dames et autres obstructions de même nature, ayant été enlevés aux autres canaux. Douze bouées doivent être placées pour indiquer le chenal entre Cornwall et Prescott,—l'évaluation est afin de continuer l'opération pendant toute la saison, si cela est trouvé nécessaire; si non, on ne dépensera pas tout le montant de l'évaluation.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

ÉVALUATION POUR 1851.—(Continuation.)

POUR QUEL SERVICE.	Montant de l'évaluation.		Par quelle autorité.		EXPLICATIONS.
	£	s.	£	s.	
CANAL DE JONCTION PROPOSÉ.					
33.—Unir les canaux des galopes et de la Pointe Froquois, deux milles et demi de longueur, élever l'eau de 3½ pieds dans ce dernier, le montant étant le même que dans le rapport pour l'année 1849.	35000	0 0			33.—Cette entreprise était fortement recommandée dans mon rapport de l'année dernière, et j'y apportais différentes raisons pour en démontrer la nécessité. D'après le registre tenu l'année dernière à Matilda, on remarqua que l'eau se tint pendant 83 jours aussi basse que 8 pieds de profondeur et au-dessous, sur la longrine (silly) de l'écluse, et pendant dix jours de ce tems, 7 pieds et au-dessous, et pendant deux jours, elle descendit jusqu'à 6 pieds; tandis que dans les canaux Cornwall, Beaubarnois et Lachine, elle ne fut jamais moindre de neuf pieds, ce qui démontre la nécessité absolue d'adopter, tôt ou tard, quelque moyen de faire disparaître cette difficulté; et il semble que le canal de jonction est le seul sûr et efficace de le faire sans causer d'interruption à la navigation.
ÉCLUSE ET DAME A ST. OUBS					
34.—Pour compléter les travaux et payer les balances dues.	4500	0 0	3704	0 0	34.—Les débordements du printemps en juin, occasionnèrent de graves dommages aux ouvrages de cette dame, et il faut se procurer à une grande distance du bois et de la pierre, et les mesures prises pour assurer sa solidité, le firent nécessairement sur une grande échelle, absorbant ainsi l'allocation de l'année dernière; et laissant à pourvoir maintenant à l'exhaussement des murs d'occluses et des berges, au paiement des contracteurs, et à certains engagements pris précédemment.
35.—Rebâtir la vielle glissoire au Portage du Fort.	1612	0 0			35.—La glissoire actuelle est vieille, et s'en va en ruine; on la répara l'année dernière pour la dernière fois, et on ne peut plus compter sur elle.
36.—Altération dans le boom en chaînes du rapide.	200	0 0			36.—Pour régler la descente du bois et prévenir les accidens à la glissoire de Matawaska, en plaçant les booms de manière à rejeter la pression du bois sur les isles et le rivage, et épargner ainsi aux booms une trop forte tension.
37.—Explorations des rapides du St. Laurent et améliorations projetées depuis le Heuve St. Laurent jusqu'au lac Timiscouata.	1500	0 0	1000	0 0	37.—Avant de choisir un plan, il est nécessaire de faire une plus ample exploration des rapides.
PHARES, BOUÉES ET FANAUX, — MONTREAL JUSQU'AU LAC-SINCLAIR.					
38.—Jette à la première lumière flottante, lac St. Louis, et y transférer la lumière.	750	0 0			38.—Cette amélioration a deux résultats en vue, mais principalement d'abord pour permettre aux remorqueurs, d'abord les vaisseaux us à un et les avoir conduits le long de la jette proposée, à laquelle, quand elle sera construite, la lumière maintenant flottante et temporaire, pourra être transférée.
39.—Nouvelle jette à la lumière de Lancasier, et améliorations à icelle.	400	0 0			39.—La glace a causé de grands dommages à l'ancienne jette; on propose d'y en incorporer une autre, placée devant elle, munie d'un brise-glaces, et d'accompagner plus convenablement pour le gardien.
40.—Fanaux, lanternes et réflecteurs pour nouvelles lumières.	695	0 0			40.—Pour de nouvelles lumières et pour remplacer les anciennes usées par le service.
41.—Bouées, phares, et améliorations aux lumières en général.	505	0 0			41.—Requis à différents points entre Montréal et le lac St. Clair.
POUR COUVRIR LES FRAIS DES OUVRAGES AUTORISÉS.					
42.—Maison du gardien de lumière à Pointe Pelée.	200	0 0	200	0 0	42.—Bâtie l'année dernière, pour l'usage du gardien.
43.—do do à Gull Island.	450	0 0	300	0 0	43.—Maison pour le gardien, afin que la lumière soit sûre d'être entretenue avec soin.
44.—do do: Gongs.	100	0 0	100	0 0	44.—La maison a été construite, et les gongs seront sonnés dans les tems de brouillards et les poudrières de neige.
45.—Phare à Gananoque.	150	0 0	150	0 0	45.—Bât l'hiver dernier, et placé sur la batture Jackstraw—depuis longtemps nécessaire.

SAMUEL KEEFER,
Ingénieur en chef, Travaux Publics.

Toronto, 20 mai 1851.

Appendice
(T.)
18 juin.

Appendice
(T.)
18 juin.

Appendice A, Tableau No. 8.

INDIQUANT les Travaux Publics que le gouvernement a vendus, et ceux qu'il a l'intention de vendre; aussi, les travaux qui ont été remis ou qu'on a l'intention de remettre entre les mains des municipalités respectives, avec le montant des déboursés faits par le département des Travaux Publics pour leur construction, le montant de la vente, de l'entretien, des revenus, etc., etc., etc.

	Coût de construction sous le contrôle du département.		Revenu en 1850.		Réparations et entretien en 1850.		Quand.	VENDUS.		Prix.	Conditions.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		A qui.				
T R A V A U X V E N D U S.												
Chemins de Toronto.....	40854	11 5	5649	12 2	5035	17 4	1850	Jame Beatty et compagnie.....	75100	0 0	Que le gouvernement pourra reprendre ces travaux au bout de dix ans, à leur valeur courante, ou la municipalité dans les limites de laquelle les travaux se trouvent, pourra avoir le même privilège, au bout de 31 ans.	
Havre de Whitby et chemin qui y conduit, et y inclus Narrows Bridge.....	44675	16 10	845	19 7	121	11 10	do	Peter Perry et compagnie.....	20100	0 0		
Chemin de Port Hope et de Rice Lake.....	7286	11 5	445	5 2	450	6 0	do	Municipalité, ville de Cobourg.....	4600	0 0		
Chemin d'Hamilton et de Brantford, depuis Hamilton jusqu'à la frontière ouest du comté de Wentworth, y inclus le pont de Brantford.....	53773	16 0	2359	2 10	1602	3 5	do	Merregold et compagnie.....	27100	0 0		
Chemins de London et de Brantford, dans les limites du comté d'Oxford.....	45688	18 7	1842	14 10	2127	19 10	do	John Steel et compagnie.....	6100	0 0		
Chemin d'Hamilton et de Dover, y inclus les limites du comté d'Oxford.....	3674	6 6	1803	18 4	2728	15 6	do	Rykman et compagnie.....	7700	0 0		
Havre de Dover.....	24669	6 7	2100	5 1	3271	5 7	do	Miller et compagnie.....	26000	0 0		
Chemin du port Stanley, et la partie du chemin de Brantford qui se trouve dans les limites du comté de Middlesex, y inclus le pont de Delaware.....	2087	12 9	689	18 2	72	5 0	do	White et compagnie.....	7600	0 0		
Pont de Chatham.....			1204	19 9	1415	0 2	do	Municipalité des comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	15400	0 0		
Pont de Trent.....			1062	19 5	1843	18 7	do	Do Middlesex.....	4500	0 0		
			80	13 6	50	2 9	1851	Do Chatham.....	500	0 0		
							do	Do Murray.....	750	0 0		
C H E M I N S A V E N D R E.												
Havre de Rondeau.....	18634	8 6	28	10 0	1	8 6						
Chemin de do.....	2343	19 3										
Chemin de Chambly et de Longueuil.....			410	15 3	911	13 5						
Do do et Granby.....	22661	6 4	637	14 3	1087	10 6						
Pont de Jacques Cartier.....	4001	6 11	51	19 6	50	0 0						
Chemin de St. Athanase.....	9567	1 2	339	10 3	238	15 7						

TABLEAU No. 8.—(Continuation.)

TRAVAUX LIVRÉS PAR LE GOUVERNEMENT AUX MUNICIPALITÉS, etc.	Montant déboursé par le département des Travaux Publics.		
	£	s.	d.
Chemin de London et Sarnia.....	20121	9	1
Chemins de London, Chatham, Sandwich et Amherstburg.....	47569	12	9
Chemin de Queenston et Grimsby.....	11402	5	5
Chemin des Cascades.....	20322	2	1
TRAVAUX A LIVRER.			
Chemin de Dundas et Owen Sound.....	5536	4	7
Chemin de Bradford et Bond Head.....	8571	12	9
Chemin de Bradford et Barrie.....			
Chemin de Barrie et Penetanguishene.....	816	17	2
Chemin du portage, Cold Water.....			
Chemin de Peterborough et Norwood.....	235	0	0
Chemin de Peterborough et Lindsay.....	895	8	7
Chemin de Cornwall et L'Original.....	2823	16	6
Chemin militaire depuis Lancaster.....	4804	17	9
Chemin Bytown et L'Original.....	10776	2	4
Chemin principal des townships de l'est, depuis Granby, jusqu'à la ligne provinciale, etc.....	480	0	0
Chemin de Granby et Sherbrooke.....	5782	0	6
Chemin de Spier's Corner et Stanstead, y inclus le chemin de Montagne, de Sutton et Potton.....	15644	9	6
Chemin d'Arthabaska.....	11111	2	3
Chemin de Gosford.....	30721	1	9
Chemin de Kennebec.....			

Appendice A, Tableau No. 9.

INDIQUANT les différens lots de terre et de forces hydrauliques vendus, et maintenant loués, sur les travaux provinciaux, avec les dates, les noms des acheteurs et locataires, le montant du prix de vente, des loyers annuels, etc.

OÙ SITUÉ.	DATE, QUAND LE LOYER A COMMENCÉ.	NOMS DES ACHETEURS OU LOCATAIRES.	QUANTITÉ D'EAU ACCORDÉE, TERRE VENDUE, ETC.	MONTANT DE L'ACHAT.		MONTANT ANNUEL DU LOYER.	
				£	s. d.	£	s. d.
CANAL LACHINE.....	23 novembre 1846..	James McDougall.....	4 jeux de meulières.....			107	10 0
Do do.....		Thomas Peck.....	4 do do.....			107	10 0
Do do.....		James Hervey.....	4 do do.....			107	10 0
Do do.....		Thorn et Heward.....	4 do do.....			108	0 0
Do do.....		Ira Gould.....	4 do do.....			108	0 0
* Do do.....	23 octobre 1849..	E. E. Gilbert.....	12 do do.....			322	10 0
Do do.....	14 février 1851..	John Young et Ira Gould.....	Toute l'eau à Pécluse St. Gabriel.....			420	0 0
Do do.....	15 do do..	Holland et Dunn.....	4 jeux de meulières.....			107	10 0
Do do.....	25 do do..	T. D. Bigelow.....	4 do do.....			107	10 0
Do do.....	1 mars do..	William Lyman et cie..	4 do do.....			107	10 0
Do do.....	5 do do..	Augustin L'Abbé.....	Isle, pas d'eau.....			25	0 0
Do do.....	11 do do..	Grant, Hall et cie.....	8 jeux de meulières.....			215	0 0
Do do.....	12 do do..	François Doré.....	Lot de terre.....				0 0
Do do.....	13 do do..	George et William Tate.....	4 jeux de meulières et chantier.....			250	0 0
Do do.....	15 do do..	Thomas Peck.....	Un lot sans eau.....			27	10 0
Do do.....		James Hervey.....					27	10 0
Do do.....	27 février do..	William Murray.....	Lot à bâtir.....	240	0 0		
Do do.....	6 mars do..	Henry Jones.....	do do.....	260	0 0		
Do do.....	14 do do..	Philippe Turcot.....	Forme de 86 acres, 86 per.....	868	12 0		
Do do.....	15 do do..	John Young.....	4 lots à bâtir.....	1140	0 0		
Do do.....	do do do..	Hooker et Holton.....	4 do do.....	1140	0 0		
		Porté en l'autre part.....		£ 3648	12 0	2156	10 0

* Toute la provision d'eau ne peut pas être donnée avant le 1er juillet 1851, et jusqu'à cette époque on ne peut pas exiger tout le loyer.

TABLEAU No. 9.—(Continuation.)

OU SITUÉS.	DATE DU COMMENCEMENT DU LOYER.		NOMS DES ACQUÉREURS OU LOCATAIRES.	QUANTITÉ D'EAU LOUÉE, TERREIN VENDU, ETC.	MONTANT DU PRIX D'ACHAT.		MONTANT DU LOYER ANNUEL.			
					£	s. d.	£	s. d.		
			<i>Tiré de l'autre part.</i>		3648	12	0	2156	10	0
CANAL BEAUHARNOIS....	1	mai	1847..	William Pease.....	Quai			5	0	0
Do do	do	do	do	Owen Lynch.....	Do			5	0	0
Do do	do	do	1848..	Léon Leduc.....	Do			5	0	0
Do do	do	do	do	Langovin.....	Do			2	10	0
Total, Beauharnois.....								17	10	0
CANAL CORNWALL	23	août	1845..	John Bell.....	Conduit d'eau.....			2	10	0
Do do	18	avril	1848..	Peter Tait.....	Quai			5	0	0
Do do	28	juin	do	Whitcomb Keezor ..	Do			15	0	0
Do do	3	octobre	do	A. Elliott.....	8 jeux de meulière..			60	0	0
Do do	do	do	do	John Harvey.....	4 do do			30	0	0
Do do	do	do	do	A. Cadwell.....	4 do do			30	0	0
Total, Cornwall.....								142	10	0
CANAUX DE WILLIAMSBURG	1	avril	1847..	K. McPherson.....	Quai			3	0	0
Do do	12	juin	do	Benjamin Cheffey...	4 jeux de meulière..			61	10	0
Do do	do	do	do	William Elliott.....	4 do do			35	0	0
Do do	15	mars	do	J. Walsh.....	Quai			11	0	0
Do do	1	avril	do	J. Storah.....	Do			12	10	0
Do do	do	do	do	N. Empey.....	Do			3	0	0
Do do	do	do	do	J. Holden.....	Do			10	0	0
Do do	do	do	1849..	J. S. Ross.....	Do			12	10	0
Total, Williamsburg..						£		148	10	0

NOTE.—Pour un tableau semblable relatif au canal Welland, voir appendice B, No. 2.

Appendice A, Tableau No. 10.

INDIQUANT le montant des réclamations et de la somme accordée sur icelles par les arbitres provinciaux, depuis la passation de l'acte 13 et 14 Vict., chap. 13, indiquant aussi le montant des sommes payées et non payées.

	MONTANTS.											
	Réclamé.			Accordé.			Payé.			Non payé.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
BAS-CANADA.....	1363	10	1	523	1	10	518	1	10	5	0	0
HAUT-CANADA.....	56652	2	10	13975	5	1	9291	0	4	4684	4	9
Total.....	£ 58015	12	11	14498	6	11	9809	2	2	4689	4	9

Appendice A, Tableau No. 11.

INDIQUANT les déboursés faits en à compte sur la dette publique pour les travaux dans le Haut et le Bas-Canada, jusqu'au 1er janvier 1850.

CLASSE DES TRAVAUX.	MONTANT DÉBOURSE.						Valeur des ouvrages d'après M. T. C. Keefer.			Prix de la vente des ouvrages.					
	Avant l'union.			Depuis l'union.			Total.								
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
PROVINCIAUX.															
Canal Welland.....	77144	8	10	*102275	17	4	129989	6	3						
Canaux du St. Laurent.....	35186	1	2½	101258	5	11	136456	8	1½						
Canal de la baie Burlington.....	2100	0	0	4810	10	7	6910	11	7						
Havre de Montréal.....	7897	0	0	4118	15	7	12016	12	7						
Travaux de l'Outaouais.....				8349	7	3	8349	7	3						
Ecluse et dame de Ste. Anne.....	496	0	1	1746	1	10	2242	1	11						
Rivière Richelieu.....	3500	0	0	4576	8	10	8076	8	10						
Exploration du canal St Laurent et Champlain.....				38	11	9	38	11	9						
Lac St. Pierre.....				7306	5	7	7306	5	7						
Grosse Isle.....				344	1	5	344	1	5						
Chemin de fer de Québec et Halifax, réunir des statistiques.....				18	14	4	18	14	4						
Exploration du chemin de fer de Québec et Halifax.....				632	1	4	632	1	4						
	£76894	11	1½	235598	6	9	312488	17	10½						
TRAVAUX LOCAUX PRODUCTIFS—HAUT-CANADA.															
Chemins.....	18836	13	3	16836	12	1	35672	6	4	} 30850	18	11	17800	0	0
Ponts.....	335	0	0	944	16	4	1280	16	4						
Havres.....	1050	0	0	6650	2	9	7705	2	9						
Glissoires et dunes.....	4129	0	0	7402	18	5	11531	18	5						
	£2435	6	13	31823	9	7	66185	2	10						
Prêts à des compagnies particulières.....	2800	0	0				2800	0	0						
Total des travaux locaux, Haut-Canada.....	£27152	13	3	31832	9	7	68985	2	10						
CLASSE DES TRAVAUX.															
TRAVAUX LOCAUX PRODUCTIFS—BAS-CANADA.															
Prêts aux syndics des chemins à barrières.....							10631	8	7½				10631	8	7½
Total, Bas-Canada.....							10631	8	7½				10631	8	7½
Ajouter, Haut-Canada.....				27152	13	3	31832	9	7				58985	2	10
Total, travaux locaux productifs.....				27152	13	3	42465	18	2½				69672	11	6½
LOCAL NON PRODUCTIF.															
Haut-Canada.....				2969	8	10½	18118	14	0				21458	2	10½
Bas-Canada.....							11343	7	8				21343	7	8
Total, travaux locaux, non productifs.....				2969	8	10½	39832	1	8				42802	10	6½
Grand Total.....				£107016	13	3	317897	6	7½				424907	19	10½

* Cette somme comprend £117,500 Os. Od., dépensés par la compagnie du canal Welland avant l'union, mais dont la province n'a pris le contrôle qu'après l'union.

† Telle était la valeur attachée à ces travaux seulement, qui ont été vendus.

Appendice B.

STZ. CATHERINE, 15 janvier 1851.

Bureau du Canal Welland.

A l'honorable Joseph Bourret, commissaire en chef
des Travaux Publics.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de mettre devant vous le rapport suivant, qui indique, généralement, l'état de ce canal — le progrès fait dans les nouveaux ouvrages durant l'année passée — la somme de deniers dépensés jusqu'au 1er janvier courant, à même les allocations votées, la dernière session — les dépenses probables depuis cette date jusqu'au 1er janvier 1852 — ensemble et avec tous les autres détails qu'il me semble nécessaire de vous soumettre pour votre entière approbation.

Dans le cours de l'année passée, plusieurs des plus importants ouvrages de ces travaux ont été complétés, ou à peu près — plusieurs mis en état de service, et, partant, ouverts au commerce; d'autres sont très avancés; et le progrès, généralement, a été tel qu'on peut compter sûrement sur le parachèvement de tous les travaux en 1852, et, par conséquent, sur la cessation, depuis cette période, de toute autre demande d'allocation pour ce canal, à l'exception d'une somme annuelle modérée, disons cinq mille louis pour trois ans, dont on pourrait encore avoir besoin pour couvrir le coût du creusage du fond du lac au niveau du lac Erié; mais, dans l'intervalle, à compter de l'ouverture de la navigation ce printemps, le commerce aura le bénéfice entier du canal élargi d'un bout à l'autre, de lac à lac, au niveau de la présente Grande Rivière.

Au nombre des ouvrages énumérés comme ayant été complétés, ou à peu près, l'année dernière, je mentionnerai les suivans:—

Le principal phare au port Colborne qui a été terminé et dont la lumière a été exposée pendant les deux derniers mois de la saison. Le bassin et le havre à cet endroit peuvent être terminés en cinq ou six semaines. Il existe à l'extrémité de la jetée ouest, une petite batture formée principalement par les ruines des anciens travaux, sur laquelle il n'y a qu'à peu près huit pieds à l'eau basse. Elle est d'une étendue ainsi disant, s'allongeant d'environ 30 pieds de la jetée, et n'a pas plus de 60 pieds de long. Quoiqu'il y ait amplement d'eau au-delà de cette batture, cependant il est très désirable de la faire disparaître aussitôt que possible, de manière à permettre aux vaisseaux de se tenir près et le long de cette jetée sans interruption.

La route élargie depuis le port Colborn jusqu'à la jonction a été ouverte, et ce havre a, depuis et fréquemment été rempli de vaisseaux. Dans le bassin et dans le canal qui l'avoisine, j'ai compté plusieurs fois, de cinquante à soixante gros vaisseaux. Il est très souvent nécessaire de renfermer les vaisseaux, jour et nuit, du bassin dans le canal, de manière à laisser un espace suffisant dans ce premier, pour permettre aux vaisseaux qui viennent du lac, d'y entrer en sûreté et sans venir en collision avec ceux qui y sont déjà. Dans ces cas, ce n'est pas une petite difficulté que de faire observer les règles du havre, dont la due observance est absolument nécessaire pour la sûreté des vaisseaux, pour empêcher la destruction de l'écluse. Pour les faire observer d'une manière efficace, il faudrait, sur les lieux, l'attention constante et la conduite ferme d'un officier spécial. Jusqu'à présent, les fonctions de maître de havre, de collecteur des douanes, et de collecteur de péages ont

été combinées; mais je suis d'opinion que les devoirs de bureau du collecteur lui rendent impossible, dans les cas d'urgence auxquels je viens de faire allusion, l'accomplissement efficace des devoirs de maître de havre.

Les booms flottans, construits pour préserver les vaisseaux d'avaries dans la tranchée à travers le roc, remplissent leur objet d'une manière fort satisfaisante, mais il en faudrait encore sur une plus grande longueur.

L'excavation du canal pour en mettre le fond au niveau du lac Erié, entre le port Colborne et la jonction, s'est continuée d'une manière constante, et a été fort avancée pendant la dernière saison. Le curage à la vapeur et les bacs de décharge à vapeur employés pour cette opération, s'accordent parfaitement dans leur fonctionnement.

Le large conduit souterrain sous le canal (culvert) près de l'aqueduc, ainsi que l'autre voie d'eau couverte qui y conduit et qui en revient, ont été terminés, et l'exhaussement de l'aqueduc — les différens murs de flanc, et d'écluses y attachés — le pont de l'aqueduc, l'écluse, et la vanne de décharge, sont aussi complétés. Jusqu'à présent, on avait perdu beaucoup de tems et éprouvé beaucoup de difficultés à faire passer les gros et lourds vaisseaux par l'ancienne portion du canal qui se trouve entre la jonction et le vieil aqueduc — on y éprouvait fréquemment un délai de 24 heures. Tous ces inconvéniens disparaîtront à l'ouverture du nouvel aqueduc, ce printemps, et les vaisseaux pourront, en toute certitude, passer d'un lac à l'autre en 15 ou 18 heures.

A partir de l'aqueduc jusqu'au port Dalhousie, il n'y a aucuns travaux en marche, et il n'en faut pas non plus, excepté, pourtant, la construction d'une paire de portes d'empellement, en cas qu'il arrivât quelque accident à la chute d'Allanburg; et les conséquences d'un accident quelconque seraient probablement fort désastreuses sans cette précaution. Dans l'évaluation des travaux requis, que j'ai l'honneur de vous soumettre, j'ai posé une somme pour la construction de ces portes; tout en laissant à votre considération future la question de savoir s'il n'y aurait quelque autre moyen de sûreté plus économique et efficace. En attendant, j'ai fait placer au dessus et au dessous de cette écluse, de forts booms que l'on met en travers de son entrée du moment que quelque vaisseau y arrive avec trop d'impulsion. On a adopté les mêmes précautions au port Robinson et aux écluses de l'aqueduc, mais le danger que courent ces écluses est insignifiant comparé à celui encouru par l'écluse d'Allanburg.

Quand les vaisseaux passent par les niveaux de la petite montagne au dessous de Thorold, les réglemens du canal exigent que ceux qui montent se tiennent au large à droite, tandis que ceux qui descendent sont entrés dans l'écluse. En conséquence de ce qu'il n'y a pas de moyens pour amarrer ou retenir les vaisseaux qui se tiennent ainsi de l'autre côté, et de ce que le vent souffle généralement à travers le canal en cet endroit, ils sont attirés par le courant de l'eau qui se jette dans les vannes de décharge, vers les larges étangs où ils s'échouent. J'ai vu, à diverses reprises, des vaisseaux ainsi placés, et détenus, en conséquence, quelque fois pendant une demi-journée: ce qui a donné lieu à beaucoup de plaintes. Durant l'hiver dernier, j'ai employé une partie du tems du garde-écluse, et du bois disponible à la construction d'un quai, muni de poteaux d'amarrage, à la tête de cha-

Appendice
(T.)

13 juin.

cune des écluses, sur les niveaux où les vaisseaux éprouvaient ordinairement le plus de délai.

Il sera nécessaire, par la suite, pour obvier à cet inconvénient et pour faire face aux exigences d'un commerce qui croît considérablement, de faire un second chemin de touage; mais, dans l'intervalle, je recommanderais fortement qu'on obtint l'autorité de déboursier quinze cents louis pour éviter d'une manière plus efficace au commerce cette cause de retardement. J'ai aussi compris cette somme dans les évaluations.

Depuis mon dernier rapport, on a calé les caissons, et fait la plus grande partie du pontage (planking), requis au port Dalhousie. Le phare qui s'y trouve est complété, et garni de lampes avec un appareil tournant.

La lumière qui y est maintenant exposée, est considérée comme l'une des meilleures sur le lac Ontario.

Le creusage du chenal, depuis le bassin en remontant, jusqu'à la vanne de décharge, a été suspendu, afin de constater, par expérience, jusqu'à quel point le surplus d'eau qui s'échappe de la vanne, peut contribuer à apporter des dépôts dans le port.

Durant la dernière saison, les vaisseaux ont causé plus que d'ordinaire des dommages aux empellements des écluses en se heurtant contre eux, et ce, par la négligence et le manque de soin des équipages; le délai et les conséquences dommageables qui en résultaient, ont été sensiblement diminués par la promptitude avec laquelle de nouveaux empellements étaient placés, et à la construction desquels j'avais été autorisé.

L'écluse du port Dalhousie est maintenant munie d'une paire d'empellements de rechange, et il s'en construit aussi une paire pour le port Maitland. L'écluse d'Allanburg en a pareillement une paire, et quatre sont aussi prêtes pour les écluses de la montagne à la 14^{me} montée—mais comme le remplacement des empellements pour les écluses de la 14^{me} montée, a pris tous les empellements de rechange convenables à ces écluses, il devint nécessaire d'en préparer de suite quatre autres paires, afin de se prémunir contre tout accident. Il faut encore deux paires d'empellements pour l'écluse No. 2. La construction du cadre et le parachèvement des empellements de rechange qui étaient entièrement neufs, ont été faits par contrat, et à meilleure composition que par le passé. Les empellements de rechange construits, partie avec les portions encore bonnes des anciens empellements, et partie avec des matériaux neufs, l'ont été principalement par nos propres charpentiers; et on a employé la plus grande économie dans les réparations, tous les soins possibles pour utiliser le fer des vieux empellements qui pouvait encore servir pour les nouveaux.

J'annexe un tableau, No. 1, indiquant le nombre de vaisseaux auxquels j'ai trouvé nécessaire d'imposer des amendes, le montant payé et celui qui reste encore à payer.

Sur ce sujet, en général, je prendrai la liberté de dire, qu'à moins que toutes les personnes qui se servent de ces travaux, ne soient totalement convaincues (au moyen de l'exigence rigide des amendes par la suite,) qu'elles sont tenues strictement responsables de tous les dommages qu'elles peuvent y causer, il est bien à craindre que le canal ne puisse longtemps demeurer ouvert. Autrefois, alors que les dimensions et le poids des vaisseaux étaient comparativement petits, leurs collisions avec les empellements d'écluses n'avaient souvent pas de conséquences sérieuses; mais aujourd'hui que l'on se sert de vaisseaux qui jagent de 300 à 400 tonnaux, le moindre choc de l'un d'eux peut entraîner la destruction de tout un jeu d'empellements. Les empellements dernièrement faits

sont excellens—mais la force d'un empellement d'écluse doit être limitée pour cette raison: quand un vaisseau qui frappe, dérange l'un ou l'autre des empellements du lit sur lequel ils reposent, ou, les empellements ainsi forcés devront céder, ou les ancres seront arrachées et les encoignures concaves (hollow quoins) endommagées. Le premier accident étant le moindre des deux, il est plus promptement réparé.

La dame à Dunnville est en assez bon état, et n'a besoin que des réparations annuelles ordinaires; mais les conduits d'écluses et les vannes de décharge y tombent en ruine. Il y a longtemps qu'ils sont construits, et comme ils sont tout en bois, ils deviennent tout-à-fait pourris. On a dépensé près de £300 tous les ans pour les réparer, et on ne peut reculer plus loin que l'année prochaine, leur reconstruction avec des matériaux plus durables. J'ai été obligé d'en faire fermer un, au moyen d'une dame en terre, cette saison, par ce qu'elle mettait la sûreté du canal en danger.

Plusieurs nouveaux moulins ont été établis sur la ligne du canal pendant l'année passée. Le tableau No. 2, indique les moulins maintenant érigés ou en train d'érection; il indique aussi, le loyer annuel de chacun, et les arrérages dus jusqu'au 1^{er} janvier dernier. Le montant total du loyer annuel est de £1,540 1s. 8d. Il y avait due en arrérages, le 1^{er} courant, la somme de £1,887 15 3; là dessus il a été payé depuis £655 7s. 9d., laissant une balance de £1,232 7s. 6d., due le 1^{er} janvier 1851. J'ai trouvé ces comptes en très mauvais ordre. Plusieurs des baux étaient expirés—d'autres n'avaient pas reçu d'exécution, et le montant des arrérages dus pour loyers était déjà de plusieurs années; tout cela est maintenant en ordre, et on a pris des mesures pour assurer le prompt paiement des arrérages, et plus de régularité dans la perception future des loyers.

Le tableau No. 3, indique le montant voté sur les différentes évaluations soumises l'année dernière pour ce canal, donnant aussi, les parties des montants déboursés, et ceux qui ne l'ont pas été, jusqu'au 1^{er} janvier 1851.

Le tableau No. 4, donne le détail des travaux auxquels l'allocation de £66,814, était affectée—le montant dépensé pour chacun—le montant non dépensé pour chacun, et le montant encore nécessaire pour compléter chacun de ces travaux. On verra, d'après ce tableau, quoiqu'il y ait un petit excédant sur quelques uns des items, qu'il se trouve plus que balancé par une économie sur d'autres, et que l'allocation votée suffira à la construction des travaux auxquels elle était affectée.

Le tableau No. 5, indique les déboursés faits pour les travaux pour lesquels il n'y avait pas d'allocation—les raisons qui ont amené les ordres en conseil pour leur entreprise—le montant requis pour les terminer, et le montant total des allocations nécessaires pour faire face aux frais de la construction de tous. Les items compris dans ce tableau l'étaient aussi dans l'évaluation soumise, la session dernière; mais ils furent retardés et ajournés, parce qu'on crut probable qu'ils n'étaient pas absolument indispensables pour cette année. Quoiqu'il en soit, le rapide parachèvement de plusieurs des travaux auxquels une allocation avait été affectée, fit trouver indispensables ces items ajournés, et rendit urgente la construction des ouvrages auxquels ils pourvoient, afin de ne pas perdre le bénéfice des travaux déjà complétés.

Le tableau No. 6, fait l'énumération des travaux pour lesquels il faut une allocation pendant cette session. Ces items étaient également compris dans l'évaluation de l'année dernière, et ne devraient pas être retardés plus longtemps. Le principal est les empellements de l'écluse de garde à Allanburg; et vu le grand état de ruine des vieilles écluses en bois, qu'on se propose encore d'ouvrir au commerce,

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)
12 juin.

pendant que les écluses de garde sont en voie de construction, il n'est pas probable qu'elles puissent servir pendant plus d'une saison; et dans le cas qu'elles manqueraient tout-à-fait, les écluses de garde ne peuvent pas être bâties sans interrompre le commerce.

Le tableau No. 7, indique le coût évalué des réparations ordinaires du canal, pour l'année 1851, à être pris à même les droits de péages. Les détails qui pré-

cedent donneront, je m'en flatte, une idée assez juste de l'état des travaux confiés à ma surintendance et des déboursés sur iceux. Le No. 8, est un tableau des terres vendues dernièrement; indiquant les termes et conditions de la vente, les noms des acquéreurs, le No. des lots, leur situation, la superficie et qualité du terrain, et le montant ou prix d'acquisition.

HAMILTON H. KILLALY.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice B, Tableau No. 1.

INDIQUANT le nombre de vaisseaux qui ont payé l'amende pour contravention aux règlements des canaux, et le montant des deniers prélevés pour dommages causés aux travaux.

DATE.	VAISSEAUX.		Montant de l'amende ou des dommages.			Montant payé au collecteur.		
	Description.	Noms.	£	s.	d.	£	s.	d.
Novembre 1848.....	Godlette.....	Rachael.....	311	10	8			
Juillet 1849.....	Bateau à hélices.....	Oswego.....	169	18	10			
20 octobre 1849	Godlette.....	New World.....	0	10	0			
23 do do	Do.....	Europe.....	1	15	0			
31 do do	Do.....	Joséphine.....	2	10	0	2	10	0
do do	Do.....	Lord Seaton.....	0	5	0	0	5	0
15 avril 1850	Bateau à hélices.....	Syracuse.....	1	0	0	1	0	0
do do	Godlette.....	Rip Van Winkle.....	6	5	0	6	5	0
23 do do	Do.....	Woodman.....	2	10	0	2	10	0
do do	Do.....	Liverpool.....	1	5	0			
6 mai do	Do.....	Nabraska.....	1	5	0	1	5	0
do do	Do.....	Belle.....	4	0	0	4	0	0
do do	Do.....	Traveller.....	1	0	0	1	0	0
15 do do	Do.....	Queen Victoria.....	5	0	0	5	0	0
do do	Steamer.....	Commerce.....	10	15	0	10	15	0
20 do do	Godlette.....	Vulcan.....	1	5	0	1	5	0
25 do do	Do.....	Nabraska.....	0	5	0	0	5	0
11 juin do	Do.....	Kentucky.....	1	0	0	1	0	0
17 do do	Do.....	Paragon.....	13	15	0	13	15	0
do do	Do.....	Québec.....	0	17	6	0	17	6
25 do do	Do.....	Mountaineer.....	1	5	0	1	5	0
9 juillet do	Do.....	Champion.....	1	5	0	1	5	0
do do	Do.....	Manhattan.....	1	5	0	1	5	0
do do	Do.....	Panama.....	0	10	0	0	10	0
do do	Do.....	Breeze.....	5	0	0	5	0	0
13 do do	Do.....	Mahanning.....	1	10	0	1	10	0
24 do do	Do.....	Woodman.....	100	0	0	50	0	0
27 do do	Do.....	Elizabeth.....	1	0	0	1	0	0
do do	Do.....	Ellington.....	0	15	0	0	15	0
do do	Do.....	America.....	1	15	0	1	15	0
do do	Do.....	Pilot.....	1	5	0	1	5	0
9 août do	Do.....	Premier.....	3	10	0	3	10	0
12 do do	Do.....	Arkansas.....	0	5	0	0	5	0
do do	Brick.....	Portland.....	0	5	0	0	5	0
28 do do	Godlette.....	Mackinaw.....	1	10	0	1	10	0
29 do do	Steamer.....	Scotland.....	0	5	0	0	5	0
do do	Godlette.....	Amherstburg.....	1	5	0	1	5	0
do do	Do.....	Pomona.....	1	0	0	1	0	0
2 septembre do	Do.....	Homo.....	0	5	0	0	5	0
do do	Do.....	Matroning.....	0	15	0	0	15	0
4 do do	Do.....	Henry Hagar.....	1	0	0			
5 do do	Do.....	Lavinia.....	0	7	6	0	7	6
9 do do	Do.....	Oneida Chief.....	1	5	0	1	5	0
do do	Chaland.....	James Little.....	2	10	0	2	10	0
do do	Bateau à hélices.....	St. Lawrence.....	1	15	0	1	15	0
do do	Godlette.....	Pomona.....	1	0	0	1	0	0
11 do do	Do.....	Chief Justice Marshall.....	2	15	0	2	15	0
do do	Do.....	Leander.....	0	5	0	0	5	0
12 do do	Do.....	British Queen.....	22	0	0			
15 do do	Do.....	Eagle of Sandusky.....	2	10	0	2	10	0
do do	Steamer.....	Earl Cathcart.....	0	5	0	0	5	0
16 do do	Godlette.....	Woodman of Dover.....	1	15	0	1	15	0
18 do do	Chaland.....	Two Brothers.....	0	10	0			

TABLEAU No. 1.—(Continuation.)

DATE.	VAISSEAUX.		Montant de l'amende ou des dommages.			Montant payé au collecteur.			
	Description.	Noms.	£	s.	d.	£	s.	d.	
24 septembre 1850	Chaland	Odd Fellow	1	5	0	1	5	0	
do do do	Goëlette	Susanna	1	5	0	1	5	0	
do do do	Do	John Malcolm	3	0	0	3	0	0	
do do do	Do	Sophia	1	1	3	1	1	3	
25 do do	Do	Annexationist	1	0	0	0	0	0	
27 do do	Do	Premier	0	10	0	0	10	0	
do do do	Do	Rescuo of Cleveland	0	10	0	0	10	0	
1 octobre do	Bateau à hélicos	Racine	7	10	0	7	10	0	
2 do do	Goëlette	Governor	0	5	0	0	5	0	
3 do do	Do	Queen of the West	0	15	0	0	15	0	
4 do do	Do	Breezo	6	16	3	6	16	3	
9 do do	Bois flottant	Do	1	5	0	1	5	0	
10 do do	Goëlette	Breezo	0	15	0	0	15	0	
11 do do	Do	Susanna	1	15	0	1	15	0	
do do do	Do	Sorel	0	10	0	0	10	0	
do do do	Brick	Roscious	1	5	0	1	5	0	
15 do do	Goëlette	American	0	7	6	0	7	6	
17 do do	Do	W. D. Eberts	0	15	0	0	15	0	
21 do do	Do	Traveller	1	5	0	1	5	0	
23 do do	Do	Ireland	2	0	0	2	0	0	
do do do	Do	John Oades	1	5	0	1	5	0	
6 novembre do	Brick	British Queen	2	10	0	0	0	0	
11 do do	Bateau à hélicos	Earl Cathcart	2	10	0	2	10	0	
21 do do	Chaland	Welland	0	5	0	0	5	0	
29 do do	Do	Western	2	10	0	2	10	0	
do do do	Do	Mary Anne	2	10	0	0	0	0	
2 décembre do	Goëlette	T. P. Handy	2	0	0	2	0	0	
do do do	Do	Joseph Ward	1	5	0	0	0	0	
do do do	Do	Racine	1	0	0	0	0	0	
3 do do	Brick	Liverpool	150	0	0	0	0	0	
7 do do	Goëlette	Cleveland	0	15	0	0	15	0	
			£	899	4	6	181	0	0
Montant total des amendes et dommages imposés.....						899 4 6			
do do prélevés jusqu'au 1er janv. 1851.						181 0 0			
Montant dû le 1er janvier 1851.						£ 718 4 6			

Appendice B, Tableau No. 2.

INDIQUANT les moulins bâtis ou qui se bâtissent sur la ligne du canal Welland, les engins de ces moulins, ce qu'ils produisent de loyer annuel, et les arrrages qui sont dûs sur iceux.

Où situés.	Propriétaires.	Engins, machines, etc.	Loyer annuel.			Loyer dû, le 1er janvier 1851.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	
Port Dalhousie	Robert Laurie, & Co.	1 jeu de meulrières	15	0	0				
		2 do do	12	10	0				
		Loyer de mouture	5	0	0				
		Corn Crusher	2	10	0				
			85	0	0				
		Intérêt sur la construction de canaux d'écluses, £37 7s. 6d., à 6 par cent.	1	16	6				
	Loyer actuel, depuis le 1er janv., 1851.	36	16	6					
	A commencer du 1er juillet 1851, troisième jeu de meulrières	12	10	0					
		£	49	6	6				
Ste. Catherine, écluse 2.	John L. Ranney	1 jeu de meulrières	15	0	0				
		4 jeux do	50	0	0				
			£	65	0	0	150	0	0
Ste. Catherine	Compagnie hydraulique	Excédant d'eau de l'écluse, 2e à la 11e.	125	0	0		187	10	0

TABLEAU No. 2.—(Continuation.)

Où situés.	Propriétaires.	Engins, machines, etc.	Loyer annuel.			Loyers dus, 1850, janvier 1851.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
Sto. Catharine.....	Calvin Phelps.....	6 jeux de moulières. Par arrangement pour la remise du privilège de l'eau de deux écluses à Centreville, et auquel M. Phelps avait droit, le loyer annuel convenu £37 10s. par an, pour ce moulin.....	37	10	0	37	10	0
Écluse No. 5.....	Richard Collier..... comme égale à une 2de scie.....	1 scie.....	20	0	0			
		3 scies rondes.....	15	0	0			
		1 manufacture de formes de souliers..	5	0	0			
		1 tour.....	1	18	4			
		Rente foncière.....	1	18	4			
			£41	18	4	20	19	2
Écluse No. 10.....	Thomas Travers.....	1 jeu de moulières.....	15	0	0			
		2 do.....	12	10	0			
		Corn crusher.....	2	10	0			
		Rente foncière.....	5	0	0			
			£35	0	0				54	3	4
Écluse No. 22.....	William Beatty.....	Roue mue par l'eau pour écraser de l'écorce, pour pomper, rouler le cuir, etc.	15	0	0			
		Intérêt sur le coût des canaux d'écluses.	0	18	0			
			£15	18	0				22	10	0
Écluse No. 23, Thorald..	Keefer et Ward.....	Manufacture, 2 tours, 2 moulins à planer, 3 scies rondes.....	12	10	0			
		1 moulin à carder.....	12	10	0			
			£25	0	0			
Do do....	Do do....	1 scie.....	20	0	0			
		2 scies.....	15	0	0			
		Intérêt sur le coût, canal d'écluse, etc..	1	10	0			
			£36	10	0	10	15	0
Écluse No. 24, Thorald..	Jac. Keefer.....	1 jeu de moulières.....	15	0	0			
		3 do.....	87	10	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	3	0	0			
			£55	10	0	90	0	0
Do do....	Brown et Ross.....	1 jeu de moulières.....	15	0	0			
		2 et 3 do.....	25	0	0			
		Rente foncière.....	5	0	0			
			£45	0	0	35	0	0
Thorald.....	Park et cie.....	1 jeu de moulières.....	15	0	0			
		2 et 3 do.....	25	0	0			
			£40	0	0				151	1	8
Écluse 25, Thorald.....	Alexander Christie.....	1 jeu de moulières.....	15	0	0			
		2 jeux do.....	12	10	0			
			£27	10	0				48	12	6
Do do....	Manufacture de Cotton, Thorald, comp. à fonds social.....		15	0	0			
Do do....	George Keefer, jeune....	Free Grant, 4 jeux de moulières.....						
Allanburg, côté Ouest...	Wright et Duncan.....	1er jeu de moulières.....	15	0	0			
		2d do.....	12	10	0			
		Moulin à carder.....	12	10	0			
		Intérêt sur le coût du canal d'écluse....	15	3	4			
			£55	3	4				2	10	0

Appendice
(T.)

TABLEAU No. 2.—(Continuation.)

Appendice
(T.)

13 juin.

13 juin.

Où situés.	Propriétaires.	Engins, moulins, etc.	Loyer annuel.			Loyer dûs au 1er janvier 1851.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
Allanburg, (côté ouest) ..	Andrew Vandenberg	1 scie	20	0	0			
		Machino considérée comme 2e scie.	15	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	1	15	6			
		Ce loyer à commencer le 1er janvier 1851.....	£36	15	6			
Port Robinson	D. McFarland et Cie.....	1 scie	20	0	0			
		1 scie ronde et une boutiq. pour les engins.	10	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal pour écluse.	6	0	0			
		Ce loyer à commencer au 1er janvier 1851	£36	0	0			
Do	Robert Band et Cie.....	1 jeu de meulières	15	0	0			
		2e et 3e do	25	0	0			
		Rente foncière.....	5	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	1	10	0			
			£46	10	0	17	0	9
Do	D. McFarland, et John et James Abbey.....	Site et usage de l'eau.....	15	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	4	0	0			
			£19	0	0	15	0	0
Allanburg, (côté est)	Tucker et Rannic, (Leesees.)	Moulin à moudre et à scier.....	250	0	0	255	18	0
Port Robinson.....	J. Donaldson et Cie.....	1 jeu de meulières.....	15	0	0			
		Loyer de maison et de terrains.....	5	0	0			
		Intérêt sur le coût du canal d'écluse....	1	10	0			
			£21	10	0	15	0	0
Merrittville	Dunlop et Seeley.....	1 jeu de meulières.....	15	0	0			
		2 do do	25	0	0			
		Autres machines.....	12	10	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	1	10	0			
			£54	0	0	46	5	0
Do	Do	1 scie	20	0	0			
		1 do	15	0	0			
		4 scies rondes.....	16	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	3	0	0			
			£54	0	0	65	12	6
Do	Do	1 scie	20	0	0			
		3 scies rondes.....	12	0	0			
		Rente foncière.....	5	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	2	0	0			
			£39	0	0	18	0	0
Do	Moses Cook	1 jeu de meulières.....	15	0	0			
		2 do do	25	0	0			
		Rente foncière.....	5	0	0			
		Intérêt sur le coût d'un canal d'écluse..	3	0	0			
			£48	0	0	24	0	0
Marshville	John Greybell	2 jeux de meulières.....	40	0	0	45	0	0
		1 scie						
		Rente foncière.....						
Dunville.....	H. et N. Davis	1 jeu de meulières	15	0	0			
		1re scie.....	20	0	0			
		2e do	15	0	0			
		Rente foncière.....	5	0	0			
			£55	0	0			
			18	6	8			
			£38	13	4	125	0	0

Appendice (T.)

TABLEAU No. 2.—(Continuation.)

Appendice (T.)

13 juin.

13 juin.

Où situés.	Propriétaires.	Engins, moulins, etc.	Loyer annuel.			Loyers dus au 1er janvier 1851.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	
Duanville	J. et J. Darling	1er jeu de meulières	15	0	0				
		2e do do	12	10	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		£32	10	0					
		Déduire un tiers, jusqu'à ce que le niveau du lac Érié soit adopté..	10	16	8				
			£21	13	4	15	0	0	
Do	L. J. Weatherly.....	3 moulins à carder.....	20	0	0				
		1 moulin à scier.....							
		1 métier à tisser, 1 métier à filer..							
		2 tours.....							
		Déduire un tiers, comme ci-dessus..	6	13	4				
			£13	6	8	23	0	3	
Do	Henry Mittleberger.....	1 scie	20	0	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		£25	0	0					
			Déduire un tiers, comme ci-dessus..	8	6				8
			£16	13	4	50	0	0	
Do	Chisholm et Minor	1 scie	20	0	0				
		2e do	15	0	0				
		3 scies rondes	20	0	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		Déduire un tiers, comme ci-dessus..	£60	0	0				
			20	0	0				
			£40	0	0	70	0	0	
Do	Hugh Boomer.....	1 jeu de meulières.....	15	0	0				
		2 jeux de do	25	0	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		Loyer de magasin.....	12	10	0				
		Déduire un tiers, comme ci-dessus..	£57	10	0				
			19	3	4				
			£38	6	8	129	17	10	
Do	John Oldfield	1 scie.....	20	0	0				
		2 scies.....	15	0	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		1 scie ronde	4	0	0				
		Déduire un tiers, comme ci-dessus..	£44	0	0				
			14	13	4				
			£29	6	8	66	13	4	
Do	C. Johnson.....	1 scie.....	20	0	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		£25	0	0					
			Déduire un tiers, comme ci-dessus..	8	6				8
			£16	13	4	16	13	4	
Do	Joseph Clark.....	1 jeu de meulières.....	15	0	0				
		Rente foncière.....	5	0	0				
		20	0	0					
		Déduire un tiers, comme ci-dessus..	6	13	4				
			£13	6	8	16	13	4	
		Montant total des loyers annuels..£	1540	1	8				
		Montant total des arrérages dus au 1er janvier 1851.....				£	1887	15	3

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

TABLEAU No. 4.—(Continuation.)

No.		Montant de l'évaluation votée, avril 1850.		Dépensé depuis le 1er avril 1850, jusqu'au 1er janvier 1851.		Requis pour compléter les travaux, à compter du 1er janvier 1851.		Excédant de l'évaluation.		Économie sur l'évaluation.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
21	Murs de jonction de l'écluse et de l'aqueduc, protégeant les berges, inspection du chenal, etc., etc.	1813	10 9	2040	0 0	699	18 0	926	7 3	.....	.....
22	Enlèvement de dames à l'aqueduc.	412	0 0	.....	.....	412	0 0	.....	.....	.....	.....
23	Conduit souterrain à l'aqueduc	1310	0 0	1285	0 0	301	4 9	276	4 9	.....	.....
24	Échappoir couvert à l'aqueduc, et abord du pont.	337	0 0	350	0 0	75	0 0	88	0 0	.....	.....
25	Enlèvement de la dame à la jonction, et de do à l'ancien conduit souterrain.	600	0 0	154	18 6	360	0 0	.....	.....	85	1 6
26	Admission et règlement des vanes pour les moulins.	1600	0 0	497	8 2½	1102	11 9½	.....	.....	10	0 0
27	Boom, écluse d'Allanburg	200	0 0	190	0 0	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28	Chemin de l'aqueduc à la jonction	140	0 0	75	0 0	65	0 0	.....	.....	.....	.....
29	Chemin depuis le pont de Marlet.	65	0 0	65	6 1	.....	.....	0	6 1	.....	.....
30	Construction de berges, et creusage du vieux chemin de touage.	600	0 0	160	0 0	440	0 0	.....	.....	.....	.....
		66814	0 2	31919	8 10½	34769	11 2½	2625	0 7	2750	15 9

Appendice B, Tableau No. 5.

INDIQUANT les deniers dépensés pour des ouvrages auxquels nulle allocation n'était affectée ; indiquant aussi, le montant requis pour les terminer, et le montant total des allocations nécessaires pour couvrir les dépenses du tout.

Description de l'ouvrage.	Dépensés jusqu'au 1er janvier 1851.		Requis pour compléter.		Montant total.		
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
Booms additionnels et protection pour les vaisseaux.	186	1 6	313	18 6	500	0 0	Indispensable à cause des avaries arrivées aux vaisseaux dans la tranchée à même le roc.
Maisons d'écluses	178	0 0	.....	.....	178	0 0	Les garde écluses n'ont point de logement dans le voisinage.
Bouées au Port Colborne.	.....	.....	150	0 0	150	0 0	Indispensable, à l'ouverture de la route du Port Colborne.
Exhaussement et élargissement des berges entre Thorald et Dunnville.	398	16 6	.....	.....	398	16 6	Ordonné par le conseil, pour la sûreté du canal.
Lovés à Colborne, abords des jetées, murs, etc.	31	7 6	300	0 0	331	7 6	Demandé par requête des municipalités.
Porte balustrade en fer et plateforme en bois à l'aqueduc.	.....	.....	750	0 0	750	0 0	Indispensable à l'ouverture du nouvel aqueduc, pour empêcher les chevaux de tomber dans la rivière.
Fossés et décharges pour le canal.	28	18 1	571	1 11	600	0 0	Ordonné par le conseil, parce qu'il avait été représenté que l'eau remontante causait des maladies.
Chemin hydraulique de la montagne.	450	0 0	1637	0 0	2087	0 0	Ordonné par le conseil, en ce qu'il est nécessaire pour faciliter le loyer des forces hydrauliques.
	£	1273 3 7	3722 0 5	.....	4995 4 0	.....

Appendice B, Tableau No. 6.

INDIQUANT les Travaux nécessaires auxquels il fut pourvu pour cette année.

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	MONTANT.			REMARQUES.
	£	s.	d.	
Maisons d'écluses, disons, 10 à £175.....	1750	0	0	Les hommes vivant dans des cabanes, loin de leur ouvrage.
Maison pour le gardien des lumières, Port Colborne	250	0	0	Un accident à cette écluse, mettrait tout le canal en danger; cet ouvrage est indispensable.
Porte de garde, à l'écluse Allanburg.....	5500	0	0	
Berges, à do do	500	0	0	Indispensable, vu que les berges ne sont pas suffisantes.
Changer et renforcer le lit des forces hydrauliques.	500	0	0	
Transport en bacs, et pierres pour les berges et le chemin de touage	1000	0	0	Attendu le grand accroissement du commerce, des murs de pierre graduellement bâtis de chaque côté des berges, sont inévitables.
Régler le canal d'écluse, au-dessus de l'écluse 11.	774	0	0	En vertu d'un arrangement pris avec la compagnie hydraulique de Ste. Catherine, la moitié de l'eau à laquelle ils ont droit, d'après leurs anciens baux, surpasse la propriété du public, et cette dépense est nécessaire pour mener cet arrangement à bonno fin.
Enlèvement du pont du Port Dalhousie.....	280	0	0	Par requête du conseil municipal.
Changement au do de Thorald.....	300	0	0	Do do do
Possés en arrière des filons alimentaires (feeders.)	500	0	0	Nécessaires pour l'entretien du canal, les vieux ne valant plus rien.
Pour se procurer des bacs.....	650	0	0	
Pour faire des retraites aux vaisseaux dans certains endroits	1500	0	0	Requisos par l'accroissement du trafic sur le canal.
Dépenses incidentes.....	1000	0	0	
Total	14504	0	0	

Appendice B, Tableau No. 7.

COUT ÉVALUÉ des réparations nécessaires, main d'œuvre et matériaux, sur le canal Welland, pour l'année 1851.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Quatre charpentiers, pour réparer les écluses, ponts, etc., pendant neuf mois, à £8 0s. 0d. par mois.....				288	0	0
Dix journaliers, neuf mois, viz: un depuis Dunnville, jusqu'à Broad Creek, un depuis Broad Creek, jusqu'à la jonction, deux depuis le Port Colborne, jusqu'à l'aqueduc, deux depuis l'aqueduc, jusqu'au Port Robinson et Allanburg, deux sur le niveau de Thorald, et deux depuis Thorald, jusqu'au Port Dalhousie.....				450	0	0
Voitures, chevaux, et transport des matériaux.....				100	0	0
Maçonnerie, jointoyement, etc.....				100	0	0
Forgerons, réparation des machines, etc., neuf mois, à £25.....				225	0	0
Pour déposer les pierres et le sable sur les berges, etc.....				690	0	0
Total de la main d'œuvre.....			£	1853	0	0
15,000 pieds cubiques, bois de pin, à £15 per M.....	225	0	0			
4,000 do do chêne 30 do.....	120	0	0			
30,000 mesures de planche, madriers de chêne à £3 2s. 6d.....	93	15	0			
75,000 do do pin à 1 17s. 6d.....	140	12	6			
Huiles, pour les machines, 32 écluses et vannes de décharge, à 2s. 6d., par mois, 8½ mois; et 20 ponts, à 7½d., par mois, 8½ mois.....	39	6	3			
Fiches, clous, fer, etc.....	100	0	0			
Pontes, cuivre, valves, moules, etc.....	250	0	0			
Total des matériaux.....			£	968	13	9
Creusage.....				300	0	0
Dépenses incidentes.....				500	0	0
			£	3621	13	9

Appendice B, Tableau No. 8.

VENTE DES TERRES PAR ENCAN au bureau du canal, à Ste. Catherine, 22 avril 1851, faite par ordre du gouverneur en conseil.

CONDITIONS DE VENTE.—Quand le montant est au-dessous de £100, moitié comptant, et le reste au reçu du titre. Si le montant excède £100, un quart comptant à la fin de la vente, et le reste en trois termes annuels, portant intérêt à six par cent. Quant à ce qui regarde le bloc de Thorold, £100 doivent être payés comptant immédiatement après la vente, laquelle somme se trouvera forsaite, si le département des Travaux Publics n'est pas satisfait le, ou avant le 1er janvier, 1852, que la compagnie à laquelle il est fait allusion plus bas, n'est pas entièrement formée, et les actions souscrites *bonâ fide*, au dit jour: 20 pour cent sur le montant total de l'acquisition devra être payé, et le reste en dix termes annuels, portant intérêt à 6 par cent par année.

Quant au bloc au-dessous de Thorold, d'environ 180 acres, et situé de chaque côté du canal, on a l'intention d'en disposer en faveur d'une corporation ou association composée de pas moins de six personnes, lesquelles devront réunir un capital de pas moins de £50,000, à être empruntés pour l'érection de machines, etc., etc., pour lesquels sa situation et la masse d'eau disponible le rend admirablement propre. Avant que la vente n'ait lieu, les personnes formant l'association ou les associations devront donner leurs noms par écrit au surintendant.

Noms des acquéreurs.	No. des lots.	Où situé.	Nombre d'acres.	Prix.		
				£	s.	d.
John Betty.....	4, 5, 7	Village, Port Robinson.....	1/2 acre chaque.....	56	5	0
Do	K. L.	Deep Cut, côté est.....	19 A. 2 R. 21 P.....	98	3	1
Edward Foony.....	3	Village, Port Robinson.....	1/2 acre.....	18	15	0
Robert Band.....	1	Do do	1/2 do	25	0	0
Isaac Pew.....	8	Do do	1/2 do	12	10	0
Frédéric Sharp.....	10.....	Do do	1/2 do	25	0	0
John Coulter.....	H. I.	Près de do	8 A. 1 R.....	47	3	9
Do	M.	Deep Cut, côté ouest.....	15 A. 2 R.....	58	2	6
George Jordan.....	B. I.	Lot de parc, près de Port Robinson.	17 A. 1 R. 25 P.....	127	10	9
Jno. S. Powell.....	12.....	Village, Port Robinson.....	1/2 acre.....	12	10	0
Wm. B. Hendershot.....	11.....	Do do	1/2 acre.....	12	10	0
Do	A. F. G.....	Lots de parc, do	11 1/2 acres.....	83	17	0
Do	11, 28, 29, 32, 34, 35, 36.....	Lots de village, Port Robinson, côté est.....	3 1/2 acres.....	87	17	6
Do	2, 4, 5	Village d'Allanburg.....	1 A. 1 R. 28 P.....	38	0	0
Charles Stuart	Isle.....	Village, Port Robinson.....	1 acre	25	0	0
Do	18, 19, 20, 30, 31, 33, 38, 17	Do do	3 acres.....	86	10	0
Ditty Coleman.....	21, 16, 24.....	Do do	1 1/2 do	50	0	0
Do	213.....	Près de do Part Marsh.....	20 do	50	0	0
James Griffiths.....	C. D. E.....	Do do	13 A. 1 R. 27 P.....	102	5	0
Wm. H. Boll.....	7, 8, 10	Lots de village, Port Robinson.....	2 acres.....	37	10	0
Robert Elliott.....	21.....	Do do	1/2 do	62	10	0
Robert Coulter.....	22.....	Do do	1/2 do	37	10	0
John Brown.....	23.....	Do do	1/2 do	50	0	0
Do	3, 4	Près de Thorold.....	18 A. 0 R. 21 P.....	158	10	9
Charles Richards.....	37.....	Village, Port Robinson.....	1/2 acre.....	18	15	0
John Grier.....	39.....	Do do	1/2 do	12	10	0
J. D. Woodruff.....	26, 27.....	Do do	1/2 do	12	15	0
Richard Campbell.....	.....	Près d'Allanburg	3 A. 2 R. 2 P.....	45	7	10
Patrick Finlay.....	22, 23, 24.....	Allanburg, hôtel et grange.....	2 acres.....	204	0	0
Do	19.....	Lot de village, Allanburg.....	1/2 do	8	15	0
William Bonek.....	2, 4.....	Près de Thorold.....	21 A. 1 R. 20 P.....	125	16	8
Charles Gesso.....	1	Do	7 A. 2 R. 2 P.....	40	3	9
William Wright.....	17.....	Village, Allanburg.....	1/2 acre	12	15	0
Lewis J. Lealie.....	37.....	Do	1/2 do	7	10	0
				£	1846	8
						7
Compagnie hydraulique se composant des personnes suivantes, viz:						
James R. Benson.....	}	} Lots hydrauliques au-dessous de Thorold, prix £10 0s. 0d., par acre. Dépôt payé.....	} Pas encore constaté.			
Nehemiah Merritt.....						
Andrew Heron.....						
John Kerr.....						
John Latham.....						
William H. Merritt, jr.....						
John H. Conolly.....						
William A. Chisholm.....						

Appendice C.

RAPPORT SUR L'EXPLORATION DES RAPIDES DU FLEUVE ST. LAURENT.

MONTRÉAL, le 14 janvier 1851.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de rapporter que, conformément à mes instructions du 24 juillet dernier, j'ai examiné les chenaux du fleuve St. Laurent, depuis la tête du chenal nord du Long-Sault jusqu'à Montréal, pour voir s'ils étaient susceptibles d'améliorations suffisantes pour permettre d'y passer aux vaisseaux tirant de neuf à dix pieds d'eau.

Des cartes révisées des différents rapides ont été faites, sur lesquelles sont indiquées les principales obstructions et les améliorations projetées. Comme il n'a pas encore été publié de cartes de cette partie du St. Laurent qui se trouve entre Prescott et Montréal, il fut proposé que l'exploration actuelle y suppléât; mais afin de constater aussi promptement que possible la profondeur d'eau existant actuellement, et l'étendue et le coût des améliorations nécessaires, — l'exploration, jusqu'ici, a dû se borner aux endroits du fleuve où l'on trouva moins de dix pieds d'eau; c'est-à-dire, là où un vaisseau tirant dix pieds d'eau, ne pouvait pas passer; car on a découvert que dans les eaux brisées et inégales d'un rapide, la profondeur mesurée devrait excéder (pour les steamers) de près de deux pieds, le tirant du vaisseau descendant quand il flotte dans l'eau morte. Toutes les embarcations descendant les rapides (comme tous les corps pesants, glissant ou roulant le long de plans inclinés) acquièrent une vitesse plus grande que celle de l'eau, et un mouvement de tangage qui les fait plonger au-dessous de leur ligne de chargement dans les eaux tranquilles: cet effet s'augmente pour les steamers par l'action de leurs roues qui déplacent momentanément l'eau de leurs flancs, et produisent l'assèchement (settling) du vaisseau.

C'est pour la raison qui précède que les chenaux ont été mesurés, non seulement en sondant la profondeur directe, mais en amarrant aux flancs de la première classe des vaisseaux descendants, de fortes perches qui, s'enfonçant dans l'eau à différentes profondeurs, mais n'excédant pas dix pieds, ont constaté le tirant d'eau qu'il fallait à un vaisseau pour descendre sans toucher.

C'est un résultat satisfaisant de l'expérience précitée, que ces rapides en apparence les plus violents et dangereux, tels que "le Chenal Perdu" du Long-Sault, les rapides des Cèdres et de Lachine, possèdent tous une profondeur d'eau suffisante. Les endroits les plus plats du fleuve furent trouvés là où l'eau était comparativement morte, et ils consistent, dans presque tous les cas, de dépôts de matières mobiles apparemment ainsi disposées par la glace.

Dans les endroits où le chenal est tortueux, comme au bas du "Split Rock," les expériences faites avec les perches amarrées ne furent pas concluantes quant à la profondeur d'eau existante, par ce que les bateaux n'étaient pas toujours capables de suivre le chenal le plus profond, ce qui fit que les perches se brisèrent sur les battures projetantes. Il se trouva, pour la même raison, une différence dans les sondages, dans les différentes expériences qui furent faites avec les petits bateaux qu'on ne put, chaque fois, faire passer dans le même endroit. Les sondages furent faits avec de légères baguettes, qu'on enfonçait aussi rapidement que

possible, généralement deux à la fois; dans la descente précipitée d'un rapide, dans un bateau ou canot, (jolly-boat) il est possible qu'on ait pu faire des omissions; toutefois, il est résulté de cet examen qu'il n'y a aucune partie du fleuve St. Laurent où l'on n'ait trouvé un chenal (quelqu'étroit ou tortueux qu'il fût) ayant au moins dix pieds d'eau, avec l'exception unique de la barre en face de l'Isle Moffatt (vis-à-vis la cité de Montréal) sur laquelle on ne trouve que neuf pieds d'eau. Ces chenaux sont, dans quelques endroits, trop tortueux pour rendre cette profondeur d'une bien grande valeur pratique; mais le fait n'en est pas moins important, en ce qu'il indique les avantages de ce fleuve extraordinaire. Il n'y a que deux points (entre les lacs St. François et St. Louis) où il faudrait des améliorations de quelque importance, afin de permettre aux vaisseaux tirant dix pieds d'eau de descendre à Montréal. Le coût évalué de la somme nécessaire pour obtenir cette profondeur d'un bout à l'autre est de £15,000, (quinze mille louis.)

On peut juger de l'importance qu'il y a de s'efforcer à rendre le chenal principal du St. Laurent navigable d'un bout à l'autre pour les vaisseaux de première classe qui descendent, et qui peuvent remonter par les canaux, non seulement par le peu d'ouvrages à faire, en réfléchissant que les vaisseaux pour passagers de la première classe et de la plus grande valeur descendent maintenant tous les rapides, depuis Prescott jusqu'à Montréal, chaque fois que la longueur du jour le permet; les steamers de charge descendent tous les rapides qui se trouvent au dessus du canal Beauharnois, et si ce n'était le manque d'un pied d'eau à deux ou trois points, ils suivraient l'exemple des steamers pour passagers, et la route du fleuve d'un bout à l'autre. Si les rapides sont ainsi journellement navigables jusqu'à ce point, avec profit et impunité, on peut bien se demander s'il ne serait pas possible d'en rendre l'usage général. Ils donneraient, d'un coup, au St. Laurent, l'avantage d'une double voie, tripleraient la marche des cargaisons descendantes, et augmenteraient de deux ou trois les voyages entre les lacs et la mer pour tout le commerce intérieur.

La sûreté de cette navigation est démontrée par les centaines de vies précieuses qui sont consacrées (ainsi que les malles) à la voie des rapides, et s'il faut encore quelque chose de plus substantiel, la cédula des compagnies d'assurance serait décisive, puisque ces compagnies ne demandent que la même prime pour les polices sur les cargaisons; que ces dernières descendent "par les canaux ou par les rapides."

A l'époque où la construction des canaux du St. Laurent fut entreprise, aucuns gros vaisseaux n'avaient l'habitude de descendre les rapides, par ce qu'il n'existait pas de canal par lequel ils passent remonter. La valeur commerciale des rapides n'était pas alors bien connue, et elle a été découverte depuis si récemment qu'elle n'est encore que faiblement appréciée. Le monde n'offre pas encore d'exemple semblable d'un fleuve sur lequel des vaisseaux de 500 tonneaux peuvent descendre en sûreté; — chenal naturel ayant une "inclinaison" de 40 pieds au mille, si peu interrompu que, quoiqu'il y ait dix différents points où les rapides nécessitent des écluses pour les vaisseaux remontants, on peut parcourir et sauter, pour ainsi dire, toute la distance depuis le lac Ontario jusqu'à Montréal sans l'aide ou l'interruption d'une écluse, dans l'espace d'un seul jour d'été entre le lever et le coucher du soleil.

Appendice
(T.)

13 juin.

Il est assez singulier que, quoiqu'il ait fallu £1,300,000, pour mettre un vaisseau tirant neuf pieds d'eau en état de remonter de Montréal au lac Ontario, moins de 2 par cent, le fera descendre avec la même charge, en moins de la moitié du tems, par un chenal naturel, en tout supérieur pour le commerce de descente, au chenal artificiel.

La grande masse du commerce est en descendant, et ce commerce peut être représenté par un article principal, un baril de fleur. Cette denrée, dont la valeur varie suivant son volume, facilement transbordée, et d'une demande presque universelle, forme le nerf du commerce de l'ouest, et a, par conséquent, excité la concurrence la plus active entre les différentes routes, et les modes de transport vers la mer. Pour le transport de cet article (presqu'exclusivement) les chemins à rails ont hardiment désigné les meilleures des communications par eau; et le chemin à rails d'Ogdensburgh menace de détourner le commerce du fleuve St. Laurent et de la rivière Richelieu, par une route de moins de la moitié de la distance par eau, et à un taux qui ne peut être rémunérateur que par la quantité presque illimitée de la denrée qui cherche un marché.

Dans le transport des grains en masse, ainsi que du gros bois et des articles d'un gros volume et à bon marché, généralement, le chemin à rails n'essayera pas à faire concurrence à aucune bonne communication par eau, pendant la continuation de la navigation. Mais pour des articles commodes à remuer et de grande valeur, comme la fleur, qu'il peut se procurer en quantité suffisante pour donner un emploi constant au chemin, les chemins à rails ont quelques avantages comparés avec certaines communications par eau.

En premier lieu, l'économie de l'assurance par le chemin à rails entre Ogdensburgh et le lac Champlain, sur la route d'eau, se monte à un et demi par cent sur la valeur de la cargaison en novembre, ce qui est plus que les péages maintenant perçus, tant sur le fleuve St. Laurent, que sur la rivière Richelieu. Prenant la rivière Hudson comme point de destination, la différence dans les dimensions de la navigation du Whitehall, du Chambly et du St. Laurent, (produisant pratiquement deux transbordemens,) rend le chemin à rails aussi favorable que la communication par eau, à cet égard. Mais la considération la plus importante, probablement, de toutes celles qui influent sur la direction des farines sur les eaux intérieures, est celle qui provient de la période de l'année dans laquelle ces denrées sont le plus en mouvement. La force de la tendance du commerce vers l'est, arrive à une saison où la continuation de la navigation devient précaire, et où les maîtres de vaisseaux profitent de cet état de choses pour se procurer du fret, préférant, en même tems, la route la plus courte à des taux proportionnellement plus bas. La crainte que la partie plate des canaux de Chambly et du Nord ne soit bouchée par une gelée (laquelle n'aurait aucun effet sur les eaux profondes du St. Laurent) non seulement découragerait les négocians d'exposer leurs marchandises au risque d'un délai qui deviendrait ruineux, mais encore elle sera cause que les vaisseaux voyageront de préférence au-dessus de Prescott, où ils peuvent compter sur une plus longue saison. La nécessité absolue qu'il y a que la farine atteigne le marché avant le printemps suivant, engagera, à cette époque, les négocians à préférer le chemin à rails (même quand il serait plus long et plus dispendieux) comme la route la plus sûre d'arriver à destination.

Il est, par conséquent, parti d'Ogdensburgh, par chemin à rails, depuis le mois d'octobre, environ le double de la quantité de farines qui a été exporté par St. Jean, durant toute la saison.

On croit aussi généralement, que le chemin à rails est un mode de transport plus expéditif, (ce qui n'est

vrai que dans certains cas), et cette opinion peut détourner le commerce d'employer la voie d'eau. Quand le négociant croit qu'il gagnera une quinzaine de jours de tems en envoyant par le chemin à rails, il compte par ce moyen, faire une économie de un demi par cent, par l'intérêt sur la valeur de sa cargaison, outre la chance additionnelle qu'il a de profiter d'une hausse, ou bien d'éviter une baisse dans le marché.

Maintenant, si, en addition à cet état des affaires, il fallait que les vaisseaux à fret se servissent des canaux pour descendre le St. Laurent, avec la chance de trouver un empellement d'écluse brisé, ou une tranchée dans les berges qui les détiendrait, il semble très probable, qu'à cette saison de l'année où les affaires sont à leur plus haut point, le chemin à rails d'Ogdensburgh, sera considéré la route privilégiée pour ce large et sûr commerce qui a à passer le lac Champlain.

Mais si les rapides deviennent une grande voie pour le commerce de descente, les avantages que Montréal possède (sur Ogdensburgh) de procurer du fret aux vaisseaux qui remontent, les mettront sur le même pied, si ils ne les rendent pas supérieurs à l'autre voie comme point de débarquement; en admettant que le risque et les délais de la route de Sorel arrêteraient le commerce du lac Champlain à Montréal.

Si le chenal principal du fleuve était rendu navigable pour tous les vaisseaux descendans, la distance étant à peu près la même d'Ogdensburgh à Montréal ou à Rouse's Point, un steamer à fret descendrait le fleuve dans le même tems à peu près qu'une locomotive mettrait à parcourir le chemin. Par conséquent, en ce qui regarde le tems, il ne faudrait que les quatre ou cinq heures nécessaires pour se rendre par locomotive de Montréal à Rouse's Point, en faveur d'Ogdensburgh, lesquelles seraient probablement égalisées par la capacité supérieure (à la locomotive) du steamer en connexion avec le portage plus court de Montréal. Le fret de retour serait aussi en faveur de la route la plus courte. Ceci est pour la saison où la crainte d'un délai causé par les gelées,—le prix additionnel demandé par les assurances pour les vaisseaux,—et le délai de la route de Sorel, feraient donner la préférence au chemin à rails; sous ces circonstances, l'avantage d'une cargaison de retour offert par Montréal, tendrait à transférer à Montréal le dépôt pour le commerce du lac Champlain, réduisant le transport par locomotive de plus de 70 milles, soit pour le lac Champlain, New-York, l'intérieur de la Nouvelle Angleterre, Boston ou Portland.

L'obligation ou s'est trouvée une partie considérable des produits de s'arrêter à Ogdensburgh en novembre, doit être attribuée, partie à l'accident arrivé au canal Cornwall, et partie à la confiance existante, que les produits y déposés atteindraient sans faute un marché par le chemin à rails,—avantage que Montréal ne possède pas encore, en conséquence de l'interruption du chemin de fer entre Montréal et de Rouse's Point; mais si, comme il y a toute raison de l'espérer, une communication par rails non interrompue entre la rive sud du St. Laurent, vis-à-vis Montréal, et les cités de l'Atlantique, vient en opération avant la fin de la navigation en 1851, la farine devrait être mise en entrepôt, sujette à ordre pour les marchés de New-York et de la Nouvelle Angleterre, vis-à-vis Montréal, au lieu de vis-à-vis Prescott.

Un examen attentif du tracé et de la direction particulière du chemin à rails d'Ogdensburgh,—suivant, pendant plus de 100 milles, une ligne presque parallèle au St. Laurent,—fera voir combien peu on con-

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

naissait les ressources pratiques à retirer des rapides de ce fleuve ; et si l'on démontrait que la partie du fleuve qui se trouve au-dessous d'Ogdensburgh, bien loin de posséder une navigation inférieure, en possède en réalité, une plus rapide et plus efficace, ce chemin à rails ne pourrait pas plus faire concurrence au fleuve qu'il ne le pourrait, s'il était étendu jusqu'à Oswego ou Buffalo.

L'usage général des rapides retiendrait quelque partie du commerce du lac Champlain dans le St. Laurent, au moins aussi bas que Longueil ; mais il faudra une réduction dans les primes d'assurance pour les mois d'octobre et de novembre. A cette époque, on peut à peine compter sur la route de Sorel, pour soutenir le commerce des canaux du St. Laurent, et ceux-ci dépendront en grande partie sur les chemins de fer auxiliaires qui se terminent vis-à-vis Montréal. On ne peut s'attendre à ce que l'ennuyeuse et longue navigation par Sorel et Whitehall, avec les deux transbordemens qu'elle requiert, puisse faire concurrence au chemin à rails d'Ogdensburgh, même pendant les mois d'été, soutenu que sera ce dernier par le nombre de voyageurs. Il n'y a qu'un seul moyen efficace de retenir le commerce si important, si rapidement croissant et si sûr du lac Champlain aux canaux du St. Laurent, de conserver au trésor provincial des droits de péage raisonnables sur ce commerce, et de donner une impulsion au commerce du St. Laurent vers la mer, en attirant un trafic constant et croissant si près des ports de mer du Canada, que ceux-ci n'en peuvent éprouver que des résultats aussi utiles qu'importans. La construction d'un canal plus large et plus court, avec un minimum d'écluses et d'excavations, entre le St. Laurent et le lac Champlain, suivra inévitablement la navigation des rapides, et devra attirer la majeure partie du commerce de Buffalo, Oswego et Ogdensburgh, vers les lacs St. Louis et Champlain. Le commerce de l'ouest abandonne les anciennes voies et cherche à partir du St. Laurent à des points plus bas qu'auparavant, juste en proportion de ce qu'il s'ouvre des routes additionnelles pour faciliter la communication entre le lac Champlain et le St. Laurent. Le nombre de barils de farine reçus à Buffalo a diminué constamment depuis 1846, et l'arrivée d'environ 100,000 barils de fleur à Ogdensburgh après le 1er octobre, explique la diminution dans les envois d'Oswego, pour la première fois depuis 1847.

Il a été reçu au delà de deux millions de barils de fleur à Buffalo, Oswego, Ogdensburgh et Montréal, dont 550,000 seulement ont descendu le St. Laurent, et sur ce nombre pas un sixième n'a passé par le lac Champlain. Il est évident, par conséquent, que, soit que nous considérons ce commerce américain comme supérieur au commerce par eau ou seulement secondaire, il est d'une importance suffisante pour nous engager à faire tous nos efforts pour l'obtenir pour les canaux du St. Laurent. Si on prend le reçu de 100,000 barils de fleur à Ogdensburgh pour prouver que ce chemin à rails peut faire concurrence à Oswego et Buffalo, la question se réduit à savoir jusqu'à quel point une navigation comme celle du St. Laurent, si elle était étendue par la route la plus directe jusqu'au lac Champlain, pourrait rivaliser avec ce chemin à rails. 1^{mt}. Question de tems : si le nombre de barils de fleur fût régulier et n'excédât pas 8000 par jour, la locomotive pourrait le transporter sans délai en ajoutant un seul char à bagages à ses chars à passagers. Mais, au mois de novembre dernier, il arriva du canal Erié seulement à la rivière Hudson, 921,410 barils de fleur, et 1,315,907 minots de bled. Dans la dernière semaine de novembre, 301,500 barils de fleur et 490,215 minots de bled furent reçus par ce canal. Il est évident qu'un seul chemin à rails ne saurait suffire à un commerce de cette étendue. Les arrivages d'une semaine suffiraient seuls à donner au chemin un emploi constant pendant plus d'un mois, et il resterait

des semaines de délai à souffrir. En admittant que les arrivages par le canal Erié fussent égaux à la capacité de ce canal, un peu de réflexion fera voir qu'il n'y a rien qui empêche l'arrivée à Ogdensburgh, en un jour, d'un fret suffisant pour employer le chemin pendant un mois.

2^{mt}. Question du coût. La farine transportée sur le chemin d'Ogdensburgh est ré-ombarquée à Rouse's Point, et transportée par eau, jusqu'à New-York par la route moins importante mais plus directe du canal Whitehall, à des taux d'à peu près la moitié moindre que par le chemin à rails pour Boston. Généralement, le prix du fret depuis le lac Champlain jusqu'à New-York, par eau, est de 15s., par tonneau, et jusqu'à Boston, par chemin de fer, de 30s., par tonneau. Quoique, par contrats spéciaux, la fleur soit transportée à des taux médiocres, le pouvoir de la route par eau, pour la concurrence, est suffisante pour entretenir cette différence relative.

La fleur est transportée sur les lacs d'en haut, au taux de 1½d. par baril pour 100 milles, et du lac Ontario à Québec, au taux de 3½d., par baril pour cent milles. Le chemin d'Ogdensburgh charge 1s., pour 118 milles.

Avec un canal plus large, la fleur pourrait être transportée à aucun port sur le lac Champlain, de toutes les parties du lac Ontario, pour un chelin ; et à aucun point du lac Erié, pour un chelin et six deniers par baril, en payant les droits de péage actuels.

Troisièmement. On éviterait un transbordement, et comme la construction de cet ouvrage serait suivie de l'élargissement du canal Champlain, on pourrait enfin de compte se débarrasser de l'autre. Le négociant paierait volontiers un montant égal aux droits des canaux afin d'éviter le transbordement ; car on s'est aperçu que les transbordemens entre Montréal et New-York équivalaient à une dépréciation de six deniers par baril.

En dernier lieu, parce qu'il a été dit par rapport aux tems, dépenses et à l'état supérieur dans lequel la farine peut être livrée, il est à peine permis de douter que cette route ne devienne la route favorite pour les millions de barils et de minots, qui sont le produit annuel de la récolte de blé dans l'ouest ; la moitié ou un quart du tout contribuerait, en sus des autres affaires, à couvrir les frais d'un ouvrage de cette nature.

Pour qu'on ne croie pas que l'importance du commerce du lac Champlain a été exagérée, je donne le tableau suivant de son accroissement depuis 1848, époque à laquelle on peut dire qu'il a commencé. Ce tableau a été préparé par MM. Peirce, de St. Jean, où les valeurs sont estimées plus correctement que dans les ports américains, à cause du droit modéré qui y est imposé sur l'entrée du bois canadien.

Voici donc une échelle de progrès, dû en grande partie au commerce local et canadien, qui éclipsé toutes les phases du commerce jusqu'à présent sans égal de l'ouest ; et en même temps qu'il a besoin de support immédiat, il donne, à cause de ses facilités supérieures, une garantie de sûreté pour des efforts ultérieurs, et fait anticiper de plus grands résultats encore, quand une fois la ligne sera tout-à-fait ouverte au grand commerce de l'ouest, duquel elle ne reçoit aujourd'hui qu'un chétif contingent.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

Nombre de vaisseaux rentrés.....	1490
Do do sortis.....	1490
	<u>2905</u>

Montant du tonnage rentré.....	254,496
Do do sorti.....	255,431
Total.....	<u>509,927</u>

Valeur des importations.....	\$2,150,088.07
Do Exportations.....	2,028,042.05
Total.....	<u>\$4,088,031.02</u>

1850. Plots de planche mesurés.	
Bois scié, exporté.....	39,712,636
Do quarré, 1,924,892, ou.....	23,099,752
Total.....	<u>62,812,388</u>

Exportation des alcalis, montant à.. barils	14,163
Do fleur, do do	83.07
Do grains et graines minots.	<u>670,802</u>

Montant des droits payés et assurés, à être payés sur les importa- tions des Etats-Unis à ce port, pour la saison.....	<u>\$367,036.00</u>
---	---------------------

Tableau comparatif pour les années 1849 et 1850.
Nombre de vaisseaux rentrés et sortis.

Années.	Vaisseaux.	Tonnage.
1848	884	157,059
1849	2073	208,383
1850	2992	500,927

VALEUR DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

1848	\$1,757,606.34
1849	2,055,401.00
1850	<u>4,988,031.02</u>

BOIS SCIÉ EXPORTÉ.

Années.	Plots de planche mesurés.
1848	9,000,000
1849	13,000,000
1850	<u>39,712,636</u>

BOIS QUARRÉ.

	Plots cubes
1847	310,000
1848	750,000
1849	1,250,000
1850	<u>1,924,866</u>

Les raisons apportées touchant l'influence des améliorations des rapides sur le commerce du lac Champlain, s'appliquent au commerce par eau, de Québec à Montréal.

Malgré la diminution des exportations de la farine sur la route descendante du St. Laurent, depuis le rappel de la loi sur les céréales, il y a un accroissement sensible dans le commerce remontant, lequel ne peut être attribué qu'au bon marché sans exemple de la communication. Le tableau suivant indique le commerce remontant pour les trois dernières années:—

Tonneaux du commerce remontant.	Revenu total.
1848	24,828 £11,043
1849	41,812 15,736
1850	62,320 19,730

Quoique le montant soit petit, aucune route rivale ne peut montrer une progression égale.

Finalement, la descente régulière et non-interrompue des rapides augmenterait de 20 ou 25 par cent, au moins, l'avantage qu'a le St. Laurent pour faire concurrence à toute autre route pour les transports de l'intérieur, et mettrait, en conséquence, les ports de mer de Montréal et Québec, en position de contrebalancer, pour autant, le prix additionnel chargé sur le fret pour l'Océan qui vient du St. Laurent, sur celui qui vient de la cité de New-York—considération d'autant plus importante, qu'il est évident que ce désavantage ne peut pas devenir fatal, et qu'il se fera surtout sentir sur les facilités plus grandes de la route au-dessus de Montréal, pour égaliser le coût total du transport sur les routes américaine et canadienne, entre l'atlantique et l'ouest.

On trouvera, ci-annexée, la description des différens rapides, et l'évaluation de leur nombre et du coût nécessaire à leur amélioration.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOS. C. KEEFER.

LE LONG-SAULT.

Aux termes des instructions que j'ai reçues par rapport à ce rapide, je devais constater du plus ou moins de nécessité et d'efficacité de la construction de quelques unes des jetées proposées pour le chenal du nord, ou chenal perdu (lost channel), laquelle avait été suggérée par d'autres personnes.

Dans mon examen, j'ai trouvé le chenal large, droit et sans interruption, et si bien indiqué par l'eau elle-même et les rives et battures adjacentes, quo je ne saurais recommander, à cet endroit, aucuns déboursés d'une utilité réelle. Comme la considération la plus importante, quand on descend un rapide, est de s'y jeter à un endroit donné, il serait désirable qu'on établit des phâres pour montrer cet endroit aux vaisseaux qui y arrivent, dans les rapides où il ne faut pas d'autre amélioration; mais, au Long-sault, l'entrée est près de la berge du canal sur la rive nord, et forme ainsi des amers sûrs et invariables. Du moment qu'un vaisseau est entré dans le chenal principal de ce rapide, il n'a peu de difficulté à le suivre, (tout au contraire, il peut avoir de la peine à en sortir). Le roulis considérable du grand chenal a causé de la peur généralement, et les vaisseaux ont tâché de toutes manières, de l'éviter, on se tenant du côté sud du chenal—quoique cette route soit la plus difficile à suivre, parce qu'il y a moins d'eau et que les vaisseaux peuvent être entraînés dans les remous, ou sur les battures. Les légers steamers de fleuve ou de rivière, avec leurs barres de fer, ou gardes en fer qui supportent le pont, placées bas, ont vu celles-ci brisées ou tordues par le fort roulis du Long-sault, mais les vaisseaux construits à la "polly-wog" et pour une machine à hélices, n'en ressentent aucun inconvénient; et des bateaux solidement construits comme le Passport, l'Highlander et le New-Era (dont les gardes en fer sont haut placées) descendent invariablement par le chenal perdu, (lost channel) parce que c'est la route la plus courte et celle des deux qui offre la plus grande profondeur d'eau. Enfin, tout ce contre quoi il y a à lutter dans ce rapide, c'est l'eau, et comme elle n'y manque pas, cette route peut

Appendice
(T.)

13 juin.

être considérée comme la plus turbulente, mais on même temps, la plus sûre et la plus efficace et utile de tous les rapides du fleuve St. Laurent.

Il faudrait, entre le pied de ces rapides et Cornwall, deux ou trois bouées ou phâres.

RAPIDES DU COTEAU.

L'exploration de ces rapides a amené la découverte du chenal du sud, qui part du lac St. François, à partir de la bouée placée à Grosse Point, au nord de Clarke's Island, et qui rejoint de nouveau l'ancien chenal au pied de Prisoner's Island. Ce chenal est ici supérieur, à mon avis, à l'ancien, en ce qu'il est plus large, plus profond, et d'un tracé plus droit et plus régulier. Le chenal que suivent maintenant les bateaux à vapeur, en approchant de Prisoner's Island, est divisé en trois chenaux de la même force à peu près. Le premier entre dans le chenal des radeaux au nord de Prisoner's Island (lequel n'est pas navigable pour les bateaux); le second ou "le vieux chenal" passe entre Prisoner's et Hog's et Thorn Island. Le "vieux chenal" donne à peine huit pieds d'eau sur un fond rocailleux; le nouveau chenal a un passage étroit et tortueux; sa profondeur est de douze pieds, mais peut être réduite, au point de vue pratique, à neuf pieds. Le "chenal du sud," qui passe par dessus la même barre, a dix pieds d'eau, et descend en droite ligne sur un fond de roc plat; on peut donc dire, si on le compare avec le "vieux chenal" (dont on se sert actuellement), qu'il donne deux pieds de plus d'eau, et, si on le compare au "nouveau chenal" qu'il est plus droit et d'un pied plus profond, en même temps que, comparé aux deux à la fois, les vaisseaux peuvent s'y jeter plus facilement et plus sûrement, surtout s'ils ont des embarcations à la remorque. En dernier lieu, on pourrait, si cela devenait nécessaire, augmenter la profondeur de ce chenal plus facilement que celle des autres, en bâtissant des dames, sur toute la distance ou sur partie d'icelle, entre les Isles Jupiter et Grand.

La principale chute des rapides du Coteau commence au pied de Prisoner's Island; ici la rivière se déploie tout-à-coup en forme d'éventail, et les débris (en toute apparence dérivés du chenal qui existe entre les Isles plus haut), sont déposés sur un espace de plusieurs centaines d'acres au-dessous de Prisoner's Island, formant ainsi une barrière qui a reboulé le grand chenal vers la rive nord.

Dans une partie de ce chenal qui est étroite, mais heureusement droite, il y a environ dix pieds d'eau; mais, yû le roulis, les vaisseaux qui tirent plus de huit pieds d'eau, (ou au plus huit pieds et demi) oseraient à peine s'y hasarder; la rive droite de ce chenal se compose d'une série de battures de gros sables et de galets avec à peu près cinq pieds d'eau au-dessus, parmi lesquelles on trouve ci et là plusieurs gorges, sur lesquelles, ainsi que sur les battures qui les environnent, il existe un fort courant d'eau qui vient du chenal des radeaux et traverse le chenal des bateaux à vapeur. Ce courant en travers, joint au peu de largeur du chenal, augmenterait les difficultés de descente pour les vaisseaux d'un plus grand tirant d'eau que ceux qui ont l'habitude de descendre les rapides (et dont le tirant est de six pieds et demi à sept, au plus). Il faudrait donc caler des caissons le long de la batture de la rive droite de ce chenal, premièrement, pour indiquer et définir le chenal, et secondement, comme le moyen le plus probable d'augmenter la profondeur de l'eau, et d'effectuer ce résultat autant qu'il est possible en réduisant jusqu'à un certain point la force du roulis. S'il fallait plus d'eau, on pourrait se la procurer d'une manière très économique et très efficace, en construisant et faisant courir une jetée qui partirait de Large Island (à travers un chenal connu

sous le nom de "chûte verte" de quinze pieds de profondeur) en droite ligne vers la "chûte."

Cette chute est formée par l'eau (à une profondeur d'environ cinq pieds) qui se brise sur une barre en roc au milieu du chenal, laquelle barre est plus haute que le lit du fleuve sur chacun de ces côtés, de même qu'au-dessus et au-dessous du dit lit; elle forme donc une espèce de vanne de décharge pour le chenal plus profond qui se trouve à chacun de ces côtés. Si, par conséquent, l'une ou l'autre de ces décharges considérables d'eau est arrêtée, la masse d'eau ainsi retenue devra se diriger à travers le fleuve vers les chenaux; et il n'y aura ainsi qu'une portion d'eau insignifiante qui passera perdue pardessus la chute.

La construction de la dame à la tête du canal Beauharnois, au moyen de laquelle le chenal qui passait ci-devant entre la grande île et Beauharnois a été dirigée vers les chenaux à Prisoner's Island, a augmenté la profondeur de l'eau d'au moins quinze pouces dans le chenal des bateaux à vapeur, et ce, d'après la computation la plus basse du plus ancien pilote.

LES CÈDRES.

On a fait un tracé de ce rapide; mais, comme on y a trouvé une profondeur d'eau suffisante, les seuls déboursés à faire seront pour des bouées et des phâres sur les battures qui se trouvent au-dessus des rapides.

Au-dessous des Cèdres, au pied du "Mill-pitch," on a découvert un nouveau chenal qui court jusqu'à la "Balise" ou "Split Rock." Le chenal actuel des bateaux à vapeurs est obstrué par deux barres entre les Cèdres et le Split Rock; celle d'en haut, de roc solide et franc, et celle d'en bas, de galets, n'ayant chacune que sept pieds d'eau. Dans le nouveau chenal, il y a environ vingt pieds d'eau. Il faudrait trois bonnes bouées ou phâres pour permettre aux vaisseaux qui descendent le "Mill-pitch," d'entrer, du nouveau chenal, dans le chenal actuel de la balise, et en sortir.

CASCADES.

Il y a deux rapides distincts; celui d'en haut, plus généralement connu sous le nom de "Split Rock," est considéré comme formant la navigation la plus tortueuse du fleuve St. Laurent. Le chenal actuel pour les bateaux à vapeur à Split Rock, est partagé par un roc connu sous le nom de "Balise," directement au-dessus duquel l'eau a une profondeur de cinq pieds; à la distance d'une couple de cents verges au-dessus de la Balise, le "Dog Reef," avec à peu près la même profondeur d'eau, se trouve directement en ligne, entre un vaisseau qui descend et la Balise, et couvre, jusqu'à un certain point le chenal du côté sud de cette dernière. Le vaisseau n, par conséquent, à "doubler en partie," le Dog's Reef contre le courant, afin de gagner le large avant d'arriver à la Balise, car, le chenal à cet endroit, ne peut être descendu autrement qu'en ligne diagonale par un steamer de longueur ordinaire. Après avoir passé la Balise on trouve de chaque côté d'un chenal tortueux, une suite d'écueils et de battures jusqu'à ce qu'on ait atteint le pied des rapides. Justo en face du pied du chenal des bateaux à vapeur (après avoir laissé les rapides du Split Rock) le chenal des Radeaux laisse celui des bateaux à vapeur et passe entre l'Isle Ronde et la rive nord, pour se rendre aux Cascades inférieures. Quoique la profondeur de l'eau dans ce chenal soit inférieure à celle qu'on trouve dans le chenal des bateaux à vapeur, sa direction est telle que l'air d'aller que prend un vaisseau qui descend, et non mù par la vapeur l'attirerait probablement dans ce chenal, dans lequel, cependant, il ne pourrait passer. Pour cette raison (entr'autres) on propose de fermer le

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

chenal des Radeaux, au moyen d'une dame qui aurait l'effet d'exhausser l'eau, à la tête de l'Isle Ronde, de cinq à dix pieds.

Secondement, cette dame refoulerait aussi l'eau qui passeroit par-dessus les chûtes inégales et les battures du Split Rock, et créerait une navigation profonde et facile à l'endroit même où elle est maintenant tout-à-fait plate et difficile.

Troisièmement, cette dame serait cause, en toute probabilité, qu'on se servirait d'un chenal plus court, plus droit, plus large, et plus naturel, lequel ferait éviter la "balise," les écueils qui les environnent et les courants diagonaux. Ce nouveau chenal (qui conduit directement du chenal du milieu au-dessus de tous les écueils de la route de la balise,) a été tracé aussi bas que le dernier écueil que l'on trouve à Split Rock. On y trouva, de onze à quinze pieds d'eau au-dessus des écueils les plus hauts; mais seulement sept pieds au-dessus de ce dernier, immédiatement au-dessous duquel, on trouva trente pieds d'eau. La dame projetée, en exhaussant l'eau à huit pieds au-dessus de ce dernier écueil, rendrait ce chenal praticable.

La dernière raison pour la construction de la dame, est qu'elle augmenterait la profondeur et la largeur du chenal aux Cascades inférieures, au "Haystack," endroit auquel cette amélioration est nécessaire pour le passage de vaisseaux pesamment chargés, et qui ne pourrait être accomplie d'autre manière à aussi bon marché.

Il a été proposé de faire courir une jetée, de la balise à la rive nord (se dirigeant en remontant) afin de rendre le passage plus facile à cet endroit. Mais comme il y a ici une profondeur d'eau suffisante, la grande difficulté se trouve au-dessous de la balise, et est causée par le rétrécissement, la tortuosité et le peu de profondeur du chenal des bateaux à vapeur, ainsi que par l'attraction et la diversion du chenal des radeaux.

Si la construction de la dame à travers le chenal des radeaux peut mettre en usage le chenal du sud, il ne sera pas nécessaire de faire ces déboursés à la balise; mais, si on se sert encore de l'ancien chenal, il suffira de construire une jetée de garde, depuis la balise jusqu'à l'extrémité de l'écueil nord le plus voisin (refoulant le chenal seulement, sur le côté nord de la balise).

Le tirant d'eau qui existe au-dessus de l'écueil sera trop faible, comparé à celui du chenal, pour permettre d'étendre la jetée jusqu'à la rive. L'objet d'une dame au chenal des radeaux, sera de refouler le courant à la balise, de diminuer les difficultés d'y bâtir une jetée, et, peut-être, de dispenser totalement de la nécessité de cette construction. (Voir l'évaluation.)

RAPIDES DE LACHINE.

Il n'y a que deux points entre Lachine et Montréal, et tous les deux au-dessous des rapides, où il n'existe pas un chenal suffisant pour un vaisseau tirant dix pieds d'eau. Le premier se trouve à une petite distance au-dessus de l'Isle St. Paul, où une étroite ligne de galets s'étend à travers le chenal principal; mais à travers ces galets, il y a une gorge dont la profondeur est suffisante, mais qui n'est pas assez large pour être

praticable. Il ne faudrait ici de déboursés qu'au montant d'environ de £200, pour ouvrir un chenal suffisant.

On a découvert, à la tête de l'Isle des Sœurs, un nouveau chenal, dont la profondeur est de quinze pieds d'eau, qui évite les endroits les plus tortueux, les plus plats et les plus difficiles de l'ancien chenal des bateaux à vapeur.

La seconde obstruction se trouve vis-à-vis "l'Isle Moffatt," où le chenal est suffisamment large, mais n'a que neuf pieds d'eau. Le fond, en apparence, pourrait être creusé, mais, vu le passage constant du steamer de Laprairie, il est possible que cet ouvrage ne pourrait se faire sans quelques difficultés. J'ai, en conséquence, mis au compte de cet ouvrage, la somme de £300. La construction des jetées dont a nécessairement besoin la compagnie qui a acheté cette Isle, et qui se propose d'y établir un terminus de chemin à rails, tendra considérablement à améliorer ce chenal.

Je n'ai pas proposé de déboursés aux fins de diminuer le risque dans la descente de la "grande chute," à Lachine, parce qu'à mon avis, aucun danger n'y existe. Le fait que les compagnies d'assurance ne chargent pas plus sur les vaisseaux qui descendent les rapides que sur ceux qui descendent le canal, semblerait prouver qu'il existe bien peu de danger réel dans cette descente. Si, par la suite, on désirait entreprendre l'amélioration de la chute, il ne serait ni difficile, ni dispendieux, de réunir les eaux du chenal du sud, et de les diriger vers le "grand remou," dans le but de remédier partiellement ou d'améliorer cette obstruction intempestive. La jetée même qui sert à diriger l'eau vers le remou, couvrirait également les rocs sur lesquels l'eau a le plus d'attraction (seulement pour les vaisseaux qui ont manqué le chenal) on pourrait aussi rendre parfaitement facile l'entrée de la chute, au-dessous de "the gate" en construisant de basses dames sur l'écueil qui se trouve entre les petites Isles, à la tête de la chute; en autant qu'aucune des jetées ou des dames ne se trouverait dans l'eau profonde, et qu'elles seraient assises sur un roc solide; état de choses qui permettrait de faire l'ouvrage d'une manière facile, sûre et économique. Mais avant que l'on puisse donner une opinion compétente sur ce sujet, ces rapides devront être explorés en hiver, saison qui, eu égard à l'exhaussement de l'eau de dix à quinze pieds, dans le Bassin de Laprairie, donne à ce rapide une physionomie toute différente.

Avant de commencer des ouvrages aux autres endroits déjà mentionnés, il est grandement désirable qu'on en fit préalablement l'examen une ou deux fois pendant la saison d'hiver, afin de constater l'action et l'effet des glaces à ces mêmes endroits.

Je n'ai pas fait d'évaluation au sujet des phâres ou lumières dont on peut avoir besoin, parce que le département (qui a en mains tout ce qu'il faut à ce sujet) devrait faire usage de bouées temporaires jusqu'à ce que l'expérience ait indiqué les endroits les plus convenables pour y établir des lumières fixes et permanentes; ou constaté si une bouée ou un phare est préférable pour servir d'amers.

THOS. C. KEEFER.

Appendice
(T.)

19 juin.

ÉVALUATION du coût des améliorations projetées pour les rapides du fleuve St. Laurent.

RAPIDES DU CÔTEAU.			£	s.	d.	£	s.	d.
100,000 pieds linéaires, (bois de pin,) à 6d.	2500	0	0					
30,728 verges cubiques, remplir de pierres, à 2s.	2073	0	0					
Fer, surintendance, et dépenses incidentes.	427	0	0			5000	0	0
CASCADES ET " SPLIT ROCK."								
155,500 — bois, à 6d.	3875	0	0					
30,000 verges linéaires, remplir de pierres, à 2s.	3000	0	0					
60,000 lbs. Fer, à 3d.	750	0	0					
50,000 verges de graviers, à 2s.	500	0	0					
108 MBM madriers de 4 pouces, à 50s.	270	0	0					
Machines, engins et dépenses incidentes, etc.	605	0	0			9000	0	0
DE LACHINE A MONTRÉAL.								
Creusage au-dessous des rapides de Lachine.						500	0	0
Placement de bouées sur les chonaux, et autres dépenses incidentes.						500	0	0
Total.				£	15000	0	0	

(Quinze mille louis.)

THOS. C. KEEFER.

MONTRÉAL, 14 janvier 1851.

ÉVALUATION du bois, des pierres, du fer et des madriers, pour la dame projetée à travers le chenal des Radeaux, aux Cascades.

Première dame à déversoir, de 900 pieds de long, composée de 25 caissons de 36 pieds carrés et de 12 pieds de haut; caissons vides, (8 paces 8 courses.)			
Dans un caisson, 8 courses x par quatre côtés = 32 x 36 pieds chacun.	1652		
4 encognures, 12 pieds chacune.	48		
28 traverses (ties), 36 pieds de long chacune.	1008		
Multiplié par le nombre de caissons.		2706	25
		13540	5416
Total en 25 caissons.		67700	
SUPERSTRUCTURE.			
12 " ranges," 900 pieds chaque.		10800	
12 " bearers," de dix pieds chaque en moyenne.		1200	
Disons 80,000 pieds linéaires dans la dame à déversoir.		79700	
CULÉES.			
Culées nord sous l'eau, 6 caissons, de 40 pieds de long sur 36 pieds de large; 5 " courses high," 40 x 2 x 36 x 2 = 152 x 5.	700		
Traverses (ties) 8 x 36 x 12 x 40 = 1440.	768		
4 encoignures, 8.		1523	32
		1560	6
300 pieds linéaires d'ouvrage pour jetées, de 36 pieds de large, 3 " courses."		9360	
Traverses (ties) au nombre de 90, et de 36 pieds chacune.		1800	
		3240	
Disons 15,000 pieds linéaires sous l'eau.		14400	

Appendice
(T.)

ÉVALUATION du bois, des pierres, etc.—Chenal des Radeaux aux Cascades, etc.—(Continuation.)

Appendice
(T.)

13 juin.

13 juin.

Culée nord continuée au-dessus de l'eau, 540 pieds de long, 10 pieds de haut = 1080	1080	
54 traverses de 30 pieds chacune, en moyenne, 1620 x 10.....	16200	27200
Au-dessous		14400
Total, culée nord.....		41600
Culée sud sous l'eau, 8 caissons, 40 x 36, et 5 courses de haut. En un caisson.....	1560	
Nombre de caissons	8	
Total, sous l'eau.	12480	12480
Au-dessus de l'eau, 400 pieds, 10 pieds de haut, largeur moyenne de 30 pieds, 820 x 10.....	8200	
400 traverses de 30 pieds de long.....	12000	
Total, au-dessus de l'eau.....		20200
Disons, 75,000 pieds dans la culée. 80,000 pieds dans la dame. Total, 155,000 pieds linéaires de bois.		74280
PONTAGE.		
900 x 30 x 4 dans = 27,000 x 4		108000
Disons, 108,000 pieds, mesuro de planche.		
PIERRES.		
Dans la dame à réversoir, dans un caisson, 34 x 34 x 34 pieds de haut = 1156 x 13.....	15028	
Déduire les traverses, 28 en nombre, 34 pieds chacune, 28 x 34.....	952	
Et les courses, 4 do 12	48	
	1000	
	14028	520 l. ver. 25
		2600 1040
Total, dans la dame à réversoir.....		13000
Dans la culée, caissons sous l'eau, 38 x 34 x 8 pieds, 1292 x 8.....	10336	
Déduire les traverse (ties,) 8 x 34, et 12 x 36.....	760	
Encognures 32		
	9576	
Dans la culée nord, 6 caissons de la capacité ci-dessus..... verges linéaires.	355	
Do do du sud, 8 do do do	14	
Aussi, culée du sud..... do do	4970	
300 pieds, x 34 x 4..... 40800 do do	1398	6368 l. ver.
Déduire, 90 x 34..... 3060		
	8)37740	
	9)12580	
	1398	
Au-dessus de l'eau, 940 x 28 x 10.....	263200	
	87738	
	9748 verges au-dessus. 6368 verges.	
	16116 verges dans la culée. 13000 dame à déversoir.	
Disons..... 30000 verges de pierre.		
FER.		
Dame de réversoir.—Dans un caisson de la dame de réversoir, 110 bolts x 25 caissons	2900	
Dans la superstructure, 12 chaque 8 pieds = 112 x 12	1344	
Bolts.....	4244	
Culée sous l'eau.—14 caissons avec 60 bolts chacun	840	
Dans une jetée de 300 pieds, 3 courses, 60 x 3.....	180	
Au-dessus de l'eau.....	1020	
	1880	
	7144	
Ajouter aux extrémités.....	60	
Total, chevilles en fer.....		7204

Appendice (T.)

13 juin.

ÉVALUATION du bois, des pierres, etc.—Chenal des Radeaux aux Cascades, etc.—(Continuation.)

Appendice (T.)

13 juin.

CHEVILLES POUR LE PONTAGE.			
11 chevilles pour chaque pied pour 900 pieds—9,990 chevilles pour matriers de 4 pouces.....			9990
GRAVIERS ET SABLE A LA DAME.			
Longueur. Aire.			
1000 pieds x 100.....	100000 pieds cubes.		
800 do x 36.....	128800 do do		
	42933 do do	4770	5000 ver. c.
Disons 5000 verges cubes.			
RAPIDES DU COTEAU, BARRE INFÉRIEURE.			
Jetés sur le chenal du sud, 800 pieds de long, 20 pieds de large, sur 10 pieds de haut, dans des caissons de 40 pieds de long.—20 caissons en tout, ouvrage découvert.			
Dans un caisson, 120 pieds, sur 8 courses.....	960 pieds.		
3 traverses par course, 24 x 20.....	480 do		
	1440		
4 encognures.....	60	1500	
		20	
Total, bois.....		30000	
Jetée sur la rive sud, 800 pieds sur 25 pieds de large, 12 pieds de haut, découvert, 10 courses, 1650 x 10, 16,500, 800 traverses, 25 = 20,000, et pour extrémités, caisson, 3500.....			
		40000	
Total, bois pour le coteau.....			70000 pieds.
EMPLIR DE PIERRES.			
800 x 20 x 10 = 160,000.....	5920		
800 x 25 x 12 = 240,000.....	8888	14808	14808 verges 5920
RAPIDES DU COTEAU, BARRE SUPÉRIEURE.			
800 pieds, 20 x 10, en caissons de 40 pieds, (20 caissons.) En un caisson, 120 x 8 courses.....	960		
24 traverses, 24 x 20.....	480		
	1440		
Encognures.....	60	1500	
		20	
Emplir de pierres, 800 x 20 x 10 = 5920 verges cubes.			
Total, pieds linéaires.....		30000	

Appendice D, No. 1.

A Son Excellence le Comte ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

Le commissaire en chef des Travaux Publics a l'honneur de faire rapport, que, vû l'époque avancée de l'année où il est entré en fonctions (vers la fin d'avril) il n'a eu que bien peu de temps pour considérer les différentes communications adressées à son département. Après avoir pris les arrangements nécessaires pour l'arbitrage et l'examen des différentes réclamations du district de New Castle, son attention se porta d'abord sur

LA NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Depuis le commencement de la construction de nos travaux publics, jamais il n'a été aussi urgent de les terminer qu'aujourd'hui. Le changement de cours du commerce, le montant insignifiant du revenu, quoiqu'à des taux élevés, et avec des restrictions inutiles, perçu sur cette communication, a produit un esprit général de dissatisfaction et de mécontentement; l'attention publique s'est, en conséquence, portée sur les chemins à rails et les autres nouvelles entreprises, auxquelles

le crédit public s'applique libéralement, tandis que cette grande et importante communication, de laquelle dépendent, en grande partie, les intérêts futurs du Canada, a été, de fait, abandonnée. Il n'y a pas même eu, l'année dernière, d'allocations pour faire terminer les travaux non encore finis; et en addition au coût des réparations et d'entretien, une saison tout entière a été perdue pour le public; perte assez importante si l'on considère que l'on a déboursé £2,700,000 pour la construction de ces travaux, pour l'intérêt desquels on nous taxe, et on nous taxera encore, jusqu'à ce que toute la ligne soit terminée, et une partie du commerce de l'ouest attirée dans son chenal.

Il faut donc, d'abord, après avoir indiqué les pertes occasionnées par les délais, attirer l'attention sur les avantages à retirer du parachèvement aussi prompt que possible des ouvrages déjà commencés.

La supériorité du St. Laurent sur toute autre ligne de communication avec l'Océan, fût mise à l'épreuve tout à fait dès la première colonisation sur ses rives; jusqu'à l'époque du parachèvement du canal Érié, les produits de récoltes de chaque côté

Appendice (T.)

13 juin.

des rives de toutes les rivières qui se déchargent dans le St. Laurent, suivaient la route qui les amenait à leur marché naturel, Montréal,

Vers la fin de l'année 1811, l'extrait suivant parut dans une requête adressée à la législature de l'État de New-York par nos intelligents compétiteurs, les commissaires du canal Erié:—"les articles d'exportation, "une fois sur le lac Ontario, se dirigeront sur Montréal, à moins que nos voisins anglais ne ferment les yeux à leur propre intérêt; accusation qu'on ne saurait porter, à la légère, contre une nation commerciale."

Après avoir démontré que la montée, du lac Ontario à Rome, 184 pieds, est plus grande que la descente jusqu'à Montréal, la requête ajoute:—"si on fournit "aux habitans qui pourront s'établir près des lacs, "les moyens d'une exportation facile, cette partie du "pays donnera, dans peu de temps, un montant de "denrées pour le commerce étranger, plus considérable que ne produisent, maintenant, tous les ports "atlantiques de l'union; il serait absurde de s'imaginer que, nos voisins n'emploieront pas tous les "moyens en leur pouvoir, pour faire concurrence à "ce commerce."

Immédiatement après l'ouverture du canal Erié, le commerce susdit changea son cours, de Montréal à New-York. Ce fut en 1824 qu'on fit les premiers efforts pour le rattrapper, et qu'on attirât l'attention du public sur l'étendue du pays au-dessus des chûtes de Niagara, et sur la valeur de son commerce.

En 1833, on commença la construction du canal Cornwall, et celle du reste du canal St. Laurent, en 1842; mais tous les deux ne sont pas encore terminés, et se trouvent dans un état peu sûr; la navigation en est encore longue, dispendieuse et dangereuse.

Le public a été depuis quelques années, porté à croire que les canaux du St. Laurent étaient terminés et n'exigeaient plus de dépenses ultérieures. Dans ce cas, à quoi donc attribuer leur inefficacité, car on ne saurait oublier le fait que ces canaux, au lieu d'attirer le commerce de l'ouest vers la route du St. Laurent, ont vu, au contraire, le commerce du Canada sur le lac Ontario et au-dessus, se diriger vers l'Hudson.

C'est sur ce résultat inattendu que l'on désire attirer, surtout la considération de votre excellence.

Il n'est pas facile de trouver ce qui a pu causer une différence si marquante dans les transports sur deux canaux partant du même point et servant tous deux à la voie vers l'Océan. Ce ne saurait être la longueur comparative des deux, parce que l'un a 366 milles, et l'autre seulement 69, ni leur capacité et profondeur, puisque l'un a été construit pour des bateaux et l'autre pour des vaisseaux; on ne peut, non plus l'attribuer ni à la facilité ni au bon marché des transports, même dans l'état incomplet où ces travaux se trouvent aujourd'hui, car les produits peuvent être transportés du lac Erié à Montréal, en moins de temps, et à moitié du prix demandé jusqu'à New-York.

On ne peut, non plus, l'attribuer aux taux plus élevés des droits de péage; le montant payé sur le canal Erié, en 1850, fut de £847,619; sur le canal Welland, de £37,331, et sur celui du St. Laurent, de moins de £20,000; ni encore, au manque de commerce, car il a été constaté que le commerce s'est constamment accru, d'année en année, depuis 1834, à la raison de 20 par cent par année; La cause principale gît, sans doute dans l'apathie inexplicable qui semble exister par rapport à cette communication; le St.

Appendice (T.)

13 juin.

Laurent n'a ni changé de caractère, ni perdu de la supériorité qu'il possédait ainsi; cependant 40 ans, déjà, se sont écoulés depuis les remarques faites par les commissaires du canal, et nous demeurons, néanmoins, aveugles à notre propre intérêt.

Nous avons fait, il est vrai, un petit effort, pour réunir et joindre nos eaux navigables, mais nous avons mis dix ans à faire une vingtaine de milles de canal, tandis qu'il n'en fallait que trois; et il n'est pas encore terminé.

C'est maintenant le temps de renouveler nos efforts, de nous servir des moyens à notre disposition, et de reconquérir ce commerce qui, nos voisins eux-mêmes en conviennent, est à notre portée.

On a constaté, durant l'année dernière, qu'il est possible d'enlever toutes les barres et obstructions dans le fleuve St. Laurent, et qu'un vaisseau tirant dix pieds d'eau peut descendre d'aucune partie du lac Ontario jusqu'à la marée, sans passer par une seule écluse, et sans un instant de délai; route, par conséquent, la plus imposante et la plus commode, pour une communication intérieure, dont le monde puisse fournir l'exemple. Il n'y a pas d'obstacles sérieux à vaincre pour continuer cette gigantesque communication jusqu'au lac Champlain, au moyen d'un canal garni d'écluses semblables à celles du canal Cornwall, de 55 pieds de large; ce canal nous mettrait en état de concourir pour une partie du commerce qui se fait entre l'ouest et New-York; le succès final de cette concurrence dépendra comme de raison, du plus ou moins d'avantage que possède (sur l'autre) l'une des deux voies.

La nature a placé les vallées du St. Laurent, du lac Champlain et de l'Hudson, à un niveau à peu près égal.

Les eaux du St. Laurent pourraient être déversées dans le lac Champlain, par une pente aisée; il n'y a que cinquante cinq pieds d'élévation entre ce lac et l'Hudson. Sur le premier, les steamers ou les vaisseaux à voiles atteindront Whitehall à 73 milles de l'Hudson; sur le second, la même classe de bâtimens atteindra Oswego à quelques deux cents milles du même point, avec une élévation de 184 pieds.

Dans un essai fort habile de l'honorable A. C. Flagg, ci-devant contrôleur de l'état de New-York, sur l'usage, le progrès et la condition actuelle des améliorations intérieures de cet état, on lit ce qui suit:—

Après avoir comparé les distances et les écluses depuis Cincinnati jusqu'à l'Océan par les différentes routes, l'auteur continue: "on ne fait pas de comparaison avec le St. Laurent, parce qu'en autant que New-York est concerné, c'est sur les lacs que se décidera la rivalité pour le commerce de l'ouest entre nous et nos voisins canadiens."

Il faudrait bien comprendre les conditions et les termes qui décideront de cette lutte. La distance du canal Welland, sur le lac Ontario, à Kingston, est de 163 milles; du St. Laurent au lac St.

François.....	140 milles.
Jusqu'à Champlain.....	40 do
De Whitehall.....	100 do

443 milles avec cinq écluses. Le prix du fret sur les eaux libres (ainsi qu'on les appelle) du Mississipi est d'un demi cent le tonneau par mille; il ne pourrait en coûter davantage sur nos eaux, en ce que les steamers auraient l'avantage du courant du fleuve pour descendre, et n'auraient à passer, pour revenir, que le seul canal Cornwall.

Appendice
(T.)

13 juin.

Quoiqu'il soit généralement admis que plus le volume d'eau est considérable et la route plus longue, moins haut est le fret ; et quoique cela soit prouvé par des exemples sans nombre sur l'Océan, les lacs, le Mississipi, l'Ohio, l'Hudson et le St. Laurent, néanmoins on ne connaît pas aussi généralement le coût insignifiant du passage, d'un large volume d'eau à un autre.

Un vaisseau, avec une cargaison de quatre à cinq milles barils de fleur, peut passer par le canal Welland, 28 milles de longueur, avec 334 pieds d'écluses, en un jour, à une dépense de \$20 pour se faire remorquer.

Ainsi, un baril de farine est transporté, de lac à lac, sans transbordement, pour moins d'un demi-denier, ou pour moins qu'il n'y aurait à payer pour le remuer, et placer sur un char à vapeur ; cette considération est amenée pour montrer que, lorsque le St. Laurent sera tout-à-fait et franchement ouvert d'un bout à l'autre, un baril de fleur pourra être transporté, du lac Ontario à Montréal, à un coût de transportation de deux deniers par baril—c'est-à-dire moins qu'il ne faut payer pour un seul transbordement à Kingston et Montréal. Si on vient à constater d'une manière satisfaisante, que le coût de transportation, du lac Erié, à et de New-York par Champlain, est moins élevé que par Oswego ou le canal Erié, il suit que l'on pourra charger le même taux, pour le transport tout du long, sur l'une ou l'autre route.

On peut se faire une idée de l'importance de ce droit si l'on considère que, tandis que nos canaux ne produisent que £37,000, ceux de New-York produisent £847,610. Quoique ces deux améliorations ouvriront une voie à meilleur marché, à partir d'aucun port américain riverain de ces lacs, jusqu'à New-York, tel est l'accroissement rapide et sans exemple de ce commerce qu'il restera encore à chaque route un ample profit.

Nous ne réclamons donc qu'une part bien modeste de ce revenu, pour prouver que c'est là un bon placement de capitaux, et que l'avenir financier de cette province se trouve dans une position aussi favorable que celle de nos voisins.

Le canal autour du Sault Ste. Marie est aussi un chaînon de cette grande ligne, et le temps approche rapidement où sa construction deviendra nécessaire pour lier la vaste étendue de pays qui se trouve à l'extrémité supérieure du Lac Supérieur, pays dont les productions, avec et ensemble les pêcheries et les minéraux, formeront bientôt un commerce étendu ; mais comme cette ligne est commune aux deux pays, et à l'établissement de laquelle les Etats-Unis ont un intérêt direct et immédiat, il est probable qu'elle sera plutôt améliorée par eux que par nous. Comme le canal Welland est si connu, et qu'on a pourvu à en compléter d'un bout à l'autre le parachèvement, il n'est pas nécessaire de faire de plus amples observations sur cet ouvrage.

La navigation du St. Laurent, qui embrasse toute la communication, a été le sujet de plus longues remarques, parce qu'il est certain que son importance n'est appréciée ni ici, ni dans la Grande-Bretagne.

La Providence, dans sa bonté, nous a dotés, sans frais de notre part, d'une navigation gigantesque et que tous les trésors du monde ne sauraient égaler. Au moyen d'une courte communication artificielle, elle pourrait monopoliser le commerce entre l'intérieur et l'Océan, soit par Québec, soit par New-York, si son importance et ses ressources étaient bien comprises, on appliquerait volontiers sur elle le crédit de

la province, aussi bien que le crédit impérial pour se procurer les matériaux qui la rendraient en état de faire une concurrence fructueuse à toute autre route pour le fret de l'Océan.

Elle ouvrirait du Labrador ou du Cap Breton, sur la mer, une ligne continue de côtes qui s'étendrait jusqu'au Lac Michigan, et de là sur une étendue de plusieurs milliers de milles, sur la ligne la plus courte et la plus directe.

Les communications commerciales de la Grande-Bretagne avec le vaste pays, mieux connu sous le nom de *grand ouest*, ne sauraient être évaluées. La navigation y est sans rivale pour la longueur, la grandeur et l'utilité ; l'eau y est des plus pures, et elle traverse la partie la plus saine et la plus centrale de l'Amérique du Nord ; avec des élémens semblables de richesses et de prospérité, une politique saine, et l'intérêt public demandent qu'on en fasse une *entreprise nationale*.

Ayant dirigé l'attention de Votre Excellence sur le résultat réalisé sur les canaux de New-York et du Canada ; les uns produisant des sommes inattendues, les autres détruisant l'espoir raisonnable de ceux qui en ont les premiers conçu la construction ; aussi, sur les causes immédiates qui ont produit ces malencontreux effets, ainsi que sur l'urgence de la construction du canal Champlain comme le moyen le plus efficace de faire disparaître tous ces inconvéniens, je crois cependant, que ce n'est pas encore tout ce à quoi le public a droit de s'attendre.

Quoique le gouvernement du Canada va se trouver en état de réaliser un plus grand montant de droits de péages que celui de New-York, en autant que ces deux communications rivales, les canaux Champlain et Erié, commencent et se terminent précisément au même point, et quoiqu'il ne faille pas déprécier l'importance de placer ces revenus dans notre trésor, cependant cette route ne nous donne pas un libre accès à l'Océan. Si un baril de farine peut-être transporté du lac Ontario à Liverpool, à la Jamaïque, à New-York ou Halifax sans transbordement, aucune autre route sujette à des transbordemens ne saurait faire concurrence à celle là ; avec des avantages semblables, nous ne devrions pas être satisfaits que nous n'ayions reconquis cette communication commerciale qui devrait gagner, et qui gagnera définitivement l'Océan par la route la plus économique, celle du St. Laurent.

Cette communication commerciale ayant été détournée de son débouché naturel, j'ai cru de mon devoir de faire un examen approfondi et minutieux pour en rechercher la cause et y indiquer le remède ; j'ai maintenant l'honneur de soumettre à la considération de Votre Excellence le résultat de cette investigation, dans un memorandum séparé et marqué *numéro un* ; et pour de plus amples détails relatifs à la connection de la communication commerciale du lac Champlain entre les états de l'Ouest, je prendrai la liberté de référer Votre Excellence au *numéro deux*. Le reste se compose de détails sur les travaux du St. Laurent, de l'Outaouais, Trent et autres ouvrages provinciaux, et porte les *numéros trois, quatre, cinq et six* ; y compris quelques remarques générales sur icoux.

Le tout est respectueusement soumis,

WM. HAMILTON MERRITT,
Commissaire en chef,
Travaux publics.

Janvier, 1851.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice D, Tableau No. 2.

Le mémorandum qui suit sur l'état actuel de la navigation du St. Laurent, le détournement de son commerce de transit vers le port de New-York, les moyens de l'empêcher, et les suggestions générales touchant l'accroissement et les améliorations de la route du St. Laurent, est respectueusement soumis à la considération de

Son Excellence le comte Elgin et Kincardine, Gouverneur-Général, etc., etc., etc.

Par Wm. Hamilton Merritt, Commissaire en chef des Travaux Publics.

En conséquence du rappel des lois anglaises sur les céréales, du passage simultané du bill sur les primes d'exportations des États-Unis, et d'autres causes indiquées plus bas, l'ouverture d'une ligne continue de canaux pour vaisseaux, depuis le lac Érié, jusqu'à Montréal, malgré la réduction établie dans le coût du transport, n'a pas été accompagnée d'un accroissement correspondant du commerce; la grande partie de ce dernier se dirige tous les jours, par d'autres chenaux vers le port de New-York. A moins qu'il ne soit pris promptement des mesures larges et efficaces pour parer à cet état de choses, ces améliorations, au lieu de devenir une source de profits, deviendront au contraire, la cause d'une lourde taxe à être imposée sur la province pour faire face aux frais de leur construction. L'importance et l'étendue du sujet, les intérêts multiples qui s'y rattachent nécessairement, et le nombre de questions qui s'y rapportent, demandent la considération la plus sérieuse; cependant, si on y regarde de près, le grand objet à atteindre, peut être défini en quelques mots, c'est à savoir; mettre la navigation du St. Laurent en état de faire, avec succès, concurrence avec les autres chenaux rivaux, pour une proportion raisonnable du commerce du Grand Ouest avec l'Europe, les Indes Occidentales, les États de l'Est, ou toute partie de l'Océan Atlantique. Ce fut pour ce commerce que nos canaux furent, dès l'abord, destinés, et il est évident, d'après les avantages naturels que cette route possède sur toutes les autres, qu'elle monopoliserait presque exclusivement le commerce, à moins qu'on n'y imposât des droits et des restrictions qui n'existent pas sur les autres routes. Le soussigné s'appliqua naturellement à constater, d'abord, qu'elles étaient les obstructions ou les restrictions, et les meilleurs moyens d'y parer efficacement ou de les faire disparaître. Dans ce but, il dressa des circulaires contenant les points principaux qui devaient faire partie des investigations, et il les adressa à plusieurs personnes dont l'opinion, suivant la nature de leur profession ou de leur emploi, et d'après leur connaissance des intérêts commerciaux du pays, était désirable pour éclaircir le sujet.

Le Capitaine Bayfield, M. R.; le Capitaine Boxer, M. R.; le bureau de la Trinité et le bureau de commerce des cités de Québec et de Montréal; Jacob DeWitt, M. P. P.; Dr. LaTorrière, M. P. P.; Dr. Taché, M. P. P.; l'honorable H. H. Killaly; M. Yule; et l'honorable M. Sanford de New-York, et M. J. Gilmour, de la vaste maison Pillock et compagnie, et d'autres, reçurent ainsi des circulaires.

Les vues de ces messieurs sur les divers points ci-annexés, Nos. 7, jusqu'à 15, donnent des informations de grande valeur, et le soussigné reconnaît ici avec plaisir l'attention prompte apportée dans tous les cas aux questions posées par lui, et l'empressement qu'on a mis à y répondre. On verra d'après ces documents,

qu'il existe un grand conflit d'opinions sur les sujets soumis à la considération; néanmoins, en les analysant et les comparant les unes avec les autres, on pourrait arriver à une conclusion sûre et satisfaisante, et il n'y a pas de doute que cette divergence d'opinions n'aurait pas existé, si les personnes consultées avaient pu avoir entr'elles des explications mutuelles. Le sujet des enquêtes se divisa naturellement en deux branches distinctes: la première relative aux obstacles naturels qui existent actuellement, et aux améliorations projetées, pour les faire disparaître; l'autre, embrassant des questions d'économie, des principes de commerce, des enquêtes sur la surintendance et la gestion et les règlements actuels, sur les restrictions, le pilotage, les assurances, etc., etc.

PREMIÈRE BRANCHE.

Afin de restreindre le sujet dans les limites les plus étroites possibles, les questions contenues dans la première branche nous occuperont en premier lieu.

Premièrement. Quels obstacles dans la navigation au-dessus de Montréal faudrait-il faire disparaître pour permettre à un vaisseau tirant 10 pieds d'eau de descendre d'un bout à l'autre, depuis le lac, jusqu'à Montréal par le fleuve, et sans qu'il fût besoin d'exhausser les écluses dans les canaux?

Afin de déterminer ce point de la manière la plus pratique et la plus décisive, on fit faire un examen soigneux et attentif, et une suite d'expériences, pour constater quels étaient les meilleurs chenaux dans les différents rapides, la profondeur actuelle de l'eau, les moyens disponibles d'accroître cette profondeur, ainsi que le meilleur mode de le faire et le coût de cet ouvrage. On trouva, d'après le rapport et l'évaluation de M. T. C. Keefer (appendice C.); le monsieur auquel furent principalement dévolues ces expériences, qu'avec le déboursé comparativement insignifiant de £15,000 on pourrait pleinement accomplir ce grand objet. Le résultat immédiat de cette amélioration serait de réduire le coût du transport, sur un baril de fleur depuis le lac Ontario, jusqu'à son chargement à Montréal à bord d'un vaisseau de mer, d'au moins un quart moindre qu'à présent.

Deuxièmement. Si l'érection de phâres additionnels dans le fleuve et le golfe est nécessaire; et dans le cas affirmatif, jusqu'à quel point le nombre de ces phâres, et la position recommandée pour leur érection, tendraient à diminuer les prix du fret, à baisser le taux des assurances, etc.

Les réponses à cette seconde question dénotent aussi une grande divergence d'opinions, laquelle néanmoins, ne se rapporte principalement qu'au nombre de lumières additionnelles; et après avoir pesé les raisons apportées *pro et con*, on en est venu à la conclusion:—que tout ce qu'il est immédiatement nécessaire de faire à cet égard, c'est de placer à St. Roch une lumière fixe au lieu de celle qui y flotte maintenant, cette dernière à être enlevée et ancrée vis-à-vis la batture Manicouaga, avec un canon qui tirera dans les temps de brouillards. Tous, à peu d'exceptions près, s'accordent sur l'importance de cet arrangement; mais la masse des témoignages ne reconnaît pas la nécessité qu'il y a de construire douze ou quatorze nouveaux phâres. Les opinions des bureaux de commerce, et des bureaux de la Trinité de Québec et de Montréal, des capitaines Bayfield et Boxer, M. R., et du capitaine Langly, sont celles auxquelles il est référé sur ce sujet.

Appendice
(T.)

13 juin.

Troisièmement, Jusqu'à quel point les services de deux puissants remorqueurs, pour remorquer les vaisseaux dans les endroits dangereux du fleuve, tendraient à faire diminuer les taux d'assurance et de fret.

Au premier coup-d'œil jeté sur les réponses à cette question, il semblerait exister entr'elles la plus grande différence; mais en les comparant attentivement les unes avec les autres, la majeure partie semble être décidément en faveur de l'adoption de ces deux remorqueurs. Quelques-unes des personnes consultées et qui connaissent bien le commerce du pays, en recommandent l'emploi avec chaleur, d'autres conviennent des bons résultats qui proviendront de la construction de ces bateaux; que les voyages deviendraient plus rapides, et que la saison de la navigation serait, par ce moyen, étendue jusqu'à une époque plus avancée; mais ils expriment, en même tems, la crainte que la remorque ne puisse couvrir les dépenses. Cela peut être vrai; en même tems on peut dire qu'il faudrait faire, dans le principe, quelques sacrifices pour attirer dans nos eaux le commerce qui prend aujourd'hui une autre direction; cette considération, néanmoins, formera plus amplement la matière d'un autre chapitre. Finalement, d'autres personnes, tout en mettant en question le paiement rémunératif à retirer de l'emploi de remorqueurs, recommandent, cependant, d'une manière forte, qu'on en fasse l'expérience. Elles maintiennent que ces remorqueurs pourraient faire les mêmes devoirs et fonctions que les deux steamers maintenant en usage, et pourraient, en outre, apporter secours aux vaisseaux en détresse, et rendre quelques autres services pour faciliter le commerce, et ce, à des frais de bien peu plus élevés qu'aujourd'hui. L'objet qu'on a en vue est d'attirer le commerce dans ce chenal, dans le tems le plus court, et avec le moindre déboursé possible des deniers publics; ces remorqueurs produiraient ces deux résultats en ce que, d'après M. DeWitt, les vaisseaux pourraient faire un plus grand nombre de voyages dans une même saison, mais ce sujet demande encore considération sous un autre point de vue; deux puissans remorqueurs, avec leurs grémens, ne coûteraient pas plus de £25,000. Les capitaines ou maîtres de ces vaisseaux pourraient surveiller le placement ou l'enlèvement des bouées, et porter les provisions nécessaires aux différens phâres dans le golfe et y avoir l'œil; outre tous ces avantages, l'emploi de ces remorqueurs créerait une école de marine pour l'éducation des apprentis-pilotes, et à laquelle déjà une allocation a été affectée. Il y a huit phâres au-dessous de Québec qui coûtent chacun, l'un portant l'autre, £375, ce qui fait une charge annuelle de £3,000. Le montant des droits de tonnage est d'environ £10,000, dont deux tiers seraient conservés si on revêtissait ces capitaines de la surveillance et de la gestion de ces phâres au lieu du bureau de la Trinité. Il y aurait encore économie dans le pilotage, dont les frais pourraient être matériellement diminués. Si donc, la moitié ou un tiers des frais de remorque était payé par les vaisseaux, le gain, outre la facilité plus grande acquise au commerce, serait plus que l'équivalent des dépenses additionnelles encourues par le public. C'est pour ces raisons qu'il serait désirable que la législature accordât un octroi pour placer deux bateaux à vapeur qui voyageraient entre la Pointe des Monts et la Pointe au Père, le Bic ou Québec, selon que l'une ou l'autre de ces places paraîtra plus avantageuse au commerce.

Quatrièmement, La question de savoir jusqu'à quel point la construction de hâvres de refuge dans le fleuve et le golfe tendrait davantage à produire les résultats utiles mentionnés au paragraphe précédent.

Sur ce sujet, en autant qu'il a rapport au commerce général du pays, il semblerait, d'après l'opinion unanimement exprimée, et les raisons apportées, que la construction de hâvres de refuge n'est pas nécessaire, et cette conclusion, basée qu'elle est sur des

autorités si respectables, dit plus que des volumes en faveur des avantages naturels existans dans la route du St. Laurent et du golfe, le long de toute l'étendue de laquelle, ainsi que le disent le capitaine Bayfield et d'autres, on trouve un si grand nombre de hâvres excellens. Le capitaine Bayfield est d'opinion, que même, à l'Isle d'Anticosti, la construction de hâvres de refuge n'est pas nécessaire; et comme il peut être considéré comme la meilleure autorité sur ce sujet, il ne semble pas expédient de continuer davantage cette enquête pour le moment, si ce n'est pourtant, pour faire allusion à l'opinion de M. Stephenson, lequel, quand il fut examiné en 1838, fit rapport au gouvernement anglais comme suit: "la navigation du golfe est très hasardeuse; outre les dangers résultant des amas de glaces qu'on y rencontre pendant presque toute la moitié de l'année, le golfe est sujet à des brouillards épais et impénétrables, et ses rives rocheuses et les isles désolées dont il est parsemé, n'offrent aux marins naufragés ni abri, ni bien-être; l'une des plus dangereuses de ces isles, est Anticosti." Il ne faut pas perdre de vue que nous ne réclamons que six mois de navigation pour cette voie; les remarques de M. Stephenson ne devraient donc, par conséquent, s'appliquer qu'à la saison navigable.

Cinquièmement, Si le Déroit de Belleisle n'est pas le meilleur passage entre Québec et l'Europe.

Les informations reçues ne sont pas d'une nature suffisante à autoriser une conclusion définitive à ce sujet. Les principales personnes en faveur du Déroit sont: le capitaine White, de Terre-neuve, qui y a souvent passé et dont je dois les informations à la bonté de William Patton, écuyer, de St. Thomas, lequel continue à réunir des informations relatives à ce chenal; le capitaine Black, du vaisseau "Afghan," qui y a fait trois voyages consécutifs avec succès; le Capitaine McMartin, du vaisseau "Montréal," qui suit toujours ce passage quand le vent est favorable; et W. H. Davis, écuyer, qui a résidé quatre années sur la côte du Labrador. Les raisons qu'ils apportent pour l'adoption de cette route, sont qu'elle est de beaucoup plus courte que celle du chenal du sud; qu'elle est aussi sûre; qu'on peut y gagner avec le même vent, dix ou douze jours d'avance sur celle du chenal du sud; qu'on n'y rencontre pas de glaces depuis avril jusqu'à novembre, et qu'il n'y a que huit ou dix jours de traversée entre le Déroit et Liverpool. D'un autre côté, l'opinion du capitaine Bayfield y est fortement contraire; ses objections sont, l'irrégularité des courans, les brouillards et les bancs de glaces qui la rendent même dangereuse; on retorque en avançant que les brouillards dans le chenal du sud, sont également communs et épais, et les courans tout aussi irréguliers. On peut dire, que s'il n'y avait pas de fortes objections, le cours du commerce aurait naturellement suivi ce chenal avant aujourd'hui; ce à quoi on peut répondre, que le chenal du sud fut le premier qu'on s'adonna à prendre d'abord, qu'il est éclairé, et que l'autre ne l'est pas. Les maîtres de vaisseaux s'étant servis du premier et l'ayant étudié, ne sentent pas d'inclination d'essayer le déroit du chenal Belleisle, et si le manque de connaissance suffisante des maîtres de vaisseaux (sans faire allusion aux commerçans réguliers) auquel le capitaine Bayfield attribue une si grande partie des pertes qui se font, existe réellement, on ne doit pas s'étonner si ces maîtres de vaisseaux ne se pressent pas de tenter une nouvelle route qui demande de l'intelligence et des connaissances pratiques spéciales. Sous ces circonstances, on peut considérer la question comme encore ouverte, et il ne peut y avoir que bien peu de doute que si le Déroit de Belleisle était éclairé, ces lumières augmenteraient le nombre de vaisseaux qui y passeraient. On ne recommande, pour le moment, aucuns déboursés pour cet objet; mais on suggère instamment que le gouvernement fasse continuer l'enquête.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice

(T.)

13 juin.

Il y a encore deux autres projets auxquels il est bon de faire allusion ici : le premier la connexion de la Baie de Fundy avec le St. Laurent ; l'autre, la connexion des eaux supérieures de la rivière St. Jean avec le St. Laurent.

Quant au premier ; sur la recommandation du capitaine Bayfield, une lettre fut adressée au capitaine Shotwell, M. R., demandant des renseignemens ultérieurs sur la navigation de la Baie de Fundy.

Ce projet est regardé par le bureau de commerce de Québec, comme un objet d'une importance permanente ; et anticipant, avec une confiance qui ne diminue pas, la supériorité du St. Laurent sur toutes les autres routes au nord du Mississipi, son seul rival naturel, je suis pleinement d'avis, avec ce bureau, qu'on devrait en presser l'examen.

D'après le rapport de M. Hall, de feu M. Telford et d'autres ingénieurs, on ne saurait mettre en doute la possibilité de sa mise en pratique ; mais on ne devrait pas, sous quelque circonstance que ce soit, perdre de vue les dimensions nécessaires aux écluses proposées, car toutes celles construites en Canada, ont invariablement été trouvées, au bout de quelques années, trop petites pour les vaisseaux requis par le commerce. Les dimensions les plus petites pour les écluses destinées à la navigation des bateaux à vapeur sont de 250 pieds de long, sur 50 de largeur et dix de profondeur. L'étendue du commerce au sud et à l'est de la Baie de Fundy sur l'Atlantique, et au nord et à l'ouest de la Baie de Northumberland, dans le golfe St. Laurent, ne pourra être réalisée que lorsque l'on aura fait disparaître tous les obstacles qui se trouvent dans le lit du fleuve St. Laurent, et qu'une cargaison de dix mille barils de fleur aura été transportée, sans transbordement, du lac Ontario à New-York.

Déjà, au moyen du golfe de Canso, on approche et on sort facilement de l'Atlantique. Le seul mécompte consiste dans l'accroissement du risque et de la distance. La question à déterminer est de savoir si le toms gagné et le risque évité formeront un équivalent suffisant pour le paiement de droits. Si c'est un objet pour l'une ou l'autre, c'en sera un pour toutes les provinces de l'Amérique du Nord. L'Isle du Prince-Edouard, St. Jean, St. André et Halifax participeront tous aux avantages à en retirer ; on devrait donc, de suite, entrer en correspondance, à ce sujet, avec les gouvernemens respectifs de ces provinces. Je ne voudrais pas cependant, sous quelque circonstance que ce soit, recommander le commencement de ce canal, quelque commode qu'il serait et quelques facilités qu'il pourrait offrir, à moins qu'il ne fût probable qu'il paierait l'intérêt des frais encourus pour sa construction. C'est là le seul risque de l'utilité et de la valeur des Travaux Publics de cette description, et le crédit public ne devrait être employé que pour les entreprises susceptibles de payer pour leur propre construction.

Quand au second projet, la connexion de la rivière St. Jean avec le fleuve St. Laurent :—

Le Dr. Taché, le représentant de Rimouski, n, durant l'année dernière, attiré sur ce sujet l'attention du gouvernement provincial ; d'après les explorations, et d'après le rapport du comité, aussi bien que d'après l'exploration de la rivière St. Jean, l'impression était que l'élévation entre ces deux rivières n'excéderait pas trois cents pieds.

Cette erreur vint de ce que l'exploration a été faite sans des niveaux corrects, et sans données certaines sur la direction des courans. Néanmoins, on ne peut élever le moindre doute sur la possibilité de la mise en pratique de la construction d'un chemin à rails qui unirait les eaux navigables de ces deux rivières. Je n'ai pu me procurer une copie de l'exploration faite par le maire Yule, d'une ligne de chemin à rails de St. André à Québec, quoique j'aie été informé que

la distance entière n'excède pas 270 milles, et n'a pas plus de 40 pieds d'élévation au mille. Comme il sera bientôt fait un rapport détaillé sur ce sujet, je réduirai mes observations aux considérations suivantes ; les avantages politiques et commerciaux qu'offre ce chemin, et les meilleurs moyens de le construire.

Tout le pays qui se trouve au-dessous de Québec, quoique les rives immédiates du fleuve soient productives, est représenté comme décroissant d'année en année : la cause en est sensible. Il n'y a pas d'établissements en arrière qui puissent créer un commerce ; l'épinette ne s'y vend pas, et comme presque tout le bois de pin qu'on a pu se procurer a été coupé, plusieurs des grands établissemens ont dû arrêter leurs affaires. Les pêcheries du golfe, quoiqu'égaies à toutes autres au monde, indiquent le même manque de prospérité : la cause en est aussi apparente, les pêcheurs des Etats de l'Est (surtout de onze villes) reçurent dans les quatre années précédant 1848, une prime d'encouragement de \$278,288, tandis que nos pêcheurs ont payé, pendant le même espace de tems, un droit de \$270,172 sur leur poisson consommé dans les Etats-Unis ; c'est ainsi qu'aux uns il est offert une prime d'encouragement de plus d'un demi million de dollars, tandis qu'on n'offre rien du tout aux autres. La plupart des écrivains ont attribué les succès des premiers, à leur activité, entreprise, sobriété et frugalité ; et les derniers n'ayant pas les mêmes succès, ces écrivains ont supposé chez eux l'absence de toutes ces qualités ; et cependant ils ne pouvaient faire une imputation plus injuste. Nos compatriotes canadiens possèdent, à un degré remarquable, toutes ces qualités, à l'exception, pourtant, de l'esprit d'entreprise, que, vu leur position actuelle, ils n'ont pas eu l'occasion de mettre au jour. Mettez-les sur le même pied que leurs compétiteurs, donnez-leur aussi à eux une prime d'encouragement, et vous les verrez bientôt reprendre l'ascendant qu'ils doivent avoir, vu leur voisinage des pêcheries. Le pays entier qui se trouve au-dessous de Québec semble séparé du reste du Canada, aussi bien que des provinces d'en bas, sans aucune communication sociale ou commerciale.—On ne voit pas un seul bateau à vapeur sur ce noble fleuve, et du moins, par rapport aux habitans, c'est presque un gaspillage d'eau ; ils voient le fleuve, mais ne peuvent s'y rendre pour des fins commerciales, si ce n'est à la haute marée que les bateaux à vapeur ne sauraient attendre si ils veulent faire des voyages réguliers ; le revenu total perçu de Gaspé à Québec ne se monte pas à \$2000, somme tout-à-fait insuffisante pour couvrir les déboursés. Et cette partie du pays demeurera dans cet état tant qu'on ne donnera pas à ses habitans quelques moyens de s'en retirer ; ces moyens, à mon avis, on pourrait les leur donner, non seulement sans détriment, mais encore avec un profit considérable, pour toutes les autres parties de la province. Un des objets les plus nécessaires d'abord et aussi les plus importans, est le chemin à rails proposé ; mais il ne devrait pas se borner, dans ses effets, à l'union de ces rivières, mais devrait être continué, d'un côté jusqu'à l'Atlantique, et de l'autre jusqu'à Québec, et avec le tems jusqu'à Montréal ; il donnerait ainsi lieu à une communication internationale tout-à-fait active.

La politique commerciale des Etats-Unis, tout en donnant une prime d'encouragement à ses propres citoyens pour leur apporter les produits dont elle a besoin, décourage la consommation de ces mêmes produits dans leur territoire, on imposant sur iceux un droit presque prohibitif ; en même tems, cette puissance adopte tous les moyens pour attirer notre commerce vers ses propres routes de communication, ce qui lui apporte un revenu de droits de péages et un profit sur le commerce. Il est donc, tout à la fois, de notre intérêt et de notre devoir, de combattre cette politique de prohibition, de faire en sorte que nos produits, aussi

Appendice

(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

bien que ceux des Etats-Unis, passent par notre propre territoire.

La compagnie St. André a en vue, à ce qu'on m'apprend, de continuer pendant la saison prochaine, son chemin à rails jusqu'à Woodstock, de 80 milles sur la rivière St. Jean; il n'y a, de là, que 72 milles jusqu'aux grandes chutes, et 34 jusqu'à Madawaska, ou 186 milles en tout à travers le Nouveau-Brunswick; de là, à Témiscouata, 37 milles; au St. Laurent, 36 milles, en tout 73 milles à travers le Canada, plus ou moins, selon que les limites en seront ci-après fixées; et 259 milles de St. André, jusqu'au St. Laurent. C'est l'intérêt de cette compagnie de continuer, sans tarder, ce chemin jusqu'au St. Laurent; et pour le faire, je propose que le gouvernement lui prête, en argent, £2000 par mille, payables à mesure que l'ouvrage avancera, en proportion des prix du contrat, laquelle somme cette compagnie devrait sanctionner avant le commencement de l'ouvrage.

La compagnie se trouverait, par là, en état de construire le chemin au prix comptant le plus bas au lieu d'avoir à payer le double du montant de l'ouvrage de fait terminé, désavantage qui a toujours existé, et existera toujours, quand les ouvrages se font à même des fonds empruntés, à quelques conditions faciles qu'on puisse les supposer. Le gouvernement pourrait se procurer ces deniers au moyens de bons payables à même les revenus du chemin, les produits des ventes de terres au-dessous de Québec, l'excédant du revenu des Travaux Publics, et les revenus généraux de la province. On pourrait, en même tems, stipuler avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, qu'il serait tenu de prêter une somme pareille pour la construction du chemin à travers son territoire. Je n'ai pas, par devers moi, les renseignements nécessaires pour former aucune évaluation des profits qui résulteraient probablement du trafic sur ce chemin; on ne peut non plus faire d'évaluation basée sur le commerce antérieur; ce chemin créera une source d'affaires toute nouvelle. Partout où ce chemin se crociera avec le St. Laurent, soit à la Pointe au Père, aux Trois Pistoles, à l'Isle Verte, à la Rivière du Loup, ou à aucun autre point plus haut, toutes localités qui offrent, à cet égard, de grandes facilités, il se formera un port qui réunira plusieurs avantages. On pourra s'y rendre des Etats de l'Ouest et de l'intérieur du Canada, au même prix qu'à Québec, et il deviendra le hâvre le plus rapproché des pêcheries et de la mer; ce sera le port où l'on pourra le plus tard pendant l'automne, se rendre de l'intérieur, et le plus à bonne heure le printemps, de la mer; cela le rendra, par conséquent, le hâvre d'hiver le plus naturel pour le St. Laurent; il deviendra de même, le dépôt d'immenses quantités de madiers et de bois de la vallée du St. Jean, laquelle s'étend presque jusqu'au chemin Craig, vis-à-vis Québec; avec ce terminus sur le St. Laurent, doué de nombreux et incontestables avantages d'un côté, et le port St. André sur l'Atlantique, de l'autre côté; conduisant à travers une vaste étendue de pays, abondamment couverte de pin jaune et de bois de la meilleure qualité, de forces hydrauliques, et possédant, dit-on, un excellent sol. Je suis persuadé que, vu la quantité de bois manufacturé qu'il transportera, et les provisions dont aura besoin l'intérieur, de même que, vu le commerce non-interrompu qui se rendra jusqu'à Québec sur la branche de la ligne pendant la saison d'hiver, et l'avantage de passer sur notre propre territoire sans les frais, les délais et les embarras inhérens à la douane; ce chemin à rails offre aux actionnaires des avantages aussi attrayans que n'importe aucune autre route nord.

On a aussi proposé la construction de certaines jetées de débarquement ou quais, à des endroits convenables le long des parties établies du St. Laurent, pour servir d'abri aux vaisseaux côtiers et pour per-

mettre aux steamers d'arrêter régulièrement, et donner ainsi aux habitans des districts environnans des facilités pour transporter à bon marché leurs produits à la ville; avantage que, malgré la proximité du fleuve où se trouve leur résidence, ils n'ont pas eu jusqu'ici. Depuis l'union, l'attention publique s'est portée sur le montant des deniers publics déboursés dans le Haut et le Bas-Canada, et non sur l'objet ou le but pour lequel ces déboursés ont eu lieu. C'a été l'impression générale que les Travaux Publics dans le Haut-Canada, pour lesquels la dette publique avant l'union, fut principalement contractée, ne paieraient pas l'intérêt, et resteraient ainsi à la charge du revenu général de la province unie. Cette opinion erronée a conduit aux dépenses les plus inutiles et les plus risquées. Les Travaux Publics dans le Haut-Canada étaient de trois sortes: les premiers furent construits par la province, comme le canal Cornwall, et l'intérêt sur le capital devait être payé à même les droits de péages; les seconds furent construits par des compagnies incorporées, comme le canal Welland, etc., l'intérêt sur le capital prêté devait être payé par ces compagnies, et les travaux demeurèrent comme garantie; les troisièmes étaient des ouvrages entrepris par les districts, comme les chemins macadamisés, l'intérêt desquels devait être payé à même les droits de péages, et au défaut de ceux-ci, au moyen d'une taxe directe sur le district pour l'amélioration duquel les ouvrages avaient été faits. Si ces conditions avantageuses avaient été continuées, on n'aurait entrepris d'ouvrages publics que ceux qui donnaient l'espoir de payer l'intérêt de leur construction, comme une taxe directe devait être imposée pour faire face au paiement de l'intérêt; mais on l'a négligée d'abord, puis tout-à-fait abandonnée; conséquemment, chaque section de la province se croit en droit d'avoir une part égale dans les déboursés, et non tenue de pourvoir au repayment de l'intérêt. Il a y eu lutte constante entre les deux provinces pour s'assurer leur part respective des déboursés, et c'est ainsi qu'il s'est créé une lourde dette pour des entreprises dont on n'attend point de profit: sous ces circonstances, le gouvernement a été forcé de ne plus avancer davantage pour les travaux de localité, soit qu'il doivent payer ou non, et toute demande d'octroi d'argent public pour ces travaux est sûre de rencontrer une forte opposition. Les habitans le long du fleuve ont été induits, depuis plusieurs années, à attendre l'aide publique; des explorations ont eu lieu, et certains points choisis pour la construction de quais ou jetées.

A mon avis, les avantages réunis que ces positions offrent au commerce général et local, leur donnent droit à cette aide. Les localités devraient être choisies relativement à leurs productions et à la population des différens endroits le long du fleuve, et aux facilités comparatives qu'elles offrent pour la construction des travaux. Les endroits qui, pour le moment, semblent avoir le plus besoin de jetées, et où elles pourraient être le plus facilement construites, sont, Berthier, l'Islet, la Pointe à l'Original, la Rivière du Loup, sur la rive sud, et la Malbaie et la grande Pointe des Eboulemens sur la rive nord. Il faudrait adopter un système uniforme pour leur construction; il faudrait les placer aux endroits les plus faciles d'accès et donnant le meilleur abri; elles ne devraient pas avoir moins de six pieds à marée basse, et pas moins de trois pieds au-dessus de l'eau dans les grandes mers du printemps. Le principe sur lequel ce système devrait être basé, est qu'aussitôt qu'aucune des localités choisies se sera procuré l'évaluation du coût, et les plans et devis de l'ouvrage, à être soumis à l'approbation du gouvernement, et auront satisfait celui-ci qu'un tiers du coût sera prélevé au moyen d'une taxe imposée sur les municipalités, compagnies incorporées, associations ou les personnes y intéressées, le receveur-général sera autorisé à avancer le tiers du coût, sur la garantie à lui donnée que l'ouvrage sera

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

tout-à-fait complété, et quand il le sera, l'autre tiers qui reste; tous les profits de quaiage et autres revenus allant aux personnes qui auront contribué un des tiers, comme susdit, et à la charge desquelles l'entretien de l'ouvrage demeurera. Le système mettrait la surintendance et la gestion sous le contrôle des personnes les plus intéressées, et donnerait au public la garantie qu'aucune jetée ne serait bâtie dans les endroits où il n'en faut pas; en même temps qu'il tendrait à donner une aide et un encouragement efficaces pour la construction de ces jetées, chaque fois que les affaires et les besoins des localités exigeraient cette dépense. Outre cette dépense, mais y relative, la construction d'un bassin (dock) flottant, et de magasins publics à Québec, où les vaisseaux pourraient charger et décharger avec les mêmes, (sinon avec de plus grandes facilités) qu'aux bassins Atlantiques à New-York, est nécessaire pour la commodité du commerce intérieur. Si on y joint un bassin sec, (dry dock) la construction de ce dernier aura bientôt été remboursée. Le montant de deniers publics requis pour les différents objets mentionnés dans cette branche de l'enquête, est ainsi évalué:—

Premièrement, L'enlèvement de toutes les barres du fleuve St. Laurent, pour permettre à un vaisseau de descendre du lac Ontario jusqu'à l'Océan, avec une cargaison de dix mille barils de fleur, et tirant dix pieds d'eau, est évalué à £15,000; mais pourrait coûter, disons, £25,000. L'intérêt et le principal de ces déboursés seraient payés, à même l'accroissement dans les droits de péages sur le commerce de l'Ouest, qu'ils attireraient dans cette voie, à cause de la diminution dans le prix du fret.

Secondement, La construction de deux remorqueurs de la meilleure, comme de la plus puissante classe, et semblables à ceux dont on se sert actuellement sur la Morsey, ou d'autres bâtis d'après les plans les plus nouveaux, dont le prix serait de, disons, £25,000. Ces déboursés permettraient aux vaisseaux de faire un plus grand nombre de voyages, diminueraient le prix du fret, le taux des assurances, et attireraient, par tant, une plus grande quantité de produits par cette voie, donneraient un plus ample revenu, et repaieraient grandement les dépenses. On s'attend à ce que les vaisseaux paieraient, pour leur remorque, une moitié des dépenses annuelles, et que l'économie dans l'entretien des phares, le pilotage, etc., couvrirait l'autre moitié.

Troisièmement, La construction de jetées et de quais de débarquement; cette entreprise ne contribuera pas d'une manière aussi directe au commerce général, mais elle tendra au but que l'on se propose, de rendre la navigation aussi parfaite que possible. Je recommanderais donc de combiner la construction de ces quais avec celle du bassin de Québec; de nommer trois commissaires de havre pour en prendre charge et soin, comme à Montréal; de placer aussi sous leurs soins tous les revenus du domaine public, lequel rapporte aujourd'hui de £2000 à £3000 par année, selon le tableau fourni par M. Fortier, aussi bien que les prêts pour les incendies de, ou des environs de Québec, et de les affecter tous au paiement de l'intérêt, jusqu'à ce que les loyers des bassins soient suffisants.

Maintenant que j'ai donné une ample explication de toutes les matières relatives à la première branche, je vais procéder à la considération des mesures classées dans la seconde branche, et sans lesquelles, quelques avantages qu'il y ait à retirer des déboursés projetés, rien de réellement efficace ne saurait être accompli relativement à la restauration ou à l'accroissement de notre commerce.

DEUXIÈME BRANCHE.

Dans cette branche sont comprises toutes les causes qui co-opèrent aujourd'hui, à rendre le fret de New-York en Europe, tant à meilleur marché que de Montréal. Un baril de fleur du lac Erié peut être livré à Montréal à un chelin de moins qu'au port de New-York; mais de Montréal à Liverpool, le fret est de trois chelins et neuf deniers, au lieu d'un chelin et trois deniers, à partir de New-York, laissant ainsi un chelin et six deniers par baril en faveur de cette dernière voie. Cette différence, sur une cargaison de 5000 barils, est égale à £375 pour le voyage, que le vaisseau pour New-York doit recevoir sur sa cargaison de retour, ou cette différence dans le prix, entre les deux ports ne pourrait pas exister. Quoiqu'il soit compris que le coût entier, à partir de Québec, tombe et porte sur le voyage d'exportation, néanmoins il n'a pas encore été donné de raison satisfaisante pour prouver pourquoi ce fret de retour doit être nécessairement dirigé sur New-York. Il est vrai que nos importations consistent en marchandises de prix, et nos exportations en articles à bon marché et de gros volume; mais il en est de même pour New-York; le fait est que ses importations se composent d'une description de marchandises beaucoup plus belles et coûteuses, car les Etats-Unis manufacturent une grande proportion de leurs grosses étoffes, lesquelles il nous faut importer. Ce ne peut être les taux élevés des assurances, puisqu'il appert, d'après le tableau de Messrs. Pollock, Gilmour et Cie., que, sur 458 vaisseaux de 340,597 tonneaux, deux seulement furent perdus dans l'espace de onze années. Il est heureux, dans l'intérêt du commerce de Québec, que cette maison était leurs propres assureurs, par ce que cela prouve que le risque actuel est moindre que celui de tout autre port de l'Amérique, pour la même classe de vaisseaux. Ce n'est certainement pas, non plus, la supériorité de la route de New-York pour la navigation à vapeur; tout au contraire, le St. Laurent offre beaucoup plus de facilités, en ce que la distance par mer de Liverpool à Sidney au Cap Breton où le charbon abonde, est de plusieurs centaines de milles plus courte que jusqu'à New-York; en sorte qu'un steamer peut prendre près de la moitié moins de combustible, et le double de fret. La quantité de combustible à prendre en cas de quelque délai imprévu, diminue dans une gradation encore plus rapide que celle de la distance—on ne saurait pas davantage l'attribuer aux obstacles physiques dont j'ai traité au long précédemment.

Nous devons donc chercher les causes ailleurs; et on les trouvera dans les réglemens restrictifs, les prix élevés, les frais exorbitans d'entretien, et le manque de matériaux nécessaires pour former du fret pour l'Océan sur l'une des voies rivales, difficultés que cette dernière a à conquérir, pour lutter contre les bas prix, la bonne conduite, et tout l'encouragement possible sur l'autre voie.

D'abord, quant aux droits sur le tonnage, un droit de six deniers courant par tonneau est imposé sur les vaisseaux au-dessous de Québec; 1½ d., par tonneau au-dessous de Montréal, et 1 d., par tonneau de mesurement au-dessus de ce port, pour entretenir les lumières, pilotage etc.

Si les droits douaniers étaient tout-à-fait abolis, il serait plus économique de continuer la perception de ce droit sur les vaisseaux; mais tant qu'il y aura un coûteux établissement destiné à percevoir un revenu sur le commerce, toutes les dépenses nécessaires pour faciliter ce commerce devraient être payées par lui; mais comme il n'y a pas de droit semblable sur l'Hudson, une prime d'encouragement se trouve ainsi directement créée en faveur de New-York; ce droit donc, devrait être aboli. Le bureau de commerce se plaint des frais coûteux encourus pour le maintien des maisons de la Trinité de Montréal et de Québec,

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

so composant d'un maître et de sept *wardens* nommés par le gouvernement ; le salaire des officiers de Québec se montant à £1861 ; leurs fonctions consistent à surveiller les phâres et les pilotes au-dessous de Québec. Au-dessus de Montréal, la loi n'a pas fait de réglemens pour les pilotes ; sur l'autre route, les mêmes fonctions sont remplies par un bureau composé de cinq personnes, dont deux nommées par la chambre de commerce, deux par les assureurs, et une par le secrétaire de la marine. Ces personnes choisissent un secrétaire, auquel on donne un salaire de £250 par an ; les membres de ce bureau ne reçoivent aucune rémunération, et il n'existe pas de loi pour faire exécuter les réglemens qu'ils peuvent faire.

Le système suivi, par le St. Laurent, est coercitif, celui de l'Hudson, au contraire, est volontaire ; l'un est sous la conduite d'individus nommés par le gouvernement ; l'autre est confié à des individus nommés par les intéressés dans le commerce et la navigation. Le résultat des deux systèmes est bien digne d'attention ; sous l'un, il semble exister un mécontentement presque général parmi les propriétaires de vaisseaux ; ils sont forcés, à Québec, de soutenir une police maritime ou riveraine, au moyen d'une taxe volontaire, à un prix additionnel, à ce qu'on me dit, d'un denier par tonneau—impôt inconnu dans tout autre port ; tandis que l'autre système a créée une satisfaction générale à tous les intéressés.

L'honorable E. Sandford, écrit :—“ J'ai consulté un certain nombre de nos marchands les plus engagés dans la navigation commerciale ; ils sont unanimes d'avis que le système actuel fonctionne d'une manière bien supérieure au vieux plan de monopole ; le tems en a éprouvé l'efficacité et l'a établi dans la confiance de la communauté commerciale.”

G. M. Bland, écuyer, un des commissaires : “ En réponse à votre question au sujet du succès comparatif de notre système volontaire actuel : il est bien supérieur à l'autre, en ce qu'il a créé plus de promptitude à secourir les vaisseaux, et diminué notablement les accidens. C'est une modification de tous les systèmes, et la préférence, quand on en fait, est basée sur la bonne conduite.”

Il semblerait, ainsi, qu'un remède nous est indiqué : nous n'avons qu'à suivre les principes invariables qui régissent les occupations ordinaires de la vie, rappeler toutes les lois concernant les pilotes, laisser aux maîtres des remorqueurs le soin de placer les bouées et d'alimenter les phâres et lumières, et abandonner la surveillance et la conduite du tout, aux individus qui pourront être choisis par les bureaux de commerce, les propriétaires de vaisseaux, et le maître de havre nommé par le gouvernement ; et nous en attendrons le même résultat que l'expérience a produit depuis 1846, pour le système de New-York.

Les restrictions auxquelles le capitaine Boxer, M.R., fait allusion, concernant les réglemens de la quarantaine, lesquelles assujétissent les vaisseaux de s'arrêter à Québec, pour permettre à un officier de santé de se rendre à leur bord, après avoir quitté la station de la quarantaine, sont tellement inutiles et absurdes qu'il n'est pas nécessaire d'y résister.

On a aussi suggéré qu'il serait convenable de placer, à la Grosse Isle, un agent d'émigrés, et un collecteur de la taxe sur les émigrés, afin d'éviter aux émigrés la nécessité de se rendre du tout à Québec.

Admettant qu'on fera disparaître toute restriction sur cette route qui cause une perte de tems, je vais démontrer que cela sera inutile, tant qu'on n'aura pas obtenu un matériel correspondant à l'étendue du commerce projeté. Si ces deux voies avaient été laissées à elles-mêmes, sans primes d'encouragement comme sans entraves et restrictions ; les avantages du St. Laurent auraient depuis longtems attiré une

large proportion du commerce de l'Europe vers l'Amérique. Mais, eu égard au montant du capital versé sur les vaisseaux marchands dans le port de New-York, les facilités de transbordement et d'emmagasinage qu'offre ce port, et la modération des prix, tant publics que particuliers, il s'écoulera encore plusieurs années avant que la voie de Québec puisse concourir avec succès avec elle, quoiqu'avec un soutien égal, et placée sous tous les rapports, sur un même pied.

Il y a déjà plusieurs années, un certain nombre de paquebots, de la meilleure et de la plus grande classe, fût bâti à New-York pour le commerce de Liverpool ; ils partaient à tems fixe ; pour le transport des passagers et de marchandises de valeur, ils eurent un succès éminent, et un montant considérable de capitaux fut appliqué à diverses lignes partant de ce port pour différentes parties de l'Europe. Quelques années après, le gouvernement impérial donna une prime d'encouragement aux MM. Cunard pour établir une ligne de steamers entre Liverpool et Boston, dans le but, sans doute, d'être utile à la colonie, puisque ces steamers devaient toucher à Halifax. Cette ligne détourna une partie du commerce, de New-York à Boston. Après avoir fait, d'année en année, des efforts infructueux pour construire des steamers de la même classe par entreprise particulière, le Gouvernement américain fut amené à donner une semblable prime d'encouragement aux MM. Collins. Quand la ligne américaine fut établie jusqu'à New-York, la destination d'une partie de la ligne Cunard fut aussi étendue jusqu'au même port. Ces steamers ne transportent pas de passagers, ni de rails en fer, mais ils transportent absolument la même espèce de fret auquel les paquebots à voiles étaient originellement destinés, c'est-à-dire, des passagers et des marchandises de valeur, et ils forcent par là, ces derniers à chercher d'autre emploi ; c'est pourquoi ils transportent des émigrés et des articles pesans de Liverpool, service pour lequel ils sont bien adaptés, et ils sont, par conséquent, en moyen de transporter de la farine depuis New-York à des termes plus avantageux, que cela ne peut se faire depuis Québec. Ainsi, le capital avancé par le gouvernement de la Grande-Bretagne et des États-Unis à ces lignes de steamers, a déjà opéré et opère encore comme une prime d'encouragement directe en faveur de la voie de New-York, au préjudice de celle de Québec, et l'objet bienfaisant et utile qu'avait en vue le gouvernement anglais en avançant ce capital, s'est trouvé totalement frustré ; au lieu d'être utile à la colonie, ce capital lui a été nuisible ; dans ces conjonctures, la question se réduit à un seul point, c'est-à-dire, au tems : dès que les améliorations peu coûteuses (comparées à leur but) suggérées seront faites, un émigré ou un tonneau de marchandises pourra être transporté d'Europe au lac Érié par Québec, à un moindre coût, quoique dans la même description de vaisseau, et en moins de tems que par New-York ; c'est pourquoi, malgré que la nature magnifique de notre communication doive prendre, en fin de compte, l'ascendant, s'il vaut la peine pour nous d'obtenir, dans un tems raisonnable, ce commerce et les revenus et profits qui doivent en découler, nous devons fournir le même matériel pour notre fret d'Océan que celui qui existe sur la voie de New-York. Pour effectuer cet objet, nous devons accorder la même aide et le même encouragement pour l'établissement d'une ou deux lignes de steamers qui voyageraient entre Québec et Liverpool, que ceux accordés aux lignes Cunard et Collins. Pendant la saison d'hiver, ils pourraient se rendre jusqu'à Sidney, au Cap Breton, Halifax, St. André et Portland, d'où une communication doit bientôt s'ouvrir jusqu'à Québec et Montréal ; et comme ces lignes seraient provinciales, le transport de la maille devrait leur être confié. Les avantages que retireraient mutuellement la Grande Bretagne et le Canada, en rendant le St. Laurent la grande voie principale pour le commerce du grand ouest et de

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

12 juin.

l'Europe, devront, si représentés correctement, engager le gouvernement de l'une et de l'autre à accorder cette aide.

Outre les diverses mesures proposées, la politique commerciale la plus libérale devra être mise en opération.

Premièrement, Etendre aux vaisseaux de toutes les nations destinés pour quelque port intérieur des États-Unis, au port de Québec, les mêmes facilités qu'au port Dalhousie ou au port Colborne sur les lacs Ontario et Érié, c'est-à-dire, l'exemption de l'obligation d'acquies de douane sur leur cargaison; de plus, ni délai ni restriction; le vaisseau paiera les droits d'écluse seulement et continuera sa route. Il y a vingt ans que cette pratique est suivie sur le canal Welland, et elle a bien réussi.

Deuxièmement, En réduisant les droits à ce port, à cinq par cent sur tous les articles destinés à la consommation canadienne.

Troisièmement, En enlevant les droits sur les produits entrés à ce port de toutes les nations qui admettront au même port, et aux mêmes termes, les produits exportés du Canada.

Ces mesures ont pour objet d'attirer le commerce de l'ouest dans nos eaux; de procurer aux vaisseaux canadiens, une chance raisonnable de cargaisons de retour, dont ils sont maintenant totalement privés, car tout tonneau de marchandises maintenant débarqué à New-York est envoyé à travers les lacs par la voie d'Ogdensburg, Oswego ou Buffalo, d'où il est transporté aux ports supérieurs américains dans des vaisseaux des États-Unis; tandis que, si ce même montant de marchandises était débarqué à Québec, les vaisseaux canadiens auraient la chance d'en avoir une part, car ils se trouveraient là sur un pied d'égalité avec leurs rivaux. Pour encourager l'application du capital à la construction des vaisseaux pour laquelle le pays est si bien adapté, ainsi qu'accroître le prix de ses productions naturelles, résultat que produirait assurément l'enlèvement de droits sur les marchés étrangers, et établir un commerce direct avec les Indes Occidentales.

On peut anticiper le montant du revenu qui proviendrait de ce commerce par le droit de péage imposé sur un vaisseau de lac. En novembre dernier, la goélette "North America" passa par le canal Welland, de Cleveland à Oswego, avec une cargaison de 15,000 minots de bled, et cent barils de lard; si elle avait passé par le St. Laurent, le droit de péage se serait élevé à cent louis.

On ne saurait évaluer le profit à en résulter; il se répartit sur toutes les branches d'affaires; tout le monde s'en ressent, et la prospérité générale du pays le démontre. On peut s'en faire une idée en comparant New-York avec Québec, ou le Mississippi avec ses mille bateaux à vapeur avec le St. Laurent; et l'étendue de pays qui fournit ce commerce, n'a pas été

considérée, ou depuis longtemps on se serait assuré une part de ce commerce.

Nous avons une côte de quatre mille milles au-dessus de Québec, et de quatre mille milles au-dessous du lac Ontario, conduisant au centre de l'Amérique; le débouché naturel est le St. Laurent sur les flots duquel ce commerce devra passer, quand ce fleuve sera placé dans la même position que ses rivaux.

Pour encourager l'établissement d'une ligne de steamers de Liverpool à Québec, il devrait être accordé un bonus égal à un tiers du coût de ces vaisseaux—les deniers en seraient perçus au moyen de bons payables en vingt ans. Ces steamers laisseraient Liverpool toutes les semaines, touchant au port de mer le plus près de l'Amérique Britannique du Nord pour y prendre du combustible, et établiraient une communication directe entre la Grande-Bretagne et le Grand Ouest, par laquelle un émigré ou un tonneau de marchandises serait transporté en moins de temps et à moindre frais que par toute autre voie; et le revenu que produirait le droit de péage serait suffisant pour payer les frais de toute amélioration dont on a besoin aujourd'hui ou dont on pourra avoir besoin par la suite. En connexion avec cette importante communication, on verra par ce qui précède que toutes ces mesures séparées sont proposées dans le but d'atteindre un seul objet.—*Un fret de retour depuis la Grande-Bretagne jusqu'à Québec.*

Le tout est respectueusement soumis.

WM. HAMILTON MERRITT,

Commissaire en chef des

Travaux Publics.

Sto. Catherine, janvier, 1851.

P. S.—Le rapport du Dr. Taché, M. P., pour Rimouski, ne m'est parvenu qu'après que le rapport précédent était scellé et envoyé au département; on y réfère, par conséquent, dans l'appendice auquel il sera annexé.

J'ai beaucoup de plaisir à concourir avec lui dans tout ce qu'il dit de la population au-dessous de Québec, de l'emploi de remorqueurs au-dessous de Québec, et de l'érection d'un phare sur les battures Manicouagnan. L'érection de phares sur la rive sud est opposée par l'opinion générale et presque unanime de tous les témoins, mais surtout du capitaine Bayfield. L'effet produit sur les taux d'assurance, depuis l'établissement des phares, a été le contraire de ce que le Dr. et moi avions supposé, avant d'avoir lu le tableau des membres du bureau de commerce de Québec, lesquels, comme hommes d'affaires pratiques, ont le plus de moyens de se procurer des renseignements corrects. Ils affirment que depuis l'établissement des phares, les taux d'assurance ont doublé et triplé; comme il n'y avait qu'un seul phare au-dessous de Québec, à l'Isle Verte, jusqu'en 1830, le fait peut facilement se constater.

WM. HAMILTON MERRITT.

Février, 17, 1851.

Appendice D, No. 3.

LIAISON DU FLEUVE ST. LAURENT AVEC LE LAC CHAMPLAIN.

A Son Excellence le comte d'ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur-Général, etc., etc., etc.

Ayant, dans un rapport précédent indiqué les mesures qui semblaient nécessaires pour reconquérir le commerce de l'Océan par Québec, le commissaire en chef a l'honneur d'appeler l'attention de votre excellence sur l'importance de lier, au moyen d'un canal, le lac Champlain avec le St. Laurent, afin d'attirer dans ce fleuve une portion du commerce de New-York.

La supériorité de cette voie est telle, qu'elle a soulevé la crainte que, si elle est ouverte, elle n'enlève à Québec une partie du commerce de l'Atlantique. L'examen des capacités de ces deux voies, ainsi que des diverses autres voies auxquelles elles sont destinées à faire concurrence pour le commerce de l'ouest, fera disparaître cette crainte.

Dès que le canal proposé sera terminé, on verra qu'un baril de fleur se rendra à Québec ou Whitehall, au même prix, à l'exception du droit de péage auquel cette dernière voie doit être sujette. Par la première, une cargaison peut atteindre la mer sans un seul trans-

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

bordement, ou dans le plus avec un seul; tandis qu'à Whitehall il doit y avoir un transbordement dans un bateau de canal, à Albany, généralement un deuxième dans les bateaux de la rivière ou les remorqueurs; ou si la cargaison se rend à New-York dans la même embarcation, il faut encore qu'elle soit transbordée dans un vaisseau de mer, et en outre elle a à passer le sommet qui se trouve entre le lac Champlain et la rivière Hudson, à une hauteur de 181 pieds en écluses. Cet avantage incontestable en faveur du St. Laurent devrait faire disparaître toute crainte de concurrence entre ces deux voies. Au lieu de nourrir des appréhensions de créer des rivalités locales, nous devrions constater où la rivalité existe réellement, et unir nos efforts pour y faire face.

Le lac Érié est le point où le commerce entre l'est et l'ouest doit se concentrer; un baril de fleur a été transporté, pendant la saison d'été, de ce point à New-York pour 2s. 6d., et quoique le prix du fret devient plus élevé dans l'automne, les prix comparatifs en faveur des voies intérieures ont continué. Il fut transporté de la farine à New-York, par la voie d'Ogdensburgh, à un denier et demi par baril meilleur marché que par Montréal. Si ces voies intérieures, telles qu'elles sont, dirigent ce commerce, que devons-nous attendre d'elles quand toutes les améliorations y-projetées seront en opération? L'élargissement du canal Érié—le parachèvement du railroad de New-York et de l'Érié avec une voie de six pieds de large depuis Dunkirk—et les chemins du Cap Vincent et de Sacket's Harbour, depuis l'extrémité inférieure du lac Ontario—tous ouvrages qui seront probablement faits pendant la saison actuelle et celles qui suivent.

La diminution du prix du fret qu'ont en vue les voies ci-dessus, ainsi que la réduction dans les droits de péages sur le canal Érié, devraient nous engager à améliorer au plus tôt possible, les avantages naturels que nous possédons.

On y a commencé en autorisant le creusement du canal Chamby, opération qui peut se faire à peu de frais, en ce que le niveau du sommet, du lac Champlain jusqu'à l'écluse de garde, (plus de trois quarts de mille) a sa profondeur entière à l'eau basse. Cette écluse a une chute de deux pieds sur un niveau de douze milles de long; conséquemment, en enlevant deux pouces au bus et exhaussant le haut de deux pieds, on obtient de là la même profondeur jusqu'à l'écluse inférieure. Il est nécessaire de faire une tranchée dans le roc aussi bien que de faire disparaître une barre au-dessus de St. Jean. Ces améliorations assurent une profondeur franche de huit pieds entre le fleuve St. Laurent et le lac Champlain, et produiront le changement suivant dans la navigation:—Des vaisseaux des dimensions qui suivent, viz. 108 pieds de quille, 108 pieds sur le pont, 28 pieds de baux, et de 8 pouces de tirant à lège, transporteront une cargaison de 2,800 barils de fleur, ne tirant pas plus de sept pieds six pouces d'eau, d'aucun port au-dessus du lac Érié à Whitehall sans un seul transbordement.

Quoique ce changement devra réduire matériellement le prix actuel du fret, il ne produira encore qu'un soulagement partiel, et ne pourra rencontrer les réductions qui existent sur les différentes voies rivales. Pour s'assurer le commerce depuis les lacs jusqu'à New-York, il faudra choisir la meilleure route entre le St. Laurent et l'Hudson; pour déterminer ce point, il faudra constater les différens sommets et les distances entre les eaux à présent navigables. Le lac St. François, sur le St. Laurent, est au même niveau que le sommet de la rivière Hudson—un canal conduirait les eaux du premier dans la dernière; mais le lac Champlain, entre les deux, offre une bien meilleure navigation, et il peut être lié au lac St. François par un canal de quelques quarante milles de long,

avec 56 pieds d'écluses; au lac St. Louis à Caughnawaga, 32 milles, avec 28 pieds d'écluses; ou au fleuve vis-à-vis Montréal, 18 milles avec 73 pieds d'écluses. C'est pourquoi, jusqu'à ce qu'il ait été fait un examen corroit de ces différentes routes et un rapport y relatif, indiquant les avantages relatifs de chacune, toute opinion (excepté celle de montrer la supériorité de l'une ou l'autre sur toute autre route qui a été ou qui peut-être construite dans les États-Unis) serait prématurée. Le rapport de Thos. C. Keefer, au sujet de l'enlèvement des obstructions dans le lit du fleuve St. Laurent, et auquel j'ai fait allusion dans mon dernier rapport, contient quelques renseignements importants à cet égard, non seulement par rapport aux facilités que cette amélioration créerait, mais encore, par rapport à l'accroissement du commerce du Canada vers le lac Champlain. Il paraît que le mouvement sur l'Hudson l'année dernière, de et vers la mer, fut de 2,034,018 tonnaux, évalués à \$140,058,000, formant une augmentation de 30 par cent pour les premiers, et d'onze par cent pour les dernières, sur l'année précédente; que la réduction du droit de péage sur certains articles a étendu leur commerce plus au sud, et mis le canal Érié en état de concourir fructueusement avec le Mississippi pour le commerce de Kentucky, Tennessee, Missouri et Iowa, quoique situés sur ses rives immédiates; que cette réduction a aussi fait approuver le Canada de poisson, de sucres et autres articles pesans, et attirer ses productions en retour; et que, malgré que des produits égaux à 100,000 barils de fleur par jour, aient été livrés pendant quinze jours consécutifs avant le 31 novembre, le canal, dans son état actuel, est capable de transporter tous les produits qui peuvent se présenter. Avec ces données par devers nous, il ne faut pas grand calcul pour prouver que cette construction est d'une importance vitale pour le Canada.

Si on comprenait bien les effets de l'ouverture à bonne heure, du St. Laurent, et du prompt parachèvement de ce canal, on ne retarderait pas d'une seule saison ces ouvrages. Aussi quand ce canal sera fini, un vaisseau pourra se rendre à Whitehall, d'aucun port sur le lac Ontario, avec une cargaison de dix milles barils de fleur, à un prix qui mettrait hors de question toute compétition de la part des canaux Érié et Oswego.

Chaque tonneau détourné de ces canaux, diminue le revenu, retarde la période du paiement de leur dette publique, et prive la législature du pouvoir de réduire les droits de péages. Tandis que, sans ces améliorations additionnelles de notre côté, nous continuerons à voir, d'année en année, la diminution graduelle dans leur droit de péage, et l'accroissement dans leurs affaires, jusqu'en 1860, époque à laquelle tous les droits de péage disparaîtront, et nous resterons, nous, pour voir réalisés les effets produits lors de l'ouverture du canal Érié, alors que le commerce du St. Laurent fut dirigé vers New-York, comme par magie.

Convaincu que le prompt parachèvement du canal projeté assurera un revenu, et nous mettra en état de poursuivre d'autres travaux avec une nouvelle vigueur, sans retarder en rien ceux déjà indiqués, je prends la liberté de recommander respectueusement qu'on fasse des examens et des évaluations, et que l'on choisisse les meilleures routes.

En attendant, comme le montant pour une route est déjà constaté par l'exploration de M. Mills, il serait désirable de soumettre au parlement provincial, à sa prochaine session, une évaluation pour un octroi de l'aide requise.

Le tout est respectueusement soumis.

WM. HAMILTON MERRITT,
Commissaire des Travaux Publics.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice D, No. 4.

A Son Excellence le très honorable le comte d'Elgin et Kincardine Gouverneur-Général du Canada etc., etc., etc.

Le commissaire en chef des Travaux Publics a l'honneur de faire rapport que, le 15 septembre dernier, il a commencé l'examen des Travaux Publics sur le fleuve St. Laurent.

Le premier objet fut d'ouvrir un chenal dans le lit du fleuve, afin de constater quels obstacles existaient, ou si il y avait possibilité de permettre aux vaisseaux de descendre du lac Ontario, jusqu'à la mer. Le capitaine Maxwell fut employé dans l'automne de 1849, à explorer le Long Sault, et les rapides qui se trouvent entre les lacs St. François et St. Louis; mais l'état avancé de la saison n'a pas permis de terminer cette exploration. Au mois d'août dernier, Thomas Koefler, écuyer, fut chargé de faire l'examen du lit du fleuve d'un bout à l'autre. Le 12 octobre, je descendis du côté, jusqu'au lac St. Louis, en la compagnie de ces messieurs, et j'eus la satisfaction de trouver qu'il n'existait que deux obstructions à Prison Island et au dessus de Split Rock, qui empêchaient l'admission de vaisseaux tirant huit pieds d'eau, depuis le printemps jusqu'à cette saison, et qu'une seule obstruction au-dessous de Lachine.

Cette découverte encourageante m'engagea à faire faire l'indication du chenal du Long Sault, ce qui ne put se faire qu'avec beaucoup de difficultés; cependant, après une semaine de délai, j'eus, en outre, la satisfaction de passer par ce chenal, et de faire faire toutes les craintes qui ont existé jusqu'à présent, quant à la sûreté de ce chenal, et d'établir le fait que, tout vaisseau à vapeur, ou en remorque, peut se rendre en sûreté du lac Ontario, jusqu'à l'entrée du canal Beauharnois.

Les directions furent de suite publiées, et le chenal indiqué et marqué par le Capitaine Wright:—

"AVIS."

"Les steamers, vaisseaux, ou toute autre embarcation, en se tenant en ligne avec trois perches sur les berges du canal, entrèrent dans le chenal à la gauche du "Upper Cellar," passant ainsi entre les deux "Breakers," dans une eau calme et profonde; tenez-vous à cette ligne, avec le bois de couvert sur Steak's Island, qui conduit au milieu du chenal, jusque près du "Lower Collar" à la tête de cette île, vous pouvez y passer, et plus vous serez près des bords, plus vous trouverez l'eau profonde. Le capitaine Wright placera, au-dessous de cet endroit, des bouées pour indiquer les battures ordinaires maintenant bien connues.

"En attendant, le capitaine Wright, Adam Harris ou William Hoople, offre de descendre tout vaisseau qui se présentera, tirant dix pieds d'eau, soit en remorque ou avec un bon vent.

"CORNWALL, 22 Octobre, 1850."

M. Keefler ayant reçu ordre d'explorer, (et faire son rapport), le pays qui se trouve entre le St. Laurent et la rivière St. Jean, n'a pu faire de rapport par ce qu'il ne lui restait qu'un ou deux mois pendant lesquels il put compter sur un temps favorable; il a été depuis terminé, et est plus favorable qu'on ne l'anticipait; l'évaluation n'excédant pas £15,000; au moyen de ces déboursés, un vaisseau tirant dix pieds d'eau, peut descendre la longueur entière du fleuve St. Laurent, sans passer par une seule écluse, sans délai, et en moins de temps que par toute autre navigation au monde entier.

L'accroissement de commerce que cette entreprise est appelée à attirer dans ce chenal du sud et de l'ouest, repaiera immédiatement les déboursés.

Des avantages si palpables recevront sans doute, la considération la plus favorable de votre excellence.

CANAUX DU ST. LAURENT.

1. GALLOPPES.—2½ milles de long, avec une écluse de garde à l'entrée supérieure, et une écluse de levée, de 8 pieds, à l'extrémité inférieure; dimensions, 200 x par 45 pieds, les mêmes que tout les autres canaux, excepté le Cornwall, quoique la profondeur d'eau à présent ne soit que de 7 pieds, à l'eau basse; un pont et trois maisons d'écluses, un garde-écluses, deux aides à chaque à un coût de £258. Quand les berges seront en bon ordre, on se propose de réduire ces frais à deux garde-écluses, à £50 ou £100 chacun, car ces écluses de garde ne seront plus nécessaires; on réservera plus tard au coût d'entretien.

Il a été payé la somme de £137 10s. Od., pour des terres et un privilège de moulin, et un octroi de privilège de moulin avec 8 jeux de meulière a été émané en 1847; il paraît qu'il y a encore à ce point une force hydraulique suffisante pour au moins huit jeux de meulière de plus; il faudrait aussi y construire une vanne de décharge, en cas que la tranchée demeure dans son état actuel; comme il a été préparé l'année dernière des évaluations pour finir ces ouvrages, mais qui n'ont pas été sanctionnés, il est inutile d'entrer à ce sujet, dans de plus amples détails; le montant et le but de ces travaux peuvent se voir dans le dernier rapport. La profondeur de l'eau au *mitre-sill*, le 18 octobre, était de 7 pieds 9 pouces; le 28 novembre, 5 pieds 9 pouces—cette baisse d'eau extraordinaire était due aux vents de l'est, mais n'a pas été de longue durée. Cette position est importante, en ce qu'elle est la première entrée, à partir du niveau du lac Ontario, dans les canaux du St. Laurent, et règle, conséquemment sa profondeur. Des personnes, dans les Etats-Unis, ont en contemplation, de lier une île de l'autre côté avec la terre ferme. Ce projet devrait être encouragé, en ce qu'il augmenterait l'eau sur ce niveau, ce qui est très nécessaire; et pour la même raison, je recommanderais fortement la continuation de la jetée supérieure du côté inférieur, et non du côté supérieur, ce qui donnera franchement neuf pieds d'eau dans cette tranchée; profondeur indispensable pour le transport prompt et sûr du commerce d'en haut.

2. POINTE IROQUOIS.—Trois milles de long, avec une écluse de six pieds de levée, un pont, et deux maisons d'écluses; les berges en paraissent solides.

Privilèges de moulin.—M. Elliot a construit un moulin à farine à moulanges, avec quatre jeux de meulière, d'un loyer de £35 par an. M. Carman, a aussi retenu un emplacement pour deux scies, au même loyer de £35 courant, à compter du 1er janvier courant, et il paraît qu'il reste encore assez de force hydraulique pour dix-huit de plus, qu'on créera lorsqu'on aura réuni la tranchée supérieure des Galloppes, laquelle, pour le commerce remontant, est absolument indispensable; plusieurs vaisseaux ont été sérieusement endommagés contre les rochers qui ont été laissés dans cette tranchée, et il est extraordinaire qu'on l'ait laissé d'année en année dans cet état dangereux.

On a fait la commande de gros bois pour éviter des avaries de la même nature; ces pièces de bois seront

Appendice
(T.)
13 juin.

placées avant l'ouverture de la navigation, la prochaine saison. Le 18 octobre, profondeur de l'eau au mitre-sill, 7 pieds 3 pouces; 20 novembre, 5 pieds 8 pouces.

3. RAPIDE PLAT.—Quatre milles de long, une écluse de garde et une de levée, 11½ pieds; un pont et quatre maisons d'écluses; deux garde-écluses, et quatre aides; dépenses, £225. Sur le même principe que ci-dessus. On peut se dispenser des gardiens de l'écluse de garde, et l'écluse de levée peut être confiée aux soins de deux hommes, à £100. Les berges sont en bon ordre.

Pouvoir d'eau pour moulins.—Un privilège de moulin pour 6 jeux de meulières a été accordé à Benjamin Chaffey, à un loyer de £61 10s., à compter du 12 février 1849. Ce bail, me dit-on, comprend de s'approprier tout le terrain au-dessous de l'écluse.

C'est pourquoi, il faudrait s'assurer le droit de conduire l'eau au-dessous de son moulin, au moyen d'un ras de marée ou filon supplémentaire pour d'autres privilèges; et il ne faudrait pas perdre cette mesure de vue, vu que l'ingénieur a dit au surintendant de s'approprier autant de terre qu'il serait nécessaire.

Il y a une force hydraulique pour 20 jeux de meulières de plus.

4. FARRAN'S POINT.—Un mille de long; une écluse de levée, de quatre pieds; un pont, et deux maisons d'écluses; un garde-écluse et deux aides; dépenses, £127.

Pouvoir d'eau pour moulins.—Il y a de l'eau pour douze jeux de meulières sans nuire en rien à la navigation. Ce canal a été rendu à peu près inutile, à cause des remorqueurs à vapeur remontant le fleuve.

MODE ACTUEL DE LA NAVIGATION DANS CES CANAUX.

Les steamers, vaisseaux des lacs, berges et toutes autres embarcations, descendent le St. Laurent jusqu'au Canal Cornwall, au moyen des remorqueurs à vapeur, ou du vent; et par la suite, ils se rendront probablement jusqu'au canal Beauharnois, sans toucher à l'un ou l'autre de ces canaux, ou passer par une seule écluse. Les steamers qui n'ont pas assez de force de vapeur pour remonter les rapides ainsi que tous les vaisseaux des lacs, passent par les trois canaux d'en haut en remontant; mais il paraît qu'il n'est passé que huit vaisseaux des lacs par le canal de Farran's Point, ce qui le rend à peu près inutile. Les remorqueurs à vapeur prenant toute espèce de vaisseaux à la remorque en remontant le fleuve du côté américain, ne se servent pas du tout de ce canal. C'est pourquoi, on pourrait éviter tout-à-fait les dépenses de la présente garde.

AMÉLIORATION PROJETÉE.

Le premier plan était d'abord de construire un chemin de touage sur les bords du St. Laurent, depuis Cornwall, jusqu'à Prescott, ainsi que l'indique l'exploration de MM. Clowes et Barrett. L'exploration de l'année dernière n'est pas terminée; mais aussitôt qu'on aura fait quelques sondages, M. Keefer fournira une évaluation de la dépense totale.

D'après les renseignements en ma possession, il paraît que la distance du canal Cornwall à Farran's Point, est de..... 5 milles,
De là au Rapide Plat..... 11 "
Do aux Iroquois..... 4½ "
Do Galoppes..... 2½ "

23 milles
de chemin de touage, auxquels ajoutez 10½ milles de canal, et vous avez un total de 33½ milles. Le

coût de la liaison des Galoppes aux Iroquois au moyen d'un canal continu de 2½ milles, est évalué par M. Keefer à £35,000; l'évaluation pour caler les écluses et le fond de ces dernières, se monte à £34,750; l'avantage de ce canal qui servirait pendant la saison d'été, sans interrompre la navigation, et l'augmentation d'eau qu'il donnerait, sont si évidens que j'en recommande instamment l'entreprise immédiate; de là, la construction d'un chemin de touage de 4½ milles n'excéderait pas probablement £25,000, et donnerait une navigation continue de ce point, jusqu'à Prescott, de 18 milles, ne laissant à être traversé par les vaisseaux à vapeur que 16 milles à partir du canal Cornwall.

Je recommanderais aussi que le chemin de touage, du Rapide Plat à Cornwall, fût évalué, et qu'on y pourvût aussitôt que possible, ce qui rendrait cette partie des travaux navigable en toutes saisons. En attendant, le capitaine du cure-môle à vapeur, devrait être autorisé à employer M. Marshall qu'on dit être le plus ancien et le meilleur pilote; ainsi que les garde-écluses (qui n'ont maintenant rien à faire) à faire des sondages sur la rive nord, et à indiquer les battures principales, qu'ils garniraient eux-mêmes de bouées au printemps; et M. Rubidge qui est maintenant employé à faire faire des sondages pour un chemin de touage sur la rive sud, pourrait en faire le plan; on aurait ainsi presque pour rien une carte de cette partie du fleuve.

DÉPENSES ANNUELLES.

1er septembre.—Payé au député par le collecteur du Port Elgin.....	£160	0	0
Dépenses incidentes.....	21	15	0
Un collecteur de péages, payé par le département de l'inspecteur-général..	100	0	0
Six garde-écluses, à £60.....	360	0	0
Douze aides, à £33 15s.....	405	0	0
En tout.....	£1046	15	0

RÉDUCTION PROJETÉE PAR M. KEEFER.

Voyez le rapport annuel pour l'année passée, page 20, 1er septembre...	£150	0	0
Six garde-écluses, à £60.....	360	0	0
Six aides, 8 mois, £4.....	192	0	0
	£702	0	0

Cette somme, déduite des frais de l'établissement actuel, laisserait £334 15s., comme la somme à être économisée d'après la proposition de M. Keefer.

GESTION PROJETÉE POUR LE FUTUR.

D'après le retour de la saison passée, il paraît que le commerce, par le canal de Farran's Point, tomba de 428 vaisseaux payant péage, à 122; et que depuis, ce canal a été d'une bien médiocre utilité pour le commerce, et ne le sera guère davantage tant que le chemin de touage ne sera pas terminé, on peut donc se passer tout-à-fait de cet établissement.

Mais dans le cas où il arriverait que quelque steamer, berge ou bateau passerait par là, par hasard, en remontant, il devrait y avoir, dans le contrat des forces hydrauliques pour moulins, une condition par écrit qui forcerait les locataires à donner le prix du loyer de deux maisons d'écluses, et à procurer les services d'une personne qui serait présente à l'ouverture de l'écluse, qui verraient à faire fermer les empellemens comme il faut; et pour ce service cette personne aurait droit de recevoir 1s. 3d., ou 2s. 6d., pour chacune des dites embarcations. Le travail d'ouvrir et de fermer les empellemens se ferait par l'équipage, comme sur les autres canaux; ceci ne laisserait que trois écluses de levée au Rapide Plat, aux Iroquois, Galoppes, une distance de 9½ milles.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice (T.)

13 juin.

DÉPENSES PROJÉTÉES.

2 garde-écluses, aux Galloppes, à £50.	£100	0	0
2 do à la Pointe Iroquois, à £50.....	100	0	0
2 do au Rapide Plat, à £50.	100	0	0
Il n'en faut point à Farran's Point.....			
	£300	0	0

Pendant la saison d'hiver, ce canal devrait être sous les soins des officiers de douane de Prescott, et des officiers des Galloppes. Le 1er garde-écluse en aurait la surintendance immédiate, et il ne faudrait pas d'autre surintendance, ce qui réduirait les dépenses sur ces canaux de £070 15s. 0d., par année.

SURETÉ DES TRAVAUX.

D'abord un bon contre-maitre (on recommande l'homme qui est à la Pointe Iroquois) à 10s., par jour, et dix hommes, à £4 par mois, 8 mois..	£440	0	0
Péages et dépenses incidentes, 8 mois, à £5.....	40	0	0
	£480	0	0

par année, ce qui équivaut à £60 par mois pendant la saison de la navigation.

On pourrait employer les hommes de l'établissement à sablonner et pierroter (graveling) les berges d'un bout à l'autre, de manière à rendre ces dernières parfaitement sûres. Ceci mettra les dépenses au même niveau que pour les autres travaux de même nature, coût, disons deux années, £480, = £960; intérêt £57 12s., et obvierait à la nécessité d'avoir deux écluses de garde, lesquelles à £250 chacune, donne une économie d'au moins £200 par année.

On ne se propose pas, dans l'arrangement projeté, de diminuer les gages des manouvriers, mais, au contraire, de les augmenter, afin de pouvoir se procurer les services des meilleurs hommes.

On peut se dispenser du collecteur de péages; ses fonctions peuvent être remplies par les collecteurs des douanes, soit à Prescott ou aux nombreux ports sur cette ligne plus bas. Le montant total perçu n'est que de £94 16s. 10d.

Les maisons d'écluses devraient être louées à la condition que les locataires veilleraient à la tranchée pendant la saison d'hiver, et feraient leur rapport sur icelle quand cela serait nécessaire.

Il ne faut pas de surintendant pour ces courtes tranchées. Les fonctions à remplir ne sont pas clairement définies ni bien comprises, car autrement, j'aurais cru de mon devoir d'exprimer fortement ma désapprobation de l'opération et de la gestion de cette partie de l'ouvrage, car on a employé le cure-môle à vapeur et les bacs, pendant la plus grande partie de la saison, à creuser l'entrée du canal de Farran's Point, ouvrage qui n'était pas nécessaire; tandis qu'ils auraient pu être employés utilement à l'entrée des canaux d'en haut, lesquels auraient dû être terminés les premiers.

Du moment qu'il s'aperçut de ce changement dans le commerce, le surintendant aurait dû notifier ce département, et indiquer si, dans les conjonctures, les services des garde-écluses et des aides, étaient encore requis.

5. CANAL CORNWALL.—11½ milles de long, à sept pieds d'écluses, avec 48 pieds de levée, dimensions, 200 x 55, avec neuf pieds d'eau francs, et on pourrait y en ajouter un autre par la suite, et à peu de frais, si cela devenait nécessaire.

On donna à ces écluses les dimensions plus haut pour permettre aux vaisseaux à roues et portant du

fret d'y passer, et elles n'ont pas un pouce de plus large qu'il ne leur sera nécessaire dans quelques années; ces écluses sont trop courtes de 50 pieds, et quand on les changera les empellemons d'en haut devraient être calés au niveau de ceux d'en bas, laissant les dimensions 250 x 55; et si les cinq écluses nécessaires pour lier le canal Beauharnois au lac Champlain, étaient de la même grandeur, dès que la tranchée serait terminée (car un fort bateau peut passer, en remontant, par les écluses d'en haut) les steamers de la première classe pourraient entrer en concurrence pour le commerce de New-York.

Pouvoir d'eau pour moulin.—Il n'y a encore en opération que deux bons moulins à farine, et un moulin à soie; et ils ont été arrêtés à cause du manque d'eau, quoiqu'il y en ait une abondante provision tout le long de la route.

DÉPENSES DE L'ÉTABLISSEMENT ACTUEL.

1 surintendant.....	£100	0	0
1 percepteur de péages..	100	0	0
4 garde-écluses, à £70, 2s.....	304	8	0
1 do do	60	0	0
1 garde pont.....	50	0	0
20 aide-garde-écluses, à £33, 15.....	675	0	0
	£1349	8	0

RÉDUCTION ÉVALUÉE POUR 1851.

1 surintendant.....	£150	0	0
5 garde-écluses, à £50..	250	0	0
0 aides, à £4 pour huit mois.....	288	0	0
1 garde pont, à £5.....	40	0	0
	£728	0	0

lesant une réduction de £621, 8s. 0d., le montant des péages perçus est de £101 8s. 7d.

Si l'on suit le principe de forcer l'équipage d'ouvrir et fermer les empellemons, il n'est pas nécessaire de mettre plus de deux hommes par chaque écluse.

Si le commerce passe par les rapides, il ne faudra qu'une écluse; pour cette saison, on peut se dispenser de 4 hommes à £32, ce qui laisse une dépense de £640 par année, ou une économie de £709 8s.

RÉPARATIONS FUTURES.—On recommande la construction d'une vanne de décharge en pierre, de 100 pieds de large à la pointe au-dessous de "l'Upper Cellar," ainsi que la réparation en entier de la vanne de décharge inférieure en bois, et du conduit souterrain, avec une vanne de décharge en pierre à chaque écluse de levée.

Trois bacs, avec un nombre d'hommes commandés par un contre maitre devraient être employés, d'avril à novembre, à renforcer les berges et à veiller à l'écluse de garde—et continuer ainsi un, deux ou trois ans, jusqu'à ce que les berges soient élargies de 2 à 7 d'un bout à l'autre; à étancher l'eau au moyen d'égoûts, à boucher toutes les voies d'eau, et à garnir les berges de graviers et de sable, afin de prévenir toute irruption d'eau.

Les frais de réparations, l'année dernière, pendant une semaine, ont été très considérables, à cause du manque d'une vanne de décharge. Les fonctions de percepteur des droits de péages devraient être remplies par les douanes, et le surintendant devrait avoir la direction des tranchées d'en haut, jusqu'à Prescott.

6. CANAL BEAUHARNOIS.—11½ milles de long; 9 écluses, 82½ pieds d'écluses; il n'y a pas de vannes de décharge sur la ligne de ce canal, ni aucun moulin ou autres machines, quoiqu'il y ait à la main, des forces hydrauliques illimitées. Une des raisons que l'on donne, c'est qu'il n'y a pas encore été construit de vannes de décharge.

Appendice (T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

18 juin.

DÉPENSES ACTUELLES.

1 surintendant	£100	0	0
1 percepteur	100	0	0
1 garde-Écluse.....	76	2	0
8 Do do à £50....	400	0	0
1 garde-pont	50	0	0
Traversier et aide.....	67	10	0
16 manouvriers, à £38 15s.	540	0	0
3 do à £33 15s...	107	5	0
	<hr/>		
	£1494	17	0

DÉPENSES PROJÉTÉES

Surintendant.....	£150	0	0
5 Gardes Ecluses, à £60..	300	0	0
13 Aides, à £32.....	416	0	0
Traversier.....	64	0	0
	<hr/>		
	£930	0	0

ce qui ferait une réduction de £564 17s., par année; on propose le même changement que ci-dessus.

Le montant total des droits de péages perçus, £840 7s. On devrait suivre la suggestion de M. Ellis, concernant les droits de péages; on devrait écrire à M. Gough à ce sujet.

L'emploi d'un percepteur ici, dépendra du montant de droits de péages ou des articles débarqués à cette localité; je n'ai pas obtenu de renseignements à cet égard. Mon avis est, pour le présent, qu'il ne faut pas de percepteur ailleurs qu'à Montréal, Lachine, Beauharnois et à l'écluse St. Anne, et je ne crois pas, non plus, qu'il faille un surintendant, vu que celui de Montréal peut remplir cet office; et l'établissement devrait garder les trois bacs jusqu'à ce que les berges soient rendues solides d'une extrémité à l'autre.

7. CANAL LACHINE.—8½ milles de long; 6 écluses avec 45 pieds de montée.

DÉPENSES.

1 collecteur	£200	0	0
1 aide	60	0	0
1 do à Lachine.....	125	0	0
1 maître de quai.....	100	0	0
3 hommes, pendant 7 mois	138	0	0
1 surintendant	140	0	0
3 garde-écluses et 1 pont.	304	10	0
3 do 3 do	360	0	0
1 do	50	0	0
15 aides, 1 do, £34 17s. 6d.	558	0	0
1 do	46	0	0
2 maisons.....	122	1	3
	<hr/>		
	£2210	1	3

DÉPENSES PROJÉTÉES PAR L'INGÉNIEUR.

1 surintendant.....	£150	0	0
4 garde-écluses, à £60..	240	0	0
6 aides, £32.....	192	0	0
3 garde-ponts, £40.....	120	0	0
4 aides, £32.....	128	0	0
1 percepteur	250	0	0
1 aide	75	0	0
1 do à Lachine.....	75	0	0
1 maître de quai.....	75	0	0
	<hr/>		
	£1305	0	0

Economie projetée..... £805 1 3

Les remarques de M. Barritt, en 1845, tendent à corroborer ce que dessus.

DÉPENSES ADDITIONNELLES ET AMÉLIORATION PROJÉTÉE.

D'après le rapport ci-annexé de M. Keefér, il appert, qu'avec un déboursé de £2,600, on pourrait obtenir dix pieds d'eau de profondeur sur le niveau supérieur, simplement en exhaussant le chemin de touage sur une courte distance; évitant ainsi les frais considérables d'ouvrir un autre chenal autour de l'é-

cluse, pour fournir le canal d'eau pendant la sécheresse de la saison,—augmentant la force hydraulique, en produisant une inclinaison de deux pieds à 4½ milles de Montréal, améliorant la navigation, et épargnant la dépense de garde-écluses aux écluses de garde.

Pouvoir de moulin.—C'est ici l'endroit le plus important de la route pour les manufactures et dont la valeur n'a pas été appréciée, non en ce qui regarde le montant des loyers, mais par rapport au montant de droits de péages qui en proviennent; chaque moulin marchant fournit un revenu au canal, par la quantité de fleur et de bled qu'il s'y moule, ce qui lui donne le droit décidément à la préférence dans le choix des meilleurs sites.

GESTION PROJÉTÉE.

Il y a dans Montréal cinq établissements différents pour remplir certaines fonctions. 1er pour percevoir les droits de douanes, et qui se compose de quelques 40 individus, collecteurs, *landing surveyors*, *tide surveyors*, *landing waiters*, *tide waiters*, et garde-magasins, 1, 2, 3 et 4 commis pour ces dernières et autres aides, à un coût d'environ £5,250 par année.

2. Perçoit les droits affectés au paiement du capital dépensé pour la construction du havre, sous le contrôle de trois commissaires sans salaire, avec un secrétaire, un maître de quai, surveillant, commissaire, etc., etc., se montant à quelques £1100.

Le trésor provincial est obligé au paiement de l'intérêt du capital dépensé, quoique la cité de Montréal paie la taxe pour cette saison: les nominations sont aussi faites par le gouvernement.

3. Perçoit les droits sur les vaisseaux, steamers, etc., etc., affectés à l'entretien des phâres, le long d'une partie de la distance jusqu'à Québec, le droit de 1½ denier par tonneau, égal au montant de tous les droits de péages payés depuis Montréal, jusqu'à Prescott, sur les canaux, phâres, et toute autre dépense; un trésorier, secrétaire, aides, à un coût d'environ £500. Les compagnies ou les directeurs, sont aussi nommés par le gouvernement; on devrait s'assurer si ces deux ou trois fonctions séparées ne pourraient pas être remplies dans un seul établissement.

4. Sur le canal, pour la perception des droits de péages, se composant de percepteurs, maîtres de quai, etc., à un coût d'environ £625.

5. sous le contrôle du bureau des travaux, pour la surintendance immédiate des ouvriers; les dépenses extraordinaires de direction sur cette route, comparées à celles de la route de New-York, ont été mentionnées dans le rapport No. 1, ainsi que les effets préjudiciables qui en résultent pour le commerce. La question de savoir si les droits perçus sur le commerce, ne pourraient pas l'être d'une manière beaucoup plus économique, et avec la même efficacité à Québec où, pour cet objet, il se dépense actuellement £7085, est digne de considération.

Sur l'Hudson on n'a pas cru nécessaire d'établir un autre port que celui de New-York, quoiqu'il s'y fasse dix fois plus d'affaires qu'ici.

CHANGEMENTS OU AMENDEMENTS.

1. Perception de droits additionnels pour les bassins, pour tenir ces derniers en état de réparation, et pour payer les dépenses.

2. L'emploi d'autant de maîtres de pesée qu'il en faut pour surveiller les chargemens, et faire faire des retours vrais et complets, en cas que les hommes employés par la douane ne fassent pas l'affaire.

ÉCLUSES DE PESÉE.

La nécessité d'écluses de pesée est apparente; les commissaires du canal Erie rapportent qu'un quart

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

des péages dérive de leur établissement. Quand elles se feront, on devra en rendre les dimensions propres à l'admission de steamers portant une cargaison d'au moins 1000 tonneaux ; néanmoins, on ne devrait pas les commencer avant que la ligne entière ne soit terminée et n'ait été deux ou trois ans en opération.

GARDE-ÉCLUSES.

D'après le rapport de l'ingénieur en chef, ainsi que d'après les retours de M. Gough, 28 octobre, il appert, qu'excepté le surintendant, il n'y a pas à ces écluses un seul ouvrier ou personne habituée à travailler le bois et le fer.

La brèche qui a eu lieu ici l'année dernière et le délai qu'elle a causé, démontrent la nécessité de choisir des constructeurs de moulins, des charpentiers, forgerons ou ouvrier en bois et en fer ; on devrait leur donner de bons gages pendant la saison de la navigation ; après quoi, on ne retiendrait que ceux à qui est confié immédiatement le règlement de l'eau. Si vous en avez besoin sur le canal, payez les au prix comme manouvriers, autrement, vous les privez de la chance d'être utiles à d'autres, et c'est une perte de travail.

SURINTENDANTS.

La ligne entière de ce canal démontre le besoin d'une surintendance judicieuse.

Le chemin de touage n'a jamais été nivelé, il n'y a pas eu d'égoûts d'ouverts, et les débris et gravais s'étaient accumulés sur les berges. Le chemin de touage était encombré de pierre, bois, etc., etc. La même inattention se faisait remarquer sur le canal—les maîtres de vaisseaux se plaignant de ce que les cables se brisaient, quand ils étaient amarrés au quai, par la commotion d'eau produite par les roues.

La longueur du toms de relai. Après enquête, on a trouvé que ces fonctions n'étaient pas bien comprises ; les loyers sont en arrière, les locataires refusent de payer, tous demandant du rabais, et personne muni d'autorité ou ayant aucun intérêt apparent à cet égard—ce qui, on s'en convaincra après examen, a causé des pertes sérieuses.

Il me semble que les devoirs du surintendant peuvent s'étendre avec avantage jusqu'à Beauharnois, sinon jusqu'à Prescott. Un seul homme pratique, avec un salaire de £250, montant et descendant chaque semaine, veillerait à l'ordre mieux que s'il est stationnaire ; la distance n'excède pas celle du canal Welland, et les steamers remontant tous les jours donnent les mêmes facilités d'inspection.

D'après la position de ces courtes tranchées, et la qualité durable des matériaux dont elles sont faites, il n'est pas nécessaire d'avoir un surintendant scientifique ou professionnel. Un seul devrait avoir sur sa ligne le contrôle entier sur les hommes, pour les renvoyer ou les employer quand cela est nécessaire. Ce système procurerait bientôt des hommes très qualifiés pour être surintendants, lesquels auront à honneur de tenir le canal sous leurs soins dans le meilleur ordre possible, car ils sentiraient que toute la responsabilité pèse sur leurs épaules.

Ce système procurerait aussi les hommes les plus capables d'être garde-écluses et manouvriers. L'industrie, la vigilance et la sobriété assureraient toujours de l'emploi, en ce qu'il n'y aurait pas d'autre règle que la capacité, tandis que, sous le système actuel, il est nommé fréquemment des favoris ou des personnes totalement incompétentes, et le gouvernement est continuellement sujet à une imposition grossière dans les recommandations qui lui sont faites pour ces petits emplois.

L'ingénieur, le commissaire, ou la personne en charge du canal, devrait être obligé d'en faire l'examen au moins une fois par mois pendant la saison de la navigation.

17

La perception des droits de péages pourrait être, dans plusieurs cas, avantageusement combinée avec le département des douanes, dont les officiers reçoivent une rémunération pour d'autres fonctions, comme au port Colborne et au port Dalhousie. Tous les officiers devraient faire leurs retours et les adresser directement au département des Travaux Publics, donnant la quantité, la valeur et le montant des péages sur chaque article ; le nombre et le tonnage des vaisseaux etc., etc., sur le plan préparé et fortement recommandé par la compagnie du canal Welland en 1834. La négligence qu'on a mise à les continuer a supprimé nombre de renseignements précieux.

AMENDEMENT DES RÈGLES ET RÈGLEMENTS.

1. Que tous les steamers ou vaisseaux devraient prendre la droite en montant ou descendant le canal. Et que tout vaisseau pourra hisser une partie de sa voile si cela ne nuit pas au passage des autres vaisseaux.

2. Aucun steamer ne pourra se servir de ses roues de manière à produire de la commotion dans l'eau, dans aucun bassin où il y a des vaisseaux amarrés.

3. Impôt d'amendes.

Les taux actuels embrassent le paiement en entier de tous les dommages encourus. Ainsi, un vaisseau peut, en passant, briser une ou deux paires d'empellimens, dont la réparation peut se monter à plusieurs centaines de louis. Il en est résulté que l'amende n'est jamais payée, et que le public ne reçoit aucune compensation ; et si le paiement de ces dommages était rigidelement exigé, c'est une question de savoir si la grande disproportion des risques n'empêcherait pas les capitalistes de construire des vaisseaux. L'expérience prouve, qu'outre le risque actuel encouru et qui n'a pas encore été senti, les vaisseaux évitent les canaux quand cela est praticable ; le canal Caldonia en est une preuve suffisante. L'usage et la détérioration des cables, du gréement et de la coque des vaisseaux, outre le travail et le délai, forment tous des mécomptes et des empêchemens.

Il est décidément de l'avantage du public d'encourager les vaisseaux de toute manière, parce que, comme un moulin, chaque vaisseau de plus, ajoute du capital pour attirer des droits de péages au canal.

Aucun vaisseau ne commet de dégâts de propos délibéré ; c'est généralement le résultat d'un accident. Qu'on porte une amende à £100, au maximum, et qu'on en exige rigidelement le paiement, et l'on pourra compter sur des précautions et un prompt paiement.

4. Pour de petits dommages, une amende de pas plus de cinq louis ; le surintendant aurait, dans son jugement, à en décider sur le champ et sans retarder le vaisseau, et à faire son rapport au bureau principal.

REMORQUEURS OU CORDILLE.

Quoique la ligne actuelle ait eu pour effet de diminuer le prix du fret, néanmoins, d'après la manière imparfaite et à la hâte dont elle a été établie, elle n'a pas produit une satisfaction générale.

Messrs. Calvin et Cook, ayant discontinué leur présent contrat, ont offert de fournir le Guillaume IV., de 100 chevaux de force ; un nouveau bateau, de 85 chevaux ; le Charlevoix, 65 chevaux ; le Raftsman, 65 chevaux ; et de garder le Transit et le Chiestain, 60 et 45 chevaux, en réserve, pour être employés quand cela serait nécessaire, le tout moyennant la somme de £2000 pour la première année, diminuant de £250 par année, pendant cinq ans.

Les bateaux voyageraient comme suit : ils laisseraient Kingston de deux jours l'un, à 6 P. M., en descendant ; gagneraient Prescott, à une vitesse de 5 milles à l'heure, 70 milles, à 8 A. M., arriveraient à Beauharnois, à une vitesse de 8 milles, 92 milles, à 8

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

A. M., et seraient à Montréal, 36 milles, le second jour à midi ; faisant deux nuits et un jour et demi seulement.

En remontant ; laisseraient Montréal le matin, et arriveraient à Kingston en quatre jours et trois nuits, accomplissant le voyage dans la semaine, en montant et descendant. Le tarif actuel, 4s. par mille, pour remonter les vaisseaux de la plus grande classe, et 2s. pour les descendre, ou £00 pour le voyage, est moindre que le prix payé sur le Welland avec des chevaux, et n'est pas déraisonnable.

Si, cependant, on entrait en contrat avec quelque ligne, il faudrait prendre garde de donner la préférence aux vaisseaux de lacs qui ont une cargaison de long cours, sur les barges avec des cargaisons prises au passage, d'après les termes de l'avis : il faudrait, de plus, obliger les remorqueurs à se rendre directement de Kingston à Beauharnois par le fleuve, et d'autres remorqueurs à rencontrer et à conduire les vaisseaux, depuis ce canal directement à Lachine, sans délai, et *vice versa* d'un bout de l'autre, ainsi qu'il est indiqué dans la lettre de Calvin et Cook.

Quoique ce plan serait une grande amélioration, il ne serait pas encore suffisant pour ce commerce. Je recommanderais, en préférence, la construction de deux remorqueurs, de 48 pouces de cylindre, ayant plus de 100 chevaux de force, ne tirant pas plus de 4 pieds d'eau, lesquels formeraient une ligne journalière entre Prescott et Cornwall, en montant et en descendant. Ce plan donnerait au commerce les facilités nécessaires pendant quelques années. Quoiqu'une ligne de remorqueurs, ainsi établie, lierait ces canaux, néanmoins, ces derniers n'offriraient pas les mêmes facilités pour un chemin de touage le long des berges pour les vaisseaux voiliers qui remontent le courant, et sans la construction duquel il faudra bientôt qu'ils cèdent la place à la vapeur. L'expérience des deux dernières années est une preuve suffisante qu'un chemin de touage entre Cornwall et Prescott, et des murs de pierre sur le côté de chaque tranchée, sont indispensables pour assurer le plus bas prix du fret. Ceci une fois fait, le gouvernement n'a plus besoin de remorqueurs. Le transit sera partagé entre des gros vaisseaux voiliers et les larges bateaux à vapeur pour fret, passant par toute la route. Cette opinion est appuyée sur les facilités remarquables qu'offre cette navigation, de descendre sans passer par une seule écluse. En remontant, il n'y a que 25 écluses, avec 205 pieds de montée, dans une distance de 27 milles, et 31 milles de courant jusqu'au lac Ontario ; il reste 38 milles dans les niveaux supérieurs à travers les canaux, et 104 milles par le fleuve, dans l'eau tranquille.

La requête de M. Gough, demandant une rémunération additionnelle, après que l'augmentation des droits sera imposée, n'est que raisonnable ; il est actif, industrieux, intelligent et zélé, toutes qualités qui lui donnent droit à une compensation libérale.

Je n'ai pas de renseignements suffisants concernant les officiers à Lachine, Beauharnois ou Ste. Anne, pour former une opinion sur leur utilité ; il me semble qu'un seul officier à Montréal pourrait remplir tous les devoirs, mais une investigation aurait bientôt décelé la question.

CANAL CHAMBLY.

Distance 12½ milles ; 9 écluses, 68 pieds de montée ; dimensions 120 x 23, avec 5 pieds 6 pouces d'eau de profondeur.

DAME ET ÉCLUSE DE ST. OURS.

Cet ouvrage est immédiatement lié à, et forme partie de la navigation ci-dessus ; longueur de la rivière Richelieu au-dessous du canal Chambly, 26

milles ; une écluse, avec de 5 à 7 pieds de montée ; dimensions, 200 x 45 ; 8 pieds d'eau de profondeur.

Pouvoir d'eau pour moulin.—Quoique l'art et la nature réunis aient fait de cet endroit le plus beau site possible de forces hydrauliques, cependant il n'y a pas encore une seule machine en opération ; et il n'a été fait jusqu'à présent qu'une ou deux demandes de forces hydrauliques. Néanmoins, comme il y a une provision d'eau illimitée avec une forte pente, il n'y a pas de doute, qu'avec le tems, elle ne soit utilement employée. On peut sans craindre l'évaluer à 100 jeux de meuliers, qui produiraient à peu près £250 par année.

La dame à St. Ours fut construite sans un radier pour briser la force de l'eau ; omission qui a causé des dépenses additionnelles considérables.

Après avoir examiné les canaux du St. Laurent, en passant par les chenaux du Long Sault, et constaté qu'il n'existait aucun obstacle dans le lit du fleuve jusqu'à Beauharnois, pour les vaisseaux descendans, je revins à Chambly le 24 octobre ; et de concert avec l'ingénieur, après avoir examiné les différens sites hydrauliques, je fis des arrangements pour employer M. Merrill, le surintendant de l'Outaouais, et M. Borne, le surintendant en office, à creuser le canal à 8 pieds de profondeur d'un bout à l'autre, ainsi qu'il est indiqué au rapport No. 2. Et le zèle que ces MM. y mettent, ne me laisse pas de doute qu'ils réussiront. Dans ce cas, nous pouvons anticiper une grande amélioration dans cette navigation pour la saison prochaine. Afin de faciliter cette amélioration, je recommanderais fortement l'enlèvement des deux petites barres qui se trouvent vis-à-vis Montréal, et le placement de poutres dans le "Down Rock," tel que suggéré par M. Keefer, afin d'ouvrir un passage clair et sûr par les rapides de Lachine ; considération bien pressante, si l'on songe à la valeur du tems, et à la concurrence active du railroad d'Ogdensburgh. Si tous ces arrangements ont lieu, viz : remorqueurs laissant Kingston de deux jours l'un, et se rendant directement au Canal Beauharnois ; le placement de bouées le long du chenal du fleuve d'un bout à l'autre, et l'enlèvement des barres sur les rapides de Lachine. Le creusement de ce canal jusqu'à huit pieds, permettra à un vaisseau portant une cargaison de deux mille à deux mille cinq cents barils de fleur, de laisser Cleveland le matin, arriver au canal Welland—

200 milles sur le lac Erié dans.....	2 jours.
28 do Welland	1 do
170 do lac Ontario	2 do
130 do St. Laurent à Montréal, 1 do	
72 do St. Laurent à Chambly, 1 do	
18 do Canal Chambly,.....	1 do
150 do lac Champlain,.....	2 do

738 milles en tout, dans..... 10 jours, dans lesquels ils passeront ces canaux de 54½ milles.

Ou bien il permettra à un steamer de lacs avec 3000 barils de fleur de passer du canal Welland à Laprairie en deux ou trois jours ; de transborder, à ce dernier endroit, sa cargaison à bord du railroad jusqu'à St. Jean, laquelle arrivera à Whitehall, en trois ou 5 jours en tout—gagnant par le railroad le tems qui serait perdu par la route de circuit du Richelieu et du canal Chambly.

BAIE DE BURLINGTON.

Ce canal n'a pas d'écluse, d'un quart de mille de long, a déjà coûté £80,000, et quand il sera terminé comme il devrait l'être, il coûtera de £90,000 à £100,000. Afin de rencontrer cette dépense additionnelle, il faudrait faire la révision des droits de péages et s'en tenir, autant que possible, aux taux de

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice (T.)

13 juin.

1847. M. Keeser prétend qu'il n'y a pas de frais additionnels de gestion nécessaire ici, le garde-pharo ayant la charge du tout.

PORT STANLEY.

Le montant des déboursés faits dans ce havre, a été d'environ £25,000, et repaiera amplement le coût de la construction. Il est maintenant sous contrat, et si ce dernier est suivi régulièrement, le havre sera terminé pendant la saison courante. On se plaignait beaucoup de l'entrée, l'année dernière.

RELATIVEMENT AUX TRAVAUX LOCAUX.

Il était probable que les havres paieraient; comme une partie était conduite par des commissaires, et une autre partie par des compagnies particulières, on a cru qu'il valait mieux disposer de tous, avec la condition que le gouvernement pourra en reprendre possession par la suite, s'il le juge à propos.

CANAL WELLAND.

Distance, lac Erié au lac Ontario, ligne directe, de Port Colborne au port Dalhousie, 28 milles.
Port Maitland à la Jonction, 20 do
Dunnville au Broad Creek, 5 do
Tranchée de Chippewa sur la rivière Niagara, 0½ do

En tout..... 53½ milles

27 écluses sur la ligne principale, y inclus..... } 12 à 15 pieds de montée.
1 écluses de garde à port Colborne..... } 6½ pieds.
1 do port Robinson.
1 garde à Dunnville, et 1 écluses de montée à port Maitland } 0 "
1 à la jonction..... 2 à 3 "
1 au port Robinson..... 10
1 à l'Aqueduc 10

38 écluses en tout.
1 dame à la Grande Rivière, 2200 pieds, de berge à berge.
1 Aqueduc sur le Welland, 316 pieds de long.
27 vannes de décharge.
2 maisons d'écluses.

Dans le rapport de 1843, les commissaires recommandaient que l'on continuât d'employer, après la terminaison de l'ouvrage, un contre-maitre et un charpentier, à un salaire de £150 par année, ainsi qu'un commis au même prix; et, ces employés, à leur avis, suffiront pour l'établissement local. On aura besoin d'un surintendant, d'un ouvrier pratique et actif, à £250 par an, avec quelques 50 garde-écluses et leurs aides, le tout à un coût d'environ £3000, à peu près le même que sur le St. Laurent.

Dans le dernier rapport, M. Keeser évalue le coût à environ la somme ci-dessus.

Comme il ne faut pas d'autre allocation que celle déjà évaluée par les ingénieurs en office, que l'ouvrage sur le niveau du lac Erié avance d'une manière satisfaisante, avec toute probabilité d'être terminé cette année, et comme le nouvel aqueduc sera ouvert ce printemps, il n'est pas probable qu'il intervienne aucun obstacle pour empêcher le parachèvement de ce canal, alors qu'un vaisseau pourra passer d'un lac à l'autre en un jour, et à un coût plus modéré que sur aucun autre canal au monde encore connu, de la même longueur. Outre les facilités naturelles qu'il possède, il a été suggéré par des propriétaires de vaisseaux, d'éclairer le canal au gaz, afin de pouvoir admettre les vaisseaux à toute heure. Sa position est des plus favorables; en fabriquant le gaz à l'écluse

Appendice (T.)

13 juin.

No. 2, Ranney's mill, il monterait jusqu'à Thorald dans le même conduit, laissant deux lumières brillantes à chaque écluse et pont. Les trois écluses qui restent au port Dalhousie, à Allanburgh, et au port Colborne, seraient éclairées à l'huile. Une taxe de 5s. par voyage, sur chaque vaisseau, paierait les dépenses, et produirait une grande économie de tems. Je suis heureux d'apprendre qu'on se propose de s'adresser à la législature pour obtenir une chartre d'incorporation pour effectuer cette amélioration. C'est peut-être le moment de recommander l'achat des parts de la compagnie de navigation de la Grande Rivière. Cela pourrait se faire sur le même principe suivi pour l'achat des parts des actionnaires de la compagnie du canal Welland, sans qu'il fût nécessaire d'y mettre un sou des revenus publics; et simplement en donnant plus d'extension au crédit public. Par exemple, nonobstant les faux rapports qui ont été faits touchant le coût du canal Welland, faux rapports qui se répètent de tems en tems, dans des motifs d'intérêt;

Le tableau suivant est soumis pour l'information du public:—

Le gouvernement, à l'époque de l'union, prit la responsabilité de la dette due au public par les actionnaires.

Un tableau de laquelle est donné dans le dernier rapport, table No. 4, page 37, viz:—

En vertu de la 7e Geo. IV, ch. 20..	£25000
Do 8e do do 17..	50000
Do 11e do do 11..	25000
Do 1er Guil. IV, do 18..	40000
Do 3e do do 55..	7500
Do 4e do do 39..	50000
Do 7e do do 92..	68144
	£275844

En 1843, on émana des bons en faveur des actionnaires particuliers, se montant à..... £117800

Fesant en tout..... £393444

Pour lesquels la province s'est acquis un canal, liant le lac Erié et l'Ontario ensemble, et avec toutes les dépendances y attachées; et quoiqu'on y ait dépensé depuis de fortes sommes, on pourrait aujourd'hui le vendre à un prix plus élevé que celui de sa construction.

La Grande Rivière est une simple extension du canal Welland remontant vers l'intérieur, et n'augmenterait pas, si elle était sous le même contrôle, les frais de gestion et d'entretien.

D'après l'évaluation de l'ingénieur, il appert, qu'avec un déboursé de £7500, les quatre écluses pourraient être allongées, et que l'on pourrait obtenir une profondeur de quatre pieds d'eau depuis Cayuga, endroit où se termine le canal Welland, jusqu'à Brantford, quelques soixante milles plus haut.

Le capital de la compagnie de navigation de la Grande Rivière, est de £50,000; le revenu provenant des péages et des loyers, était de £2,850, en 1849; les dépenses de gestion et de réparations furent pendant la même année de £722. S'il était émané des bons pour £25,000, à cinq par cent, l'intérêt serait de £1,250, laissant £1,750 par année, pour gestion et réparations; quand le revenu aurait atteint la somme de £4,000 par année, on pourrait émaner d'autres bons au montant de £25,000, ce qui demanderait £3000; l'ouvrage fournirait aussi cette somme, et quand le revenu aurait atteint £6,000, on pourrait encore émaner d'autres bons au montant de £25,000, en compensation des déboursés de l'intérêt par les actionnaires.

Au moyen de cet arrangement, on ne toucherait pas au revenu public, et un commerce de grande valeur

Appendice
(T.)
13 juin.

et qui s'en va dépérissant aujourd'hui, serait assuré au public.

DÉPENSES ADDITIONNELLES PROJETÉES SUR LE ST. LAURENT.

1 ^{re} évaluation, voir le dernie rrapport.			
2 ^e à rajouter.			
1 parti d'hommes aux quatre stations d'en haut, deux ans, page 10.....	£1000		
1 do Cornwall, trois ans....	1500		
1 do Beauharnois,.....	1500		
1 do Lachine,.....	1000		
3 ^e vanes de décharge en réparation.....	2100		
4 ^e exhaussement du niveau supérieur de Lachine,.....	2600		
Indispensable pour la sûreté des canaux, £	0,700	0	0
5 ^e union des tranchées supérieures, voir dernier rapport, page 10...	35,000	0	0
6 ^e y ajouter 16 milles de chemin de touage,.....	16,000	0	0
Aussi, construction de deux forts remorqueurs à vapeur à £5,000..	10,000	0	0
	£70,700	0	0

Cette communication a beaucoup souffert de l'impression erronée sous laquelle on était, qu'elle était terminée. Cette impression a empêché la législature de voter le montant nécessaire pour la terminer de suite; elle en a retardé l'utilité d'année en année, et a continué des dépenses inutiles dans l'établissement comme pour les réparations. Jusqu'à aujourd'hui, il n'y a aucunes vanes de décharge pour régler les niveaux ou fournir des forces hydrauliques.

Le plus tôt aucun ouvrage public est terminé, le moins coûtera sa construction, en ce qu'on se dispense des frais de génie et des établissemens nécessaires pour conduire cet ouvrage, outre qu'on s'assure une rémunération par les droits de péages. Une écluse peut être terminée dans le même tems qu'une autre,

et un mille de canal creusé en même tems qu'un autre mille, il ne faut, par conséquent, que connaître le sujet et les arrangemens pris avant de commencer, pour s'assurer du parachèvement d'un ouvrage dans un espace de tems donné.

Le canal Champlain, s'il est tracé et mis sous contrat cet automne, peut être terminé en 1853.

COUT ACTUEL ET FUTUR DE GESTION.

Les remarques qui précèdent donnent la distance, le nombre d'écluses, les dépenses actuelles, et la réduction projetée sur chaque tranchée séparée des canaux du St. Laurent, d'où il appert, que 41 milles avec 27 écluses de montée coûtent... £1604 0 0
Réduction projetée sur iceux..... 2486 0 0

Laissant pour les dépenses futures.... £3668 0 0

Sur laquelle somme, quand les ouvrages seront finis et ronds solides, on peut économiser celle de £665, laissant les dépenses à peu près les mêmes que sur le Welland—£3000.

Samuel Keefer, écuyer, ingénieur civil, ayant fait au long dans son dernier rapport, l'évaluation des dépenses futures, il n'est pas nécessaire d'en récapituler les détails; il suffira de mentionner, qu'après examen personnel, je suis persuadé que ses plans peuvent être suivis, quoique, tel que dit dans les remarques antérieures, il devrait y avoir un changement dans la compensation.

Les gages des garde-écluses devraient être augmentés, et on devrait se dispenser des services d'autres employés, surtout aux écluses de garde.

COUT DES TRAVAUX PROVINCIAUX.

Canal Welland.....	£1,209,186	0	0
Canal St. Laurent.....	1,364,450	0	0
Canal Chambly.....	80,764	0	0

En tout £2,744,400 0 0

laquelle somme, à 5 par cent, est égale à £137,220 par année.

Le capital ci-dessus a été dépensé sur les Travaux Publics suivans.

NOMS DES CANAUX.	DISTANCE, MILLES.			No. des écluses.	Montée en pieds.	
	Niveau supérieur.	Entre les écluses.	Total.			
Welland.....	14	39½	*53½	33	341	Coût par mille, dans une distance de 53½ milles, 33 écluses, avec 341 pieds d'écluses, £24,397 17s. 2d. Canaux du St. Laurent, en tout, 41 milles, 25 écluses, 205 pieds d'écluses, coût £33,279 par mille, outre les dépenses originelles sur le Lachine. Dimensions des écluses.—St. Laurent..... 200 x 45 Cornwall..... 200 x 55 Welland..... 150 x 26 Profondeur d'eau, neuf pieds.
Galoppes.....	2½		2½	1	8	
Iroquois.....	3		3	1	6	
Rapido Plat.....	4		4	1	11½	
Farran's Point.....	0½		0½	1	4	
Cornwall.....	6	5½	11½	7	48	
Beauharnois.....	6½	4½	11½	9	82½	
Lachine.....	4½	4	8½	5	45	
	41	28½	69½	58	534	

* D'en haut, 28 milles.....	28
Pert Maitland à la jonction.....	20
Dunnville à Broad Crook.....	5
Tranchée de Chippawa à la Grande Rivière.....	0½
En tout.....	53½

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice (T.)

13 juin.

COUT DES OUVRAGES LOCAUX.

Il appert, d'après le dernier rapport, que la somme de £1,328,646 a été dépensée sur des ouvrages locaux, viz :—

Haut-Canada.....	£804,440	0	0
Bas-Canada.....	524,206	0	0
	£1,328,646	0	0

Il a été préparé, sous la lettre F., des tableaux indiquant les dépenses dans chaque district séparé et l'opération partielle du système.

On ne peut faire un tableau correct des pertes éprouvées sur ces ouvrages avant qu'ils n'aient été ou livrés en d'autres mains ou vendus; il faudrait alors faire un retour clair et satisfaisant de la valeur des ouvrages qu'on a gardés, et de la perte publique sur iceux, ce qui ne manquera pas de fournir un précédent utile pour une législation ultérieure.

Le tout respectueusement soumis.

WM. HAMILTON MARRITT,
Commissaire des Travaux Publics.

Janvier, 1851.

Appendice (T.)

18 juin.

Appendice D, No. 5.

ST. CATHERINE, le 17 mars, 1851.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de ci-inclure, pour l'information de son excellence le gouverneur général, un rapport concernant les Travaux Provinciaux.

Le premier contraste le commerce et le revenu sur les canaux de New-York et du St. Laurent qui unissent tous deux, et du même point, les lacs de l'Ouest avec l'Océan; renfermant;

Memorandum No. 1, donnant diverses raisons pour expliquer la perte du commerce par Québec, et son accroissement par New-York, et indiquant les moyens de le reconquérir.

Le No. 2, démontre, d'après les prix relatifs du fret, sur les différentes communications, que le parachèvement des canaux Champlain et St. Laurent, assurera au Canada une part égale dans le revenu maintenant réalisé sur les canaux de New-York, à même le commerce de l'Ouest vers ce même port.

Le No. 3, suggère différentes améliorations sur les différens Travaux Publics, des détails de gestion, etc., etc., etc.

Le No. 4, a rapport à la valeur des forces hydrauliques pour moulins, et à la grande économie dans les dépenses, que l'on peut faire sur l'Outaouais.

Le No. 5, recommande la vente des ouvrages de Trent, et le mode de gestion jusqu'à ce qu'ils soient vendus.

Le No. 6, se termine par quelques observations générales sur les moyens de se procurer les deniers nécessaires pour compléter cette chaîne d'améliorations, et pour la gestion future.

Le tout ayant été compilé après un examen soigneux des différentes opinions de messieurs engagés dans le commerce et la navigation du pays, aussi bien que d'après ma visite personnelle de la communication entière.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. HAMILTON MERRITT.

HON. J. LESLIE,
Sec. Prov.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les dépenses projetées sur les canaux du St. Laurent, sont indiquées dans le dernier rapport du bureau des travaux, No. 3, auquel on réfère.

1er, enlever les obstructions dans le lit du fleuve.....	£ 15000	
2e, pour diverses améliorations sur les canaux du St. Laurent, non évaluées jusqu'à présent	35700	50700
3e, pour diminuer le fret de l'Océan, et se procurer 2 remorqueurs à vapeur au-dessous de Québec	25000	
Bonus pour construire des steamers, sur le principe de la ligne Cunard.....	50000	75000
Hâvres à Québec et au-dessous...	120000	
Railroad de St. André, 50 milles, à £3000 par mille.....	150000	
Canal Champlain.....		270000
Pour couvrir les évaluations antérieures..		500000
		104300
En tout.....	£1000000	

Dans mon rapport de 1850, je soumis à la page 35, un tableau de l'accroissement progressif des droits de péages, et il fut en même temps proposé un bill pour en appliquer le surplus, après le paiement annuel au fonds d'amortissement, au paiement de l'intérêt de tout emprunt requis pour compléter les travaux non encore terminés, dans le plus court espace de temps possible, précisément la méthode recommandée aujourd'hui par le gouverneur de l'état de New-York.

Quoique je n'eusse pas, à cette époque, la moindre idée de l'état réel de la navigation du St. Laurent, ni des dépenses considérables qu'elle exige, je me propose, néanmoins, de suivre le même principe, avec l'addition de mettre le revenu entier en garantie; car, je suis pleinement convaincu que nous ne pouvons pas compter nous assurer le commerce, tant que toutes nos améliorations ne seront pas finies de la meilleure manière.

Qu'on applique de suite un million de louis, moitié aux travaux du St. Laurent pour le commerce de l'Océan, moitié au commerce du canal Champlain et de New-York, sujets aux restrictions mentionnées plus bas.

£100000	pourraient être dépensées en 1851.		
500000	do	do	1852.
200000	do	do	1853.
200000	do	do	1854.

Cette somme compléterait les améliorations du St. Laurent, dans le temps le plus court possible, et assurerait au public un revenu considérable et immédiat.

Appendice
(T.)

13 juin.

Pour se procurer l'argent, on pourrait émaner des bons, à cinq par cent d'intérêt, et pour tous les objets relatifs au St. Laurent, la garantie serait,

1er. Le surplus des péages, après avoir mis préalablement à part le montant spécifié pour le fonds d'amortissement.

2e. Les loyers hydrauliques.

Toutes les propriétés publiques à Québec et dans ses environs, les loyers des magasins, les droits de quaiage, etc., tels qu'indiqués dans le premier rapport sur le St. Laurent, devraient être appliqués à la garantie de l'emprunt pour les hâvres.

Pour aider au remboursement de l'avance faite au railroad, le produit de la vente des terres publiques au-dessous de Québec, pourrait être mis à part, en addition à la garantie que le gouvernement aurait sur les profits de ce railroad.

Outre toutes ces garanties, on pourrait prendre ce qui manquerait à même le revenu provincial, chaque fois que le fonds spécial ne serait pas suffisant pour rencontrer les paiements de l'intérêt pour lequel il avait été mis à part.

Ces bons devraient être faits payables ici, et comme ils deviendront la base d'opérations de banque, ils devront commander une prime; l'argent n'a jamais été plus abondant, et comme le gouvernement de New-York a obtenu une prime de 12½ par cent, pour des actions de 6 par cent, on ne voit pas pourquoi nos actions de canal n'auraient pas la même valeur.

Je pourrais entrer dans un calcul plus minutieux pour montrer l'économie faite sur nos établissemens actuels, la hausse des loyers hydrauliques, et l'intérêt sur les propriétés de canal; mais comme les retours ne me sont pas parvenus, je ne pourrais, même quand cela serait nécessaire, être plus particulier.

A la page 112 du rapport du comité des finances, le coût de l'établissement interne du bureau des travaux, est porté à £4,587 14s. 10d. L'ouvrage extérieur, à £10,314, 15s. 10d., faisant en tout £14,902 10s. 8d. En outre de ce qui peut être payé par le département de l'inspecteur-général et des terres de la couronne.

Les mêmes retours montrent que les réductions projetées dans l'établissement extérieur, sont de £3,376 15s. 10d., ce qui réduit cette branche à £7,938: somme qu'on ne peut considérer comme extravagante.

Quant à la gestion générale, en 1826, il fut passé dans l'état de New-York, un acte contenant 28 clauses, définissant les fonctions des commissaires de canaux, aussi bien que celles des commissaires du fonds des canaux. Ces officiers, conjointement, et comme bureau des canaux, étaient autorisés à faire des règles et réglemens sur tous les sujets relatifs à la perception des revenus et à la navigation des canaux. Cet acte a été amendé depuis de tems en tems, on sorte qu'un code de loi pour la gouverne des Travaux Publics est établi, lequel pour le maintien du bon ordre, la protection des canaux contre les avaries, l'impôt de taux équitables de péages, la garantie et la perception des revenus, avec économie et régularité dans la gestion générale, ne saurait être surpassé.

Les devoirs de chaque maître de vaisseau sont posés avec clarté et précision, et régulièrement mis en force; et comme chaque vaisseau est muni d'une copie de la loi, aucun capitaine ne peut plaider ignorance.

Des vaisseaux ont été entassés sur une longueur de plusieurs milles, passant des écluses toutes les six minutes de jour et de nuit, continuant ainsi pendant un mois à la fois, et cependant le bon ordre ne cessait pas de régner.

Quant aux péages et au tonnage dans la même année, 1826, des raisons sont assignées pour les taux des péages sur chaque article séparé; la fluctuation constante dans leur valeur, la compétition des canaux rivaux, et la condition variable des revenus, sont encore considérées d'année en année, et modifiées en conséquence, mais pas avant qu'on ne les ait discutées longuement dans la législature; et que les changemens projetés n'aient été sanctionnés par la loi.

Les percepteurs des péages sont tenus de fournir des tableaux des montans payés sur chaque article séparé, dont le résultat est publié chaque année. Voir les tableaux annuels des péages, tonnage et du mouvement.

En 1836, les péages furent réduits de 36 par cent, en 1846, 13½ par cent; en 1850, d'environ 20 par cent, et durant la dernière session, de 25 par cent sur les articles principaux. Et pourtant nous trouvons les péages augmentant fermement de \$762,000 en 1826 à \$3,390,476 en 1850.

Les réglemens ont eu un plein succès; il n'y a pas eu de défalcaction dans la perception de \$30,000,000, et toutes les dépenses, y inclus les salaires des commis, maîtres de pesée, inspecteur avec les dépenses incidentes pour les dix dernières années, n'ont pas excédé deux par cent sur le montant perçu.

CÔÛT DES CANAUX.

En vertu de la même loi, il se publie des tableaux annuels, indiquant les sommes payées sur chaque ouvrage, à chaque individu; et par ce moyen on saisit d'un coup d'œil le coût relatif de la gestion et de la construction.

GESTION DU SURPLUS DU REVENU.

Le même acte de 1826, autorisait les commissaires du fonds à acheter et anéantir la dette du canal. Quoique les actions de canal, comme les autres, aient varié selon l'abondance ou la rareté de l'argent, elles commandaient encore les plus hauts prix; à une époque, en 1834, il fut payé une prime de six à 15 par cent pour les 5 par cent; mais la meilleure preuve du résultat de cette gestion, est dans le fait qu'une disposition constitutionnelle a été faite pour garantir le paiement de la dette des canaux en 1866.

L'expérience acquise dans une période de 40 ans, et suivie d'un succès si complet, peut être imitée avec sûreté. Nous devrions adopter en tout le même système de gestion, en créant un bureau doté des mêmes pouvoirs, et en étendant leur juridiction et leur responsabilité sur les hâvres, les phares, le pilotage, et tous les intérêts liés à la navigation, mais lequel ne pourrait en aucuns cas, avoir la gestion de bâtir, réparer ou surveiller les bâties publiques.

Si, au contraire, le gouvernement s'oppose à la création d'un bureau doté de ces pouvoirs étendus, je recommanderais d'abolir le département tout-à-fait, et de revenir à l'ancien système de nommer des commissaires locaux, comme dans le cas du hâvre de Montréal, du syndicat des barrières, et les actes de la dernière session qui autorisent le creusement du lac St. Pierre, et la gestion du hâvre de Toronto; et de nommer un surintendant pratique pour tenir les ouvrages en état de réparations.

Ayant consacré tous les momens à ma disposition, depuis que j'ai l'honneur d'avoir une situation dans ce département, à la considération du parachèvement de nos grandes communications par eau, et à indiquer les moyens d'en assurer le succès ultérieur, je prends la liberté d'attirer très respectueusement l'attention de votre excellence sur les différens rapports y relatifs.

Le tout respectueusement soumis.

WM. HAMILTON MERRITT,
Commissaire des Travaux Publics.

Janvier 1851.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice D, No. 6.

A Son Excellence le très-honorable, le comte d'ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur Général, etc., etc., etc.

Le commissaire en chef des Travaux Publics à l'honneur de faire rapport :—

Qu'il a examiné le chemin Macadamisé depuis le havre de port Hope jusqu'à Beverley sur le lac Rice, le 4 septembre dernier, et l'a trouvé en un état propre à faire honneur au surintendant.

Le 5 septembre, le commissaire en chef passa l'écluse Whitlas, construction en bonne et durable pierre, et se rencontra (d'après convention) avec les arbitres provinciaux à Peterboro' le même soir, et George W. Ranney, qui a la charge des eaux intérieures qui partent du lac Scugog et descendent jusqu'à l'embouchure de la Trent.

La première amélioration publique sur ces eaux, est l'écluse Lindsay, construite en bois, dans une dame de 131 x 32 pieds et 8 pieds de montée, et projetée pour 6 pieds d'eau ; le gouvernement n'a gardé ici aucune force hydraulique, et il ne passe par le présent aucun trafic par cette écluse ; elle lie, cependant, une longue ligne de communication par eau, depuis Fenelon Falls, jusqu'au chemin de bois sur le lac Scugog, qui conduit au havre de Windsor. Avant d'en disposer, il faudra stipuler qu'elle soit tenue, ainsi que la dame, en état de réparation, ce à quoi le gouvernement est obligé ; et dans le cas où elle ne serait pas vendue, les arbitres recommandent qu'on la consolide de bonne heure ce printemps ; et dans le cas aussi où elle ne serait pas tenue en état de réparation, le gouvernement pourra en reprendre possession, et la transférer ou la revendre à quelqu'autre compagnie.

2^e Dame et écluse de Bobcaygoan, 119 x 28 pieds, 7 pieds 3 pouces de montée, de bois aussi, et conduisant au Mud Lake.

3^e Dame de Buckhorn, 16 milles au-dessus de Peterboro' à l'issue du Mud Lake. Il n'y a pas de réserve de forces hydrauliques à ces écluses. Cet endroit semble être le point de la division naturelle du commerce de cette partie du pays, en ce qu'il y a une pente rapide de quelques 168 pieds, entre Mud Lake et Peterboro', chenal étroit et tortueux parsemé de chûtes, qui en rendront, pendant plusieurs années encore, la communication navigable, improbable.

La communication au lac Ontario pour Cartwright, Mariposa, Fenelon, Bexley, Somerville, Verulam, partie d'Emily et Ops, sept townships et demi, passe par les lacs Pigeon, Sturgeon, jusqu'au lac Scugog (qui lie aussi les lacs Balsam et Cameron,) où il y a un chemin pierroté et planchéié en voie de construction ; distance 21 milles au havre de Windsor, sur le lac Ontario.

Le commerce des townships d'Ennismore, Hervey, Burleigh, Melhuen, Smith, et partie de Dunro, Otonabee, Monaghan et Cavan, et le commerce de bois des lacs Salmon, Trout, Stoney et White, en descendant la rivière Otonabee, se concentreront à Peterboro' ; d'où le commerce, aussi bien que celui de Methuen, Belmont, Dummer, Asphodel, se dirigera à travers le lac Rice vers Cobourg et port Hope, par les chemins pierrotés et planchéiés. Le 7 septembre, j'ai commencé l'examen des différentes constructions sur la rivière Trent.

1^{er} CROOK'S DAM.—Construction excellente et écluse substantielle en pierre, 5½ pieds de montée, avec un canal de quelques 200 verges coupé dans le

roc solide ; une bonne glissoire, de 32 pieds de large, et un pont ; tous terminés en 1844 à même les fonds publics. Il est difficile de découvrir l'utilité d'aucune de ces constructions. Elle s'élèvent, sur le même niveau, les eaux du lac Rice et des ruisseaux qui s'y jettent, d'un pied et demi. L'eau remonte jusqu'à Whitlas' Lock et Keene, et aide au passage d'un steamboat dans la première (Whitlas' Lock) et d'un bateau à manège dans la dernière, (Keene's). Mais, pour contrebalancer tous ces avantages, elles inondent une grande étendue de terres ; rendent insalubre, à ce qu'on suppose, le pays environnant ; n'apportent aucun trafic à l'écluse ; et au lieu de diminuer les frais de descendre le bois en radeau, ce à quoi seulement servent la dame et les glissoires, elles les augmentent. Dans une requête des marchands de bois de Trent, en 1848, demandant l'enlèvement de cette dame, il est dit que la construction de cette dame et glissoire, au lieu d'être avantageuse au commerce de bois, ou de lui offrir des facilités, lui a été préjudiciable, en ce qu'autrefois, il n'en coûtait que 6d. par M. pour passer ce rapide, et maintenant, il en coûte 11½d. outre un droit de péage de 1s. 3d. imposant ainsi sur le commerce une taxe de 2s. par M. sans compter le délai, qu'on n'éprouvait pas auparavant. Les requérans recommandaient, à la condition qu'on fit enlever cette dame, et celle des rapides de Chisholm, qu'on ajoutât 20 par cent aux glissoires Heely, Middle et Ranney, où les améliorations sont reconnues comme avantageuses au commerce ; en sorte que, sur le tout, les requérans ne demandent pas de diminution dans le droit de péage, ce qui prouve au moins, qu'ils ne sont pas unis par des motifs intéressés ; ils recommandent aussi une réduction de dépenses de £218 15s., viz : de £531 5s. à £312 10s. ; de plus, d'établir le bureau, dans le tems où l'on fait le bois, à Percy Boom, et de changer le mode actuel de mesurer les radeaux (Cribs), et de donner à une seule personne le contrôle du tout.

2. HEELY'S FALL.—Un boom, dame et glissoire, toutes, en apparence bien solides et bien divisées pour leur but. La chûte était bien brisée, et une glissoire indispensable pour l'avantage du commerce de bois.

3. MIDDLE FALL.—La dame ne s'étend pas à travers la rivière, mais commence sur une île au-dessus du rapide en descendant, et refoulant l'eau avec une jetée latérale, liant la rive sud avec deux dames et glissoires. Cet ouvrage n'a pas l'air solide ; il faudrait l'élargir et le consolider, ce que j'ai chargé M. Ranney de faire, l'hiver prochain, et d'en faire rapport immédiatement après. Cette chûte n'a que 30 pieds ; une dame d'un bord à l'autre, de 15 pieds de haut, et bâtie au milieu du rapide, aurait coûté moins et aurait été plus solide ; mais comme le fond est un roc plat, le meilleur moyen, comme le plus durable et le moins dispendieux, serait d'y faire des écluses en pierre (sluices) inclinées de l'avant, et sans y mêler de bois en aucune part, à moins que le fonds soit irrégulier ; et quand le bois qui y est à présent sera pourri, on adoptera ce plan.

4. CAMPBELL'S DAM.—Cette dame est construite en pierre à grands frais, et n'est, en aucune manière, adaptée au but proposé, c.-à-d., d'offrir plus de facilités aux trains de bois. Un mille plus bas, il y a aussi un pont de construit, avec 7 ou 8 jetées et booms coûteux pour le protéger.

5. RANNEY'S FALL.—Une glissoire de 1102 pieds de long, est construite ici ; c'est le passage le plus difficile de la rivière, et qui demandera le plus de frais d'entretien.

Appendice
(T.)

13 juin.

Il y a aussi, à travers la rivière, un boom pour retenir les radeaux.

6. CHISHOLM'S DAM.—Une bonne écluse en pierre et un canal de quelque longueur, sont coupés à même le roc à cet endroit ; il y a aussi une glissoire,—le tout, dit-on, est comme Crook's Dam, inutile aux radeaux ; par conséquent, tout-à-fait préjudiciable, en ce que ces ouvrages font inonder une quantité de terres.

7. WIDOW HARRIS'S DAM.—Cette dame lie une île à la rive droite, laissant ouvert le chenal principal de la rivière. Cette construction, à la tête des rapides de neuf milles, est la dernière.

Les améliorations ci-dessus mentionnées, comprennent deux écluses en bois et trois en pierre, 13 dames, 5 glissoires et 8 ponts, viz : à Scugog, Buckhorn, Bobcaygean, Peterboro', Indian River, Rapides de Crooks, Seymour et Ranney. Les distances sont comme suit :—

De Crooks à Heeley's.....	16 milles.
A Middle Falls.....	4 do
A Ranney's Falls.....	3 do
A Percy boom.....	5 do
A Chisholm's Dam.....	20 do
A Widow Harris's Dam.....	6 do
A Nine-Mile Rapids.....	9 do

Total.....63 milles.

AMÉLIORATIONS ENCORE REQUISES.

On peut les partager en trois différentes classes.

1. Sablonner et réparer les dames et les jetées ; étendre la jetée jusqu'à l'extrémité de Fidler's Island, à Campbell's Dam ; renforcer la longue jetée à Middle Falls ; fermer l'écluse à Chisholm's, et ouvrir un passage à l'eau à Widow Harris's Dam, pour la propriété de Forsyth et Cie.

2. Afin d'étendre pendant trois semaines davantage chaque saison, la navigation du bois flottant, il faudrait une écluse (sluice) à Fidler's Island, qui serait faite en amoncelant des piles de cailloux, et en creusant le milieu ; une autre à "the Eel Wear," au-dessous de Ranney's Fall ; et la même chose à la tête des rapides de neuf milles.

3. Afin de procurer une plus grande sûreté aux radeaux, il est nécessaire de garnir les glissoires de radiers flottants.

La première de ces améliorations est autorisée ; je recommanderais la seconde en cas que le commerce pétitionne le département pour qu'il impose 1s. 3d. additionnel par M., de droit de péage ; et la troisième s'il est alloué un droit de péage additionnel de six deniers par M.

En repassant les améliorations faites sur toute la ligne de cette chaîne d'eaux, et qui ont coûté quelques £150000, il est pénible d'en constater le résultat. En 1846, le gouvernement a payé pour au-delà de

2000 acres de terres inondées, laquelle somme ajoutée aux autres dommages, s'est élevée à £7388, outre de fortes sommes pour des dommages qui ne sont pas encore réglés.

Les habitans pour l'avantage desquels ces améliorations avaient été projetées, se plaignent des dommages qu'elles leur causent en inondant les terres, au lieu de les assainir, et rendant le pays insalubre.

Dans ces conjonctures, il me semble que le meilleur arrangement que l'on puisse prendre, est de placer toutes ces améliorations sous le contrôle et la gestion des municipalités. J'ai écrit, à ce sujet, aux conseils municipaux de Peterboro' et de Northumberland, les invitant à faire des soumissions (tenders) pour l'achat des ouvrages. Ces derniers furent annoncés, mais les municipalités ne firent aucune offre.

La compagnie de la navigation de Trent et du chemin de Marmora Tram, offrit, le 4 janvier, £2500 pour la dame et les travaux à Crooks' et à Keeley's Fall ; mais comme cette partie des ouvrages est la plus importante en valeur, qu'elle est, de fait, la clef de tous les autres, et qu'elle donnerait à la compagnie le contrôle de Crooks' Dam, qui règle la hauteur de l'eau au-dessus, aussi bien que le contrôle de Keeley's Falls qui règle le droit de péages sur le bois qui descend, on ne devrait pas accepter cette offre.

Une requête adressée à son excellence, en date du 4 janvier, par Thomas Benson, écuyer, président *pro. tem.*, ayant été reçue aujourd'hui, le commissaire en chef recommande très respectueusement qu'on accède à la demande de ce M ; et l'avis embrasse la totalité des ouvrages sur la Trent, avec le pont de Peterboro', à être vendus aux mêmes tems et lieu que les ouvrages d'en haut.

Et en attendant, si les autorités municipales refusent d'acheter à des termes libéraux, je recommande que ces ouvrages soient placés sous le contrôle du surintendant, G. W. Renney, avec pouvoir de diminuer l'établissement, et de nommer qui il voudra pour veiller aux glissoires. La saison pour faire du bois ne dure que trois mois. Il n'est pas nécessaire de s'y tenir constamment, en sorte que M. Renney peut remplir les fonctions de percepteur de péages, et M. Davis pourra être placé quelque part ailleurs où ses services sont requis. Cet arrangement produira une économie d'environ une moitié de la présente dépense de £445 10s.

Et comme le revenu pour 1849, (£1071) s'est élevé en 1850 à £1582, les réparations, pendant cette année, n'ayant coûté que £60, (£200 ayant été dépensés sur des ouvrages nouveaux), on pourra avoir une idée de la valeur de ces améliorations.

Le tout est, néanmoins, respectueusement soumis à la considération de votre excellence.

WM. HAMILTON MERRITT.
Commissaire en chef.

Travaux Publics,
9 janvier, 1851.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice D, No. 7.

QUÉBEC, le 2 octobre 1850.

MONSIEUR,

Ayant récemment examiné la partie inférieure du fleuve St. Laurent, jusqu'à la grande rivière de Matane afin de constater, d'après les renseignements pris sur les lieux, si il était nécessaire d'y faire des améliorations, pour améliorer le commerce et lesquelles; et ayant reçu diverses suggestions à ce sujet, je prends la liberté d'attirer l'attention du bureau sur ce qui suit:—

D'après des explorations récentes, il paraît qu'un déboursé de quelques dix mille louis permettrait aux vaisseaux tirant dix pieds d'eau, de descendre du lac Ontario jusqu'à la marée, sans passer par une seule écluse; néanmoins, vu les taux élevés d'assurance, et le haut prix du fret au-dessous de ce point, il est encore douteux que la majeure partie du commerce de l'Ouest ne soit attirée vers New-York et Boston, par la voie du lac Champlain.

Le public qui a dépensé un capital considérable pour la construction de canaux pour les vaisseaux, afin d'amener ce commerce dans son chenal originel et naturel, a un intérêt vital à rendre le reste de la navigation vers l'Atlantique aussi parfaite que possible.

Pour obtenir ce résultat, on propose la construction de phares, viz:—A "Bird Rock," au Cap Rosier et Manicouagan, qui serait commencée immédiatement et finie en 1851; à l'extrémité ouest d'Anticosti, aux sept îles, à la grande île, Kamouraska, qui serait finie en 1852; un au Cap Chat, et deux petits phares au Pot à l'Eau-de-vie, qui seraient terminés en 1853. On propose aussi, de recommander au gouvernement provincial de Terre-neuve, d'en construire un au Cap Ray, Prince-Edouard, à l'extrémité nord et est de l'île,—et au Nouveau-Brunswick, d'en construire un sur l'île Miscou, à l'entrée sud de la Baie des Chaleurs.

Comme c'est du commerce que doivent dépendre l'érection et l'entretien des phares, quelque moyen que l'on adopte pour les construire, le bureau devra considérer le nombre et l'espèce de phares dont il recommandera en premier lieu la construction.

Deuxième. REMORQUEURS.—Le gouvernement a été fortement engagé de construire deux forts bateaux qui voyageraient entre l'île Rouge et la Pointe des Monts, ou Québec et le Bic,—de demander une moitié du prix aux vaisseaux remorqués, et l'autre moitié serait payée à même le revenu général pendant deux ou trois ans, afin d'essayer les effets de ce plan. Les facilités que promettent ces bateaux pour le commerce, garantiront-elles la dépense de leur construction?

Troisième. HAVRE DE REFUGE.—On a suggéré la construction de ces havres, particulièrement pour les vaisseaux tirant dix pieds d'eau et employés au commerce côtier. Les avantages que ces havres promettent garantiront-ils, de même, les frais de leur construction? et si, quand devraient-ils être construits, et quels sites devraient avoir la préférence?

Quatrième. LA CONSTRUCTION D'UN HAVRE DE REFUGE A ANTICOSTI, POUR LA SÛRETÉ DU COMMERCE EUROPÉEN.—Il a été dit dans les papiers publics que le gouvernement impérial a en vue d'acheter cette île pour en faire une sorte de colonie pénale;

dans ce cas, il serait bon de considérer si cette île ne pourrait pas être rendue utile pour la promotion des intérêts de notre colonie, par l'établissement d'un ou de plusieurs havres de refuge, et d'un dépôt pour le charbon. L'opinion que les produits de l'ouest, aussi bien que les provisions et l'émigration qui viennent d'Europe, seront transportés dans des vaisseaux à hélice, gagne tous les jours de nouveaux sectateurs; dans ce cas, cet endroit serait le point le meilleur pour garantir la sûreté et la facilité de ce commerce. Il serait bon de réfléchir si ce n'est pas maintenant le moment propice de soumettre instamment ce sujet à la considération des autorités publiques dans la mère-patrie.

Cinquième. DÉTROIT DE BELLEISLE.—L'attention publique s'est récemment portée sur ce chenal, parce qu'il offre la route la plus directe et la plus courte vers la Grande-Bretagne; la carte ci-annexée, publiée au mois de juin dernier, par un comité de la législature de l'Etat du Maine, montre cette route sous un jour plus avantageux qu'aucune autre carte publique jusqu'à présent, et semble confirmer l'opinion exprimée dans le dernier essai de M. Keeser, en avril, au sujet du St. Laurent. Anticosti se trouve dans la route directe de l'un ou l'autre chenal, quoiqu'elle soit plus favorable au détroit de Belleisle. La compétition vigoureuse à laquelle nous pouvons nous attendre de la part des différens ports Atlantiques dans les Etats-Unis, devrait nous mettre en garde de ne laisser aucune issue, qu'elle qu'elle soit insignifiante qu'elle puisse être, sans un examen soigneux et prompt. Ne serait-il donc pas utile de faire faire une enquête de ce chenal par les maîtres de vaisseaux et d'autres qui ont l'habitude d'y passer, afin de constater l'état de la navigation pendant chaque mois de la saison navigable; après quoi, le bureau se trouverait en mesure de recommander un ou plusieurs phares à quelques uns des havres nombreux qui abondent le long de ce chenal, si leur établissement paraissait avantageux.

Sixième. LA LIAISON DE LA BAIE DE FUNDY AVEC LE ST. LAURENT.—Ce projet est devant le public depuis l'exploration et le rapport de Francis Hall, écuyer, et de M. Telford, en 1825; mais le commerce intérieur du Canada n'a pas été assez considérable pour engager le gouvernement du Nouveau-Brunswick, jusqu'à ce jour, à le mettre à exécution. Cependant, l'avenir est bien différent aujourd'hui. Après l'année prochaine, les bateaux à hélices ou les vaisseaux voiliers pourront transporter une cargaison de dix milles barils de fleur de Toronto, Ste. Catherine, ou Oswego, sur le lac Ontario, jusqu'à Boston, sans transbordement, aidés du courant ou de la marée pendant la plus grande partie de la route, ce qui réduira le fret à un prix plus bas qu'il ne pourrait être, si cette cargaison était transportée au même point par canaux ou railroads; dans ce cas, la quantité des produits cultivés et des provisions requis pour la population de la vallée du St. Laurent et des lacs qui y conduisent, lesquels produits et provisions auront probablement à passer par ce chenal, réparerait, à un taux de péage modéré, le coût de ce canal, qui, pour la première classe de steamers, 250 x 50, et tirant dix pieds d'eau, est évalué au-dessous de £175,000.

D'après la carte, cette tranchée semble offrir beaucoup de facilités au commerce côtier. Le seul point sur lequel il pourrait y avoir divergence d'opinion, est de savoir si le voyage du Cap Gaspé à St. André

Appendice
(T.)

18 juin.

ou Eastport, serait suffisamment raccourci pour engager les vaisseaux à payer un droit de péage, au lieu de faire le tour par le Golfe de Canso.

Le commerce de la côte est des Etats-Unis, et celui des Indes Occidentales, rendront cette communication mutuellement avantageuse à St. Jean et à Québec; et l'on soumet à la considération du bureau, si l'on ne devrait pas faire un effort, dans ce moment, pour engager les négociants de St. Jean à s'adresser à la législature pour construire cet ouvrage aussitôt que cela sera praticable.

Septième. LA LIAISON DU ST. LAURENT A LA RIVIÈRE ST JEAN, AU LAC TÉMISCOUATA.—C'est là, la seule issue additionnelle au-dessous de Québec, qui promet d'étendre le commerce dans l'intérieur, ou d'en créer un nouveau. Il en sera bientôt fait un rapport et une évaluation pour l'information du public.

Les avantages naturels que nous possédons déjà, quelques grands qu'ils soient, et l'amélioration de tous les autres débouchés, quelques avantages qu'ils possèdent de leur côté, devront dépendre, pour leur prompt succès, des marchands et citoyens de Québec qui devront fournir les matériaux à ce commerce, et lui procurer les mêmes facilités pour l'octroi de quelques nos rivaux se distinguent tellement. Il n'y a pas d'efforts qu'on n'ait faits et qu'on ne fasse encore pour détourner ce commerce de ce chenal.

En 1851, le lac Erié, à partir de Dunkirk, sera lié à New-York, au moyen d'un railroad de six pieds entre rails, (guage) le plus long de l'Amérique. Dans la même année, l'élargissement des écluses du canal Erié sera terminé.

A la fin de la présente année, le railroad d'Ogdensburgh sera ouvert directement jusqu'à Boston. On doit construire des quais et des magasins de près d'un mille de long, et on fait à cet endroit les préparatifs les plus gigantesques pour détourner le commerce du St. Laurent, ainsi que le démontrent les plans joints.

Les bassins Atlantiques et les magasins récemment construits à Brooklyn, vis-à-vis New-York, offrent les plus grandes facilités et le plus ample espace pour décharger ou recharger les vaisseaux qui viennent de la mer, ainsi que les bâtimens de moindres dimensions qui arrivent de l'intérieur.

Les habitans de Québec possèdent une meilleure situation sur le St. Charles et ailleurs, laquelle pourrait offrir des facilités et accommodemens supérieurs, et à moindres frais; ils devraient se préparer, sans perte de tems, à l'accroissement du commerce auquel ils ont droit de s'attendre, et dont ils peuvent avoir le contrôle et le monopole du moment que les droits auront été ici réduits aussi bas qu'à New-York.

Pour terminer, vous me feriez plaisir de mentionner les mesures relatives au commerce et à la navigation sur cette route, que j'aurais pu omettre dans la présente ou dans mes lettres antérieures.

J'ai l'honneur d'être
Monsieur,
Votre obt. serviteur,

WM. HAMILTON MERRITT,
Commissaire des Travaux Publics.

A JAMES DEAN, Ecuyer,
Président du bureau de commerce,
Québec.

STEAMER "DORIS,"—au delà du Bic.
24 septembre, 1850.Appendice
(T.)

18 juin.

MONSIEUR,

J'ai eu l'honneur d'avoir, avant mon départ du Haut-Canada, une communication avec vous au sujet de la navigation du golfe St. Laurent. N'en ayant pas de copie, il pourrait se faire que je me répétasse; dans tous les cas, si la chose est utile, elle ne perdra rien pour être dite deux fois.

Vous savez que les dimensions des écluses sur les canaux du St. Laurent, sont de 200 x 45, et de 9 pieds 6 pouces de profondeur, capables d'admettre le passage de vaisseaux chargés de 10,000 barils de fleur. D'après une exploration récente de ce fleuve, par T. C. Keefer, écuyer, il appert que tous les obstacles dans le lit du fleuve peuvent être enlevés à des frais modérés, de manière à permettre à un vaisseau tirant dix pieds d'eau, de passer de Kingston à Montréal, distancé de 200 milles, en 24 heures, avec le courant en descendant, et dans des eaux tranquilles pour remonter, assurant ainsi à Montréal, le plus efficacement possible, le commerce de l'intérieur, à moins d'une moitié du coût demandé sur aucun canal ou railroad construit pour toute autre port que ce soit dans l'Amérique du Nord. Cependant, comme contre-poids à toutes ces facilités, on nous charge au-dessous de Québec des prix exorbitants pour assurance et pour fret, qui, s'ils continuent ainsi, détourneront très assurément le commerce de l'Ouest, de la route de Montréal, et le dirigeront vers New-York et Boston, via le lac Champlain et Portland, par le railroad du St. Laurent et de l'Atlantique. Prévenir ce changement de cours, et indiquer les remèdes à opposer aux charges imposées sur le commerce sur cette partie de la route, tel est le but de ma présente enquête.

D'après un examen de la côte aussi bas que la rivière Grand Matane, les sondages réguliers du côté sud, (si clairement indiqués dans vos admirables cartes,) la lecture de vos remarques sur le sujet, et les renseignemens reçus du Capitaine Boxer, surintendant des pilotes, et de différens messieurs résidant dans les environs, la crainte que j'avais qu'il n'existât quelq'obstacle naturel formidable à la navigation du St. Laurent, est totalement disparue. En même tems, s'il pouvait être suggéré quelques autres améliorations qui donneraient encore plus de facilités, elles ne devraient pas être négligées. L'état avancé de la saison, joint à d'autres devoirs indispensables à remplir, me priveront du plaisir d'une entrevue personnelle et de l'avantage de discuter ces questions variées. Je vous remercie donc, si vous voulez me donner votre opinion sur chacune séparément.

Première.—PHARES.—Nous en avons déjà un aux Piliers, à 45 milles plus bas que Québec; le 2^e, à St. Roch, 10 milles; le 3^e, à l'Isle Rouge, 56 milles; le 4^e, à l'Isle Verte, vis-à-vis le dernier; le 5^e, à Briquet, 30 $\frac{1}{2}$ milles; le 6^e, à la Pointe des Monts, 80 milles; et 2 sur l'île d'Anticosti—huit en tout. Outre ceux là, le Capitaine Boxer qui m'accompagne et qui a donné beaucoup d'attention au sujet, recommande de plus que les phares nommés dans sa lettre du 30 octobre 1848, à l'amirauté, soient construits, viz.: 1 à Bird Rocks; 1 à Cap Rosier; 1 à l'extrémité ouest d'Anticosti; 1 aux sept Iles; 1 aux batteries Manicouagan; 1 à la grande Ile, Kamouraska; et une petite lumière de jetée à Bellechasse, quelques milles au-dessous de Québec.

Aussi, au Cap Ray, aux extrémités est et nord de l'île du Prince-Edouard, à Pointe Brough ou Mis-cow, à l'entrée sud de la Baie des Chaleurs.

Appendice
(T.)

13 juin.

Pendant que nous en sommes sur le sujet des phares, il serait bon de remarquer que le coût de leur construction aussi bien que de leur entretien, devra être payé à même le commerce à la protection duquel on les destine, quelque puisse être d'ailleurs le mode de perception; et s'il en était construit plus qu'il n'en faut, le coût et l'entretien deviendraient un fardeau ou une taxe sur ce commerce. Ceci mérite, par conséquent, votre sérieuse considération. Je vous remercie si vous voulez nommer à tour de rôle, ceux qui sont à votre avis, nécessaires, et ceux qui devraient être bâtis les premiers.

Deuxième. HAVRE DE REFUGE.—Vû les nombreux naufrages qui ont lieu annuellement au-dessous du Bic, et le manque de tout havre avant d'arriver à Gaspé, on a supposé qu'un havre à mi-chemin à peu près serait nécessaire, surtout pour les vaisseaux côtiers qui ne tirent pas plus de dix pieds d'eau. Quoiqu'il en soit, on a, à cet égard, les mêmes raisons que par rapport aux phares, pour ne pas faire de dépenses inutiles. Je sollicite aussi votre avis sur ce point; et s'il faut un havre, quel endroit recommandez-vous?

Troisième. REMORQUEURS.—Plusieurs messieurs engagés dans le commerce sont d'opinion, qu'au lieu de phares additionnels (excepté trois ou quatre) et de havres de refuge, le gouvernement devrait construire deux forts remorqueurs à vapeur, qui voyageraient entre l'île Rouge et la Pointe des Monts, et remorqueraient, en montant et descendant, tous les vaisseaux qui s'offriraient, pendant deux ou trois ans, au bout desquels on espère que le commerce sera établi. Quelle est votre opinion?

Quatrième. DÉTROIT DE BELLEISLE.—Le peu de durée du voyage de Québec en la Grande-Bretagne a récemment attiré l'attention publique. Avec la compétition active à laquelle nous devons nous attendre de la part de New-York, Boston, Portland et autres ports américains pour le commerce de l'Ouest, aucune issue ni avantage, quelque insignifiants qu'ils puissent paraître, ne devraient rester sans subir l'examen le plus minutieux. La carte dernièrement publiée par la législature de l'Etat du Maine pour indiquer le railroad projeté de Portland à Whitehaven et Louisburg, à l'extrémité est du cap Breton, montre cette route sous un aspect très avantageux, en ce qu'elle est presque en ligne directe de Cleveland, sur le lac Erié, à la Grande-Bretagne, et semble corroborer l'opinion de M. Keefer, dans son dernier essai au sujet du St. Laurent. J'aimerais à avoir votre opinion sur ce chenal, car si ce dernier est favorable pendant trois mois de l'année, et que des phares soient nécessaires, je suis convaincu que vos représentations aux gouvernements de Terre-Neuve et du Canada, assureraient la construction d'autant de phares qu'il en faudrait.

Cinquième. CONSTRUCTION D'UN HAVRE A ANTICOSTI.—Il a été dit dans les papiers publics que le gouvernement impérial avait en vue d'établir une colonie pénale sur cette île. Ce projet, à mon avis, mérite la plus favorable considération. Le sol peut y être acheté pour une bagatelle; il est à présent inutile. Le gouvernement colonial ne peut avoir aucune objection de préjugé contre ce projet. La construction d'un havre de refuge ne manquerait pas d'offrir des avantages au grand commerce de l'Ouest—aiderait aux pêcheries—formerait un dépôt de charbon pour approvisionner les nombreux bateaux à hélices qui seront employés au commerce direct des îles d'en haut à la Grande-Bretagne; et je ne doute pas que le gouvernement colonial ne donne toute aide qui favorisera l'accomplissement de ce projet. Personne n'a plus que vous de chance d'y attirer la considération du gouvernement impérial.

Sixième. LIAISON DE LA BAIE DE FUNDY AVEC LE ST. LAURENT.—Ce projet est devant le public

depuis plusieurs années. Francis Hall, écuyer, Canada-Est, en fit l'examen et un rapport en 1825, copie desquels je vous inclus, et par lesquels il appert que le coût des steamers est évalué à £160,000 environ. D'après le profil que j'ai examiné, il n'y aura besoin que de peu d'excavations. Pas plus de 16 pieds d'excavation au-dessus de l'eau à marée haute, et si on ne trouve pas de roc, et qu'il n'existe aucun obstacle dans la Baie Verte, je ne vois aucune difficulté formidable à vaincre pour la tranchée d'un bout à l'autre. Le capitaine H. O. Crawly, J. R., explora la route en 1843: la première partie de son rapport est favorable à la tranchée entière—la dernière y est contraire. Son raisonnement, néanmoins, n'est pas convaincant, et la question, par conséquent, est encore douteuse. D'après la carte, cette tranchée semble offrir de grands avantages au commerce côtier qui va aux Etats de l'Est et qui en revient, aussi bien que des Indes Occidentales. St. Jean deviendrait le havre d'hiver pour le Canada. Nos côtiers se hasarderaient en bas un mois plus à bonne heure le printemps, et un mois plus tard dans la saison d'hiver. Et si le voyage du Cap Gaspé à Eastport pouvait être raccourci d'un espace de tems suffisant pour payer un droit de péage, au lieu de faire le tour par le golfe de Canso, ce canal repaiera le coût de sa construction. Je désirerais beaucoup avoir votre opinion sur cet endroit aussi bien que sur sa position.

Septième. LIAISON DE LA RIVIERE ST. JEAN AU ST. LAURENT.—Ceci est le dernier débouché qui me frappe comme offrant d'autres avantages au commerce au-dessous de Québec. Nous avons deux partis d'ingénieurs, sous la direction de M. T. C. Keefer, qui prennent le niveau du pays entre la Rivière du Loup, l'île Verte et les Trois Pistoles, sur le St. Laurent, et le lac Témiscouata, sur le St. Jean. Le résultat en paraît favorable, et M. Keefer vous enverra un rapport du niveau aussitôt qu'il l'aura constaté; car, vous avez dévoué tant d'années à l'exploration de ce noble fleuve, que je suis certain que vous prenez un vif intérêt personnel à la réussite des moyens qui pourront y attirer le commerce.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. H. MERRITT,
Commissaire en chef
des Travaux Publics.

Le capitaine BAYFIELD, M. R.

Vaisseau d'Exploration, "GULNARE."—St. Pierre,
Isle Breton, le 4 octobre 1850.

MONSIEUR,

Je regrette beaucoup qu'étant absent, à explorer dans une partie reculée de cette île, votre lettre du 3 dernier n'a pu me parvenir plus tôt, car j'aurais pu avoir le plaisir d'une entrevue personnelle avec vous, ainsi que vous le désiriez. Je m'empresse aujourd'hui de vous informer que j'ai l'intention de me trouver à Charlottetown vers le milieu du mois, et que je crois y demeurer pendant le reste de la saison. Comme vous serez, sans doute, de retour à Québec avant que cette lettre ne vous parvienne, il ne me reste qu'à vous communiquer mon opinion sur les points que vous avez soumis à ma considération.

Premièrement. Donc, touchant les "havres de refuge," utiles sur les côtes exposées, où des gros vents soufflent fréquemment et directement vers la terre,—mais sans nécessité dans le St. Laurent, où les plus gros vents soufflent toujours directement du haut en bas et vice versa de l'embouchure du fleuve; ou si quelque-fois ils soufflent en travers, la distance de la côte n'est pas suffisante pour exposer un vaisseau bien construit. Je parle de la marée du St. Laurent au-

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

dessus de la Pointe des Monts, où commence le danger de la navigation; car au-dessous de cet endroit, un vaisseau a tout plein d'espace, et s'il en a besoin, il trouvera un excellent hâvre aux Sept Îles. Pour en finir avec cette partie de notre sujet, je remarquerai que dans les brouillards et les poudreries, lesquels causent le plus grand nombre de naufrages, un vaisseau ne saurait sans danger arriver aux hâvres de refuge. Leur construction, par conséquent, n'aurait en aucune manière l'effet de faire diminuer les frais d'assurance sur le St. Laurent. Et de plus, quand il en serait autrement, il n'existerait pas d'endroit favorable pour y bâtir un hâvre.

Deuxième. Relativement aux phares, canons, ou autres signaux. Les phares sur l'Anticosti sont suffisants pour la partie large qui se trouve au-dessous de la Pointe des Monts. Ils sont bien situés pour faire éloigner les vaisseaux de la côte sud, où il y a eu tant de naufrages, aux environs de la Malbaie, de Gaspé et du Cap Rosier, et presque toujours dans les temps de brouillards, alors que les lumières n'étaient d'aucun service. Les phares sur la Pointe des Monts et Biquette sont extrêmement utiles. On a proposé de choisir, entre les deux, la pointe Manicouagan comme site convenable pour un phare; mais indépendamment de sa proximité (environ 32 milles) de la Pointe des Monts, il y a de plus l'objection qu'il attirerait les vaisseaux vers l'endroit qu'ils doivent éviter avec le plus de soin, c'est-à-dire, la "batture Manicouagan," qui s'étend trois milles au delà de la pointe du même nom. Ceci serait contraire aux premiers principes, car, il a été remarqué par une autorité bien sûre sur ces sujets, qu'un phare doit toujours dire, "venez vers moi, et je vous conduirai plus loin;" tandis qu'un phare à la pointe Manicouagan dirait: "maintenant que vous m'avez vu, retournez et allez vous-en, car chaque verge de plus que vous avancez vous approche du danger." Une petite lumière sur l'Île Rouge et colorée de manière à la faire distinguer de celle de l'Île Verte, est la seule lumière additionnelle que je recommande.

Quant aux signaux, un canon, sur la pointe Manicouagan, et qui serait tiré toutes les demi-heures dans les tems de brouillards, grosse pluie ou de neige, serait fort utile. Il en serait de même d'une balise bien remarquable, garnie d'une grosse cloche attachée de manière à ce que le mouvement des vagues la fit sonner, laquelle balise serait solidement ancrée sur ou près de la pointe extrême de la batture de Manicouagan.

Troisième. "De forts remorqueurs" assureraient, sans doute, des avantages, mais ce ne serait que rarement que les vaisseaux voudraient encourir les frais de se faire remorquer.

Nous devons attribuer à d'autres causes plus efficaces que le manque d'aucune des choses auxquelles j'ai encore fait allusion, le fort per-centage annuel des naufrages sur le St. Laurent, et d'où dépend le haut tarif des assurances; et la plus grande de toutes, est, à mon avis, le manque de capacité d'un trop grand nombre de capitaines des vaisseaux employés au commerce de Québec; plusieurs d'entre eux, quoique peut-être, bons marins dans l'acceptation ordinaire de ce mot, ont des habitudes d'intempérance; d'autres manquent d'éducation, et du jugement et de la prudence qu'il faut pour diriger sûrement un vaisseau dans une navigation étroite et dangereuse. Le seul moyen de remédier à cela, serait d'exiger un examen plus rigide de la conduite et des qualifications des capitaines de vaisseaux, dont les émolumens devraient hausser à proportion de leur instruction et capacité.

La cause des naufrages à laquelle je viens de faire allusion, a été rendue doublement opérative depuis quelques années, (si je suis bien informé) par un ré-

glement qui défend aux pilotes du St. Laurent de se rendre plus bas qu'à l'île du Bic, au lieu de leur laisser, comme précédemment, la liberté d'aller jusqu'à l'embouchure du fleuve dans leurs chaloupes ou petites goëlettes à la recherche de vaisseaux, ou de se placer à la Pointe des Monts ou baie de la trinité, les meilleurs endroits possibles; la pointe avec son phare, étant l'objet vers lequel tous les vaisseaux s'efforcent de se diriger, et où ils s'assemblent quelque fois en grand nombre parce que le courant de descente les empêche d'avancer plus loin, tant qu'ils n'ont pas un vent favorable. Dans ces cas, le bon vent, quand il arrive, est presque toujours accompagné, au bout de quelques heures, d'un "gros tems" alors que toute l'expérience et la connaissance des lieux des pilotes sont si désirables. En empêchant les pilotes d'aller plus bas que le Bic, on les prive de l'occasion d'acquérir la connaissance des lieux et l'expérience (du nombre des courants, des vents qui règnent d'ordinaire, et du tems pendant les différentes saisons de l'année,) desquelles dépend principalement le sauf-conduit d'un vaisseau, mais que le capitaine de vaisseau n'est pas censé posséder. En conséquence de ce règlement, les vaisseaux ont à monter sans aide depuis la Pointe des Monts jusqu'au Bic, distance de 80 milles, l'endroit où il arrive le plus souvent des naufrages. Je recommande donc fortement que ce règlement soit aboli, s'il est encore en force.

Quant au canal projeté entre la Baie Verte et la Baie de Fundy, tout ce que je puis vous dire, c'est que, de ce côté, il n'y a d'autre obstruction naturelle que l'eau basse qui s'étend à quelque distance de terre, mais à laquelle, comme le fonds est d'une boue molle, on pourrait peut-être aisément faire face. De l'autre côté, ou du côté de la Baie de Fundy, je sais seulement, d'une manière générale, que les marées sont très hautes et rapides, et la navigation difficile; mais je crois que vous pourriez obtenir à ce sujet, des renseignemens particuliers du commandeur Shortland, M. R., qui est employé à l'exploration de la baie de Fundy.

Je serai flatté de recevoir l'essai de M. Keefer lequel, vous me dites, votre confrère, M. Bourret, doit me faire parvenir; j'aurai toujours du plaisir à vous donner tous les renseignemens en mon pouvoir; en attendant,

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY W. BAYFIELD.

P.S.—Parmi les causes qui multiplient les naufrages, et font hausser les prix de polices d'assurance, on peut citer la pratique d'encombrer le pont des vaisseaux de lourdes charges qui les rendent incontrôlables dans le mauvais tems on en cas d'accident, et parfaitement hors d'état de se tenir éloignés de la côte sous le vent, dans les gros tems. Une autre cause est la rétention des vaisseaux jusqu'à l'époque où la saison se trouve si avancé que leur équipage (mal-vêtu et affaibli par des excès commis à Québec) est incapable de supporter les poudreries et le froid intense qu'il rencontre ordinairement dans le passage vers l'embouchure du fleuve et le Golfe et qui font quelquefois du vaisseau une masse de glace. Il ne m'appartient pas de décider jusqu'à quel point la législature peut remédier à quelques uns de ces maux, mais j'ai cru qu'il valait mieux vous les faire connaître.

L'honorable W. H. MERRITT,
Commissaire des Travaux Publics.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'inclure l'extrait suivant d'une lettre que j'ai adressée au capitaine Bayfield, le 24 septembre, relativement à la liaison de la Baie de Fundy au St. Laurent.

Ce projet a été devant le public depuis plusieurs années. Francis Hall, écuyer, I. C., fit une exploration et un rapport y relatifs en 1825, dont je vous inclus une copie ou extrait, d'après lesquels il appert que le coût des steamers est évalué à £160,000 environ; d'après le profil que j'ai examiné, il ne faut que peu d'excavations, aucune tranchée de plus de 16 pieds au-dessus de la surface de la marée haute; et si on ne trouve pas de roc, et qu'il ne se rencontre pas d'obstacles dans la Baie Verte, je ne vois pas de difficulté formidable à surmonter pour faire la tranchée d'un bout à l'autre. Le capitaine H. O. Crawley, I. R., a fait l'examen de cette route en 1843; la première partie du rapport est favorable à la tranchée d'un bout à l'autre, la seconde y est opposée. Son raisonnement toutefois n'est pas convainquant, et la question, par conséquent, est encore douteuse. D'après la carte, cette tranchée semble offrir de grands avantages pour le commerce côtier destiné aux Etats de l'Est ou qui en revient, aussi bien que des Indes Occidentales. St. Jean serait le hâvre d'hiver pour le Canada. Nos côtières se hasarderaient en bas, un mois plus à bonne heure le printemps et un mois plus tard dans la saison d'hiver; et si le voyage du Cap Gaspé à Eastport pouvait être raccourci suffisamment pour payer un droit de péage, au lieu de faire le tour par le golfe de Canso, cet arrangement repaierait le coût de la construction. J'aimerais à avoir votre opinion à ce sujet.

J'y joins la réponse que le capitaine Bayfield m'a adressée, sous la date du 4 octobre, et dans laquelle il me renvoie à vous pour certains renseignemens, "quant au canal projeté entre la Baie Verte et la Baie de Fundy, tous ce que je puis vous dire, c'est que de ce côté, il n'existe d'autre obstruction naturelle que l'eau basse qui s'étend à quelque distance de terre, mais à laquelle, comme le fonds se compose de boue molle, on peut peut-être facilement faire face de l'autre, c'est-à-dire du côté de la Baie de Fundy, je sais, d'une manière générale, que les marées sont très hautes et très rapides, et la navigation difficile; mais je pense que vous pourriez obtenir des renseignemens particuliers, sur le sujet qui nous occupe, du commandeur Shortland, M. R., qui est employé à l'exploration de la Baie de Fundy." Auriez-vous la bonté de me faire savoir votre opinion sur la navigation de la Baie de Fundy aussi bien que sur l'utilité de la communication qui nous occupe?

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

WM. HAMILTON MERRITT,
Commissaire en chef,
Travaux Publics.

Le commandeur SHORTLAND, M. R.

TORONTO, le 30 janvier 1851.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous inclure un extrait de la réponse que j'ai reçue concernant mon enquête relativement à la navigation du détroit de Belleisle:—

"Le peu de tems que devrait occuper le voyage de Québec à la Grande-Bretagne, a récemment attiré

Appendice
(T.)

13 juin.

l'attention publique, à cause de la compétition active à laquelle nous devons nous attendre de la part de New-York, Boston, Portland, et autres ports américains, pour le commerce de l'Ouest. Il faudrait faire l'exploration de toute issue ou de tout avantage, quelque insignifiants qu'ils puissent paraître. La carte récemment publiée par un comité de la législature de l'Etat du Maine, pour indiquer le railroad projeté de Portland à Whitehaven et Louisburg, à l'extrémité est du Cap Breton, montre cette route sous un aspect très avantageux, en ce qu'elle forme une ligne directe de Cleveland, sur le lac Érié, à la Grande-Bretagne, et semble corroborer l'opinion émise par M. Keefer, dans son essai récent, sur le St. Laurent. J'aimerais à avoir votre opinion sur ce chenal; car s'il est favorable, même pendant trois mois de l'année seulement, et qu'il y faille des phares, je suis convaincu que vos représentations près les gouvernemens de Terre-Neuve et du Canada, assureraient l'érection d'autant de phares qu'il en faut.

Le capitaine Bayfield, dans sa lettre du 7 novembre, dit à ce sujet: "Les courans irréguliers, les brouillards fréquents, et assez souvent les bancs de glaces, dont l'existence ou l'absence ne saurait être prévue, rendent cette navigation excessivement dangereuse,—voir la description dans les directions du St. Laurent.—Ce canal ne peut être recommandé."

J'ai aussi recueilli des renseignemens de différentes sources, entr'autres, du capitaine Black, du vaisseau "Afghan," qui a passé par ce chenal dans trois voyages consécutifs; et il pense qu'il a gagné de 10 à 12 jours avec les mêmes vents, et il considère cette route aussi sûre que l'autre. Le capitaine McMaster, du vaisseau "Montréal," prend toujours ce chemin quand le vent est favorable; et W. H. Davis, écuyer, qui a passé quatre hivers sur la côte du Labrador, dit qu'il y a de bons hâvres d'hiver à chacune des entrées du détroit, et que les vaisseaux venant de Healy Harbor, sur la côte de mer, font leur passage à Liverpool en huit ou dix jours. Wm. Patton, écuyer, de St. Thomas, qui a pris un vif intérêt au passage plus court par le détroit de Belleisle, m'a communiqué le témoignage du capitaine E. White, de Terre-Neuve, qui recommande l'usage de ce chenal, du mois de mai à décembre, inclusivement, et qui dit que les bons hâvres abondent; qu'on peut se procurer toujours des pilotes qui viennent de la mer, et que deux phares placés à l'entrée de ce chenal, feraient qu'il serait fréquenté davantage.

Comme il est de la plus grande importance pour ces colonies d'ouvrir le meilleur et le plus court chenal dans le but de commander le commerce de l'Ouest, vous m'obligeriez beaucoup en vous enquérant de la situation de ce détroit, et s'il est ouvert assez long-tems, vous me feriez plaisir de me mander si le gouvernement de Terre-Neuve érigerait un phare du côté de l'Océan, dans le cas où le gouvernement du Canada en bâtirait un de l'autre côté, pour l'avantage mutuel des deux pays.

CHARLOTTE TOWN, le 7 novembre 1850.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre deuxième lettre, écrite à bord du steamer "Doris," vis-à-vis le Bic, en septembre.

En répondant à votre lettre du 3 septembre, datée de Toronto, je vous donnai dès lors mon opinion sur les points principaux que vous soumettiez à ma considération; il ne me reste donc plus qu'à dire quelques mots sur chacun de ces points, selon l'ordre où vous les avez placés dans votre lettre.

Appendice
(T.)

13 juin.

Premièrement. PHARES.—Des phares à presque tous les endroits que l'on vous a recommandés, pourraient être occasionnellement utiles; l'on en pourrait dire autant de plusieurs autres endroits, mais la question me semble se résumer en ceci:—"sont-ils nécessaires?" ou plutôt, "peut-on supposer que leur utilité équivaldrait à la dépense de leur construction et de leur entretien?" cette question, à mon avis, doit recevoir une réponse négative. Un phare sur le Bird Rocks, serait peut-être l'un des plus utiles de tous ceux qui ont été recommandés, mais il n'est pas absolument nécessaire, à cause des sondages, dans une profondeur ordinaire, qui s'étendent à plusieurs milles autour de ces rochers; je puis ajouter même qu'un phare à cet endroit serait très dispendieux, par ce que ces rochers ne sont abordables que dans le tems le plus calme, et qu'on n'y trouve ni eau ni combustible.

Le Cap Rosier a aussi été beaucoup recommandé; mais si vous considérez que la côte y est si bien marquée, qu'aucun vaisseau, dans les circonstances ordinaires, ne saurait s'y jeter sans la négligence la plus grossière, excepté dans les gros tems où l'on ne peut apercevoir de lumières, je crois que vous conviendrez avec moi que la nécessité d'ériger là un phare, n'est pas assez évidente pour en justifier la construction. Enfin, je suis d'opinion, que dans la large et libre navigation du golfe, depuis St. Paul, jusqu'à la Pointe des Monts, il n'y a de phares nécessaires qu'à l'Île d'Anticosti.

J'ai déjà parlé dans ma première correspondance, de la partie plus restreinte de la navigation au-dessus de la Pointe des Monts; j'y recommandais un phare à l'Île Rouge, ignorant alors qu'il avait déjà été érigé; les lumières recommandées par le capitaine Boxer, à la grande île, Kamouraska, et l'Île de Belle-chasse, seraient très utiles.

Dans le cas où s'accroîtrait le commerce du St. Laurent avec les ports des provinces d'en bas et les États-Unis, il serait très utile et désirable d'ériger des phares sur les pointes nord et est de l'Île du Prince-Edouard, surtout sur la dernière; mais dans l'état actuel du commerce, les phares sur l'Île Cranberry, et à l'entrée nord du golfe de Canso, ensemble et avec celui projeté à l'entrée sud, sur la pointe Eddy, et que je recommande fortement, me paraissent suffisamment utiles pour justifier le déboursé des frais de leur construction.

Deuxième. HAVRE DE RÉFUGE.—J'ai aussi parlé déjà de ces havres. C'est une erreur de supposer qu'il n'y a pas de havre entre le Bic et Gaspé; car outre un excellent qui se trouve aux Sept Isles, il y a plusieurs différens autres endroits qui offriraient, en cas de besoin, un abri aux vaisseaux, mais qu'on ne pourrait recommander sous d'autres circonstances. De ce nombre, se trouvent le mouillage des Isles Cawce et Egg, ainsi que le havre St. Nicholas; et la Baie Manicouagan, si elle était bien garnie de bouées, et qu'on y entrât à bonne eau. J'ai mentionné tous ces havres dans mes directions au sujet du St. Laurent.

Troisième. REMORQUEURS A VAPEUR.—Deux forts vaisseaux de cette description, employés à remorquer, en montant et en descendant, les vaisseaux, dans les endroits les plus dangereux de la navigation entre le Pot à L'eau de Vie et la pointe des Monts, prévendraient certainement les accidens, et partant, avanceraient le commerce; et la dépense pour la province pourrait être diminuée, si l'un de ces remorqueurs prenait la place du yacht du bureau de la trinité, et était employé d'abord à poser le bateau phare et les bouées, aussi à bonne heure que possible le printemps; en même tems que l'autre se dirigerait vers le golfe à la recherche des vaisseaux montans.

Ces remorqueurs devraient être prêts, "l'automne," à remorquer les derniers vaisseaux vers la navigation

large et livre plus bas que la Pointe des Monts; ils enlèveraient aussi en dernier lieu les bouées et le bateau phare dans leur trajet de montée.

Quatrième. DÉTROIT DE BELLEISLE.—Les courans irréguliers, les brouillards fréquens, et quelque fois de nombreux bancs de glace, dont on ne peut prévoir ni l'absence ni la présence, rendent cet endroit d'une navigation excessivement dangereuse. En voir la description dans les directions concernant le St. Laurent. Cette amélioration ne saurait être recommandée.

Cinquième. CONSTRUCTION D'UN HAVRE A ANTICOSTI.—A mon avis, inutile à l'avantage général du commerce, par ce que Gaspé pourvoit à ce à quoi vous êtes allusion; en même tems, que du côté du nord, vous avez Mingan comme havre de refuge, s'il en fallait un dans cette direction. En outre, sur l'Île d'Anticosti même, nous avons les Baies d'Ellis et de Fox, près de l'une et l'autre extrémités de l'Île, qui offrent un assez bon et sûr mouillage pour les vaisseaux de dimension ordinaire pendant les mois de l'été.

Sixième. LIAISON DE LA BAIE DE FUNDY AU ST. LAURENT.—Il n'y a pas évidemment encore un commerce suffisant pour rembourser le coût de la construction d'un canal pour cet objet. Tout ce que je puis dire sur la partie du ressort du génie, c'est que je crois qu'il n'y a pas d'obstacles insurmontables qui s'opposent à cet ouvrage, dont l'utilité, quand l'accroissement du commerce et de la population l'auront mis en état de payer, est tellement évidente, qu'il faudra en faire la construction avant qu'il soit bien longtems. Les mêmes remarques s'appliquent à la liaison projetée de la rivière St. Jean au St. Laurent. Il ne semble pas y avoir de doute quant à son utilité ultérieure; mais que le tems soit arrivé pour la construction d'un ouvrage si dispendieux, c'est là une question qu'il appartient plus à vous qu'à moi de décider.

Je vous ai dit dans ma précédente lettre, que j'attribue le grand nombre de vaisseaux perdus annuellement sur le St. Laurent, et le haut prix des polices d'assurance qui en est la suite, en grande partie à l'incapacité des capitaines des vaisseaux à bois.

Mais il ne faudrait pas oublier qu'il n'y a aucune comparaison entre le risque que courent les vaisseaux à bois, très souvent surchargés, quelquefois hors d'état de tenir la mer, et ordinairement commandés par des personnes étrangères à l'étude de la navigation, et celui que courent les vaisseaux coloniaux, de la nature de ceux que vous avez en vue, qui sont conduits par des personnes parfaitement au fait de la route, et chez lesquelles la connaissance des lieux et l'expérience augmenteront à chaque voyage.

L'assurance sur ces derniers devrait être de beaucoup moindre que sur les vaisseaux à bois. Vous ne faites que me rendre justice en supposant que je prends un intérêt vif et personnel au succès de toute mesure ayant pour objet l'accroissement du commerce du St. Laurent et le bien-être du Canada.

J'ai reçu l'essai intéressant de M. Keefer, et je vous remercie grandement de cet envoi; et je vous serais, de plus, fort obligé, si vous pouviez me faire parvenir les deux derniers rapports officiels de M. Logan, sur la géologie des Canadas.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur;

HENRY WM. BAYFIELD,

Capitaine, M. R.

Explorant le golfe St. Laurent.

P. S.—Veuillez me faire la faveur de remercier pour moi M. Keefer, de l'envoi de son intéressant essai.

L'hon. W. H. MERRITT,
etc., etc., etc.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice D, No. 8.

Témoignage du capitaine E. White, de la goëlette "Jasper," donné à Québec :—

Je suis natif de St. Jean, Terre-Neuve, et j'ai été sur mer depuis l'âge de onze ans, viz. : 28 ans, puisque j'ai aujourd'hui 39 ans.

J'ai constamment fait, depuis les dix dernières années, le commerce des pêcheries de harongs et de loup-marins au Déroit de Belleisle, et sur la côte du Labrador.

Question posée.—Avez la bonté de me dire votre opinion du passage par le Déroit, dans un voyage du Royaume-Uni à Québec, et où et quand vous avez acquis la connaissance de ce passage ?

J'ai l'habitude de partir de chez moi le 1er mars, pour la pêche du loup-marin, au delà du Déroit, et j'en ai fait mon occupation depuis les dix dernières années; cette pêche continue jusqu'à la fin de mai. Je me dirigo alors vers le Déroit pour la pêche aux harongs, laquelle commence vers le 1er juin, et j'y demeure jusqu'à l'automne.

L'entrée du Déroit peut avoir environ 22 milles de l'île Quirpon à York Point, et l'endroit le plus étroit, 9½ milles d'Anchor Point à Forteau Point.

Les vaisseaux n'auront aucune difficulté à passer le Déroit après le 1er juin; la glace est toute partie avant cette époque.

A l'entrée, en venant du nord, il y a un bon havre appelé Pitt's Harbour, et Temple Bay, pour les vaisseaux d'aucun tirant d'eau; on peut toujours s'y procurer les services d'un pilote, vu qu'il y a toujours environ 200 vaisseaux pêcheurs pendant la saison, indépendamment des personnes qui résident toute l'année sur les bords.

Vingt-deux milles plus haut que le Déroit il y a un autre magnifique havre appelé Reed Bay.

Six milles vers l'ouest, se trouve Ship-Head, où j'ai souvent vu à l'ancre les vaisseaux de S. M. A six milles de ce mouillage est l'Anse à l'Eau, excellent mouillage. Quatre milles encore plus à l'ouest est la Baie Forteau, mouillage excellent pour toute espèce de vaisseaux, et où quelques uns demeurent pendant toute la saison, jusqu'à ce qu'ils s'en retournent, l'automne.

Neuf milles plus loin, en gagnant l'ouest, est l'Anse au Blanc-Sable, autre havre.

A dix milles de ce dernier, du côté ouest, se trouve Belle-Amour Cove, qui n'a pas moins de cinq brasses d'eau, au milieu.

Le Déroit peut avoir 90 milles, et on n'y aperçoit pas de glaces avant la première semaine de décembre.

Les havres sur la rive de Terre-Neuve, dans le Déroit, ne sont pas bons pour les gros vaisseaux; mais il y en a quelques bons dans le golfe, un coup le Déroit passé.

Je ne crois pas que les brouillards soient plus fréquents dans le Déroit que dans le passage du sud; je veux dire de St. Paul.

Je suis décidément d'opinion, que le passage du Déroit, depuis le premier juin jusqu'au dernier jour

d'octobre, vaut mieux que l'autre, sans compter qu'il est beaucoup plus court.

Le courant dans le Déroit suit toujours la même direction, c. a. d., que le golfe.

Quant aux renseignements que vous demandiez relativement aux phares, je prends la liberté de dire que je considère que trois seraient tout-à-fait suffisants, c'est à savoir :—

2 sur le côté nord, et un sur le côté sud,

Le 1^{er}, sur la pointe sud-ouest de Belleisle, à l'entrée.

Le 2^{me}, sur la Pointe Forteau, l'endroit le plus étroit, et

Le 3^{me}, sur les hautes terres près l'Isle Verte, sur la rive sud.

J'ai l'habitude de trafiquer avec les colons ou habitants de chaque baie.

Je dois néanmoins, faire observer, en terminant, que toutes les cartes sont incorrectes, et propres à effrayer un étranger, non seulement par rapport aux atterrages et aux battures, mais encore quant aux mouillages; et je suis sûr que les capitaines de vaisseaux, s'ils connaissaient ce passage aussi bien que moi, s'en serviraient toujours de préférence à l'autre.

Le capitaine exposa deux cartes, avec les indications des sondages faits par lui-même, lesquels différaient très essentiellement des autres sondages.

Le capitaine, après avoir entendu la lecture de ce témoignage, l'a déclaré correct.

WILLIAM PATTON.

Québec, le 12 octobre 1850.

QUÉBEC, le 1er décembre 1850.

MON CHER MONSIEUR,

Depuis la conversation que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous la dernière fois que je vous ai vu ici, j'ai eu plusieurs occasions de prendre des renseignements sur le passage du Déroit de Belleisle, et il m'en est resté la conviction, qu'il serait très fréquenté, s'il était mieux connu de ceux qui devraient profiter de cette courte voie vers le Royaume-Uni.

Tout ce que l'on peut recueillir des capitaines de vaisseaux qui n'ont jamais visité le déroit, c'est que le passage est dangereux, ou absolument le contraire de ce qu'affirment ceux qui ont eu occasion d'y passer fréquemment.

Les renseignements ci-inclus me furent donnés par un des navigateurs les plus intelligents et avec lequel j'ai conversé longuement concernant la question qui nous occupe, quoique je doive vous informer, que plusieurs autres de Terre-Neuve et de Labrador, qui sont souvent dans le Déroit, coïncident entièrement dans les données du capitaine White.

Croyez-moi,

Mon cher monsieur,
Très respectueusement,
Votre, etc.,

WILLIAM PATTON.

A l'honorable W. M. HAMILTON MERRITT,
etc. etc. etc., Toronto.

Appendice D, No. 9.

QUÉBEC, le 4 octobre 1850.

MONSIEUR,

Conformément à la demande que vous m'avez faite de vous mander mon opinion sur les moyens qui pourraient me paraître nécessaires pour diminuer les frais du commerce vers le St. Laurent; et jusqu'à quel point il est praticable d'en améliorer la navigation dangereuse: Comme il est de la plus grande importance pour le Canada d'attirer le commerce des lacs d'en haut (tant américains que canadiens) des canaux américains vers les ports Atlantiques par les eaux du St. Laurent, objet d'une vaste importance pour les provinces britanniques.

J'ai, en conséquence, beaucoup de plaisir à vous donner tous les renseignements en mon pouvoir, ayant, (depuis plusieurs années) donné à ce sujet une sérieuse considération, et je vous soumetts avec respect les mesures qu'à mon avis, il serait absolument nécessaire d'adopter (de suite) pour effectuer ce grand objet.

En premier lieu, il ne faut pas oublier que nous n'avons que six mois et demi de navigation ouverte, et qu'il est presque impossible aux vaisseaux à voiles de faire plus de deux voyages dans ce tems; et comme il est pour eux de la plus grande importance que leur départ de Québec n'ait pas lieu plus tard qu'octobre, (les frais d'assurance étant si forts en novembre,) il faudrait donc leur donner tous les avantages possibles pour les mettre en état de ne pas le retarder davantage, et je n'y vois pas de meilleur moyen que l'établissement de phares plus nombreux dans le golfe et le fleuve, et l'amendement des réglemens de la Quarantaine, qui harassent aujourd'hui le commerce. Les sites suivans sont ceux que je recommanderais, pour l'établissement de phares additionnels, savoir:—

POUR LE CANADA:

LE BIRD ROCK.

LE CAP ROSIER.

EXTRÉMITÉ OUEST D'ANTICOSTI.

SEPT ISLES.

LE CAP CHAT.

BATTURES DE MANICOUAGAN.

LA LUMIÈRE FLOTTANTE DE LA TRAVERSE serait transportée sur les battures de Manicouagan, et en ses lieu et place, on placerait une lumière fixe à la Pointe St. Roch.

GRANDE ISLE, (Kamouraska.)

Un petit fanal de havre au Pot à l'Eau de Vie, et un autre à l'Isle Bellechasse.

Les plus importantes places sont le Bird Rock, le Cap Rosier et les battures de Manicouagan; les autres pourraient venir ensuite à mesure que le commerce augmenterait.

TERRENEUVE.

LE CAP RAE.

Entrées EST et OUEST du DÉTROIT DE BELLEISLE.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

EXTRÉMITÉ EST et NORD de L'ISLE DU PRINCE-EDOUARD.

POINTE BIRCH (Isle Miscou) entrée de la Baie des Chaleurs.

En recommandant l'établissement de ces phares, il est nécessaire de vous informer qu'il n'y a pas d'endroits au monde où les phares soient d'une plus grande importance que dans le golfe et le fleuve St. Laurent, à cause de l'irrégularité et de la force de leurs marées et courants, de l'horizon presque toujours chargé de mirage, de brouillards; une rive se trouvant quelquefois visible et l'autre voilée; à cause aussi de la difficulté de calculer la distance de la côte. Et comme les dépenses de ces phares additionnels pour les trois provinces, pourraient facilement être supportées par le commerce, (le coût n'étant que d'un farthing par tonneau pour chaque phare, et parce qu'il n'y a pas d'endroit au monde où il y ait moins d'impôts sur le commerce) on devrait donc, à mon avis, prendre des mesures immédiates pour les faire ériger, ce qui diminuerait le danger de la navigation et les frais d'assurance qui aujourd'hui pèsent tant sur le commerce; ces phares pourraient être établis pour environ trois farthings additionnels imposés sur le commerce de Québec; (pourvu que le commerce de Montréal payât sa quote-part franche, en raison des avantages qu'il en retirera.) Comme les phares sont de beaucoup plus d'importance pour lui que pour les vaisseaux à bois, les voyages de ses bâtimens commençant plus tôt et finissant plus tard, et chargés qu'ils sont, pour l'aller et retour, de cargaisons précieuses, aucun homme bien pensant ne saurait hésiter un instant à encourager cette importante entreprise, la dépense d'entretien étant si insignifiante, comparée aux grands résultats qui en dériveront nécessairement.

LOIS DE LA QUARANTAINE.—Quant aux réglemens tracassiers de la Quarantaine dont le commerce se plaint depuis longtems et, je crois, avec raison, il y faudrait, à mon avis, plusieurs changemens; car il me semble absolument inutile de forcer les vaisseaux à léger de mouiller vis-à-vis la ville pour attendre la visite de l'officier de santé, ce qui cause à ces vaisseaux beaucoup de dommage et de délai quand ils arrivent en grand nombre, la nuit surtout, le printemps et l'automne—délai et dommage qu'on épargnerait si facilement à ces vaisseaux, en leur permettant de se rendre, de suite, à l'endroit destiné à recevoir le lest. Mais, je suis d'avis que la visite que fait l'officier de santé des vaisseaux qui arrivent avec un "état sanitaire parfait" de même que ceux qui viennent d'Angleterre, n'est pas du tout nécessaire. Et pour preuve, je ne me rappelle pas avoir vu un seul cas de maladie sur les vaisseaux arrivant à léger, depuis que je suis ici (près de neuf ans) quoique dans cet intervalle il en soit arrivé environ 10,000. Il y a encore une autre source de plainte; c'est que l'officier de santé se sert pour sa visite, de la chaloupe du maître du havre, quoique ce dernier en ait constamment un si grand besoin pour les exigences de sa charge. Dans tous les cas, si la visite d'inspection est nécessaire, l'officier de santé pourrait accompagner l'officier des douanes, leurs fonctions étant analogues; cet arrangement épargnerait non seulement de la dépense, mais encore du tems. Et je suis aussi d'avis qu'il n'est pas nécessaire ni requis qu'il soit fait une seconde visite des vaisseaux à émigrés, et des vaisseaux qui ont plus de 15 passagers d'entrepont, quand ils arrivent à Québec; et qu'on devrait leur donner

Appendice
(T.)
13 juin.

un acquit final à la Grosse Isle, permettre aussi aux émigrés de se rendre, de suite, à leur destination, ce qui épargnerait à ceux d'entr'eux qui vont au Haut-Canada, beaucoup de trouble et de dépenses. Il me semble donc que ces réglemens devraient être revus, et que l'on devrait en élaguer toutes les restrictions.

PILOTES.—C'est là encore une question qui demande beaucoup de considération; l'une des causes du haut prix des assurances, vient des nombreux naufrages qui ont eu lieu dans les eaux que fréquentent les pilotes, et d'us principalement au manque d'expérience et d'éducation de ces derniers. Il y a certainement parmi eux des gens capables de remplir parfaitement leur devoir; mais à les prendre en corps, leur manque d'expérience comme marins, excède tout ce que j'ai vu encore dans le monde, et c'est, sans doute à cela qu'il faut attribuer les nombreux naufrages qui ont eu lieu, et les collisions qui arrivent constamment. Et je suis entièrement convaincu que cet état de choses ne changera pas tant que l'on continuera de suivre le système actuel pour les qualifications exigées des pilotes. Le seul remède serait d'en faire des marins avant d'en faire des pilotes; résultat facile à obtenir, en les forçant de servir trois ans au moins sur la mer, avant qu'ils puissent devenir apprentis pilotes; il faudrait aussi admettre à la profession de pilotes,

les capitaines et les seconds des vaisseaux appartenant au port de Québec, qui auraient servi pendant sept ans dans le commerce de Québec. Comme de raison, ceci demande beaucoup de considération; mais il est indispensable de prendre les moyens de rendre ceux qui veulent devenir pilotes aptes et propres aux fonctions importantes qu'ils auront à remplir. Je recommanderais aussi, fortement, que le bill de la Trinité, passé l'an dernier, fût de nouveau considéré; car, à mon avis, les besoins du commerce exigent qu'il y soit fait plusieurs changemens; et je prends la liberté de vous renvoyer à l'examen que j'ai subi devant le comité nommé, la session dernière, aux fins de s'enquérir des plaintes du bureau de commerce de Québec, contre les dispositions de ce bill et les dépenses du bureau de la Trinité de Québec; j'ai donné avec soin, dans cet examen, mon opinion sur les questions à moi posées, laquelle, je suis sûr, si on l'adopte, contribuera à l'avantage du commerce, en ce qu'elle en diminuera les dépenses.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre humble et obéissant serviteur,
EDWARD BOXER, M., R.
Maitre du havre et capitaine du
Port de Québec

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice D, No. 10.

BUREAU DU COMMERCE,
Montréal, le 3 décembre 1850.

MONSIEUR,

Le conseil du bureau de commerce de Montréal a l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 23 août, ainsi que celle du 2 octobre dernier, et malgré le tems qui s'est nécessairement écoulé depuis leur réception, le conseil ne les a pas perdues de vues un seul instant, et, en raison de l'importance des sujets dont elles traitent, il n'a pas manqué d'y apporter une considération soignée et approfondie.

Le bureau accueille avec satisfaction le zèle que le gouvernement a mis à faire faire des enquêtes et des explorations relativement au commerce du St. Laurent, dans le but de constater les avantages de cette voie comparés à ceux qu'offrent les autres routes de l'intérieur du pays vers l'Atlantique, et de faire disparaître de la première, tous les obstacles qui s'opposent à la navigation; et le bureau est d'avis que ce but peut être atteint sans puiser à même les fonds publics d'une manière incompatible avec l'importance des améliorations projetées.

Le bureau est heureux d'apprendre que, d'après les récentes explorations, il paraît praticable, au moyen d'un déboursé relativement insignifiant de £10,000, de permettre à un vaisseau tirant dix pieds d'eau, de descendre du lac Ontario jusqu'à la marée, sans se servir des écluses—amélioration que le bureau considère tout-à-fait désirable, en ce qu'elle tendrait à faire baisser le taux du transport intérieur. Mais le bureau est d'avis que le gouvernement, tout en don-

nant son attention immédiate à cet ouvrage d'une importance mineure, ne devrait pas perdre de vue que le public demande également, si non avec plus d'instance, qu'il soit fait des améliorations à la navigation du St. Laurent au-dessous de Montréal et de Québec, aussi bien qu'à celle du golfe. Le bureau avait tellement à cœur l'importance de cette entreprise, qu'il en a référé la considération à un comité choisi parmi ses membres, dont les délibérations ont amené la conclusion que plusieurs des nombreux accidens qu'éprouvent les vaisseaux sont dus au manque d'un nombre de phares suffisant pour guider les marins pendant les gros tems et les brouillards, alors que les lumières ne seraient pas visibles à une grande distance.

Il recommanderait donc respectueusement qu'il fut construit, aussitôt que possible, des phares aux endroits suivans, viz :—

- 1er, à Bird Rocks dans le golfe.
- 2e, à la pointe la plus méridionale des isles de la Magdeleine.
- 3e, à la pointe ouest de l'isle d'Anticosti.
- 4e, au Cap Rosier.
- 5e, à la batture de Manicouagan.
- 6e, à la pointe Portneuf, Mille Vaches.
- 7e, au Pot à l'Eau de Vie.

Avec un canon de signal à chacun de ces endroits.

Indépendamment de ces phares dont l'érection appartient au gouvernement canadien, le bureau croit de son devoir de faire observer, que la navigation ne

Appendice
(T.)

13 juin.

peut être considérée sûre que lorsqu'il aura aussi été brîgés des phares au Cap Ray, Terrenouvo; aux pointes nord et est de l'isle du Prince-Edouard; à l'isle Miscou, et au Cap nord (la pointe nord-est du Cap Breton). Le bureau prend donc la liberté de suggérer respectueusement au gouvernement de se servir de son influence pour faire construire ces phares aussitôt que possible, par les différentes colonies dans les limites desquelles ils sont situés.

Le bureau pourrait aussi recommander l'érection de phares, d'une importance moindre, mais il pense qu'avec ceux énumérés ci-haut, la navigation serait relativement sûre, et d'autant plus qu'on pût engager les marins à faire plus fréquemment usage de la sonde que par le passé, en remontant et en descendant le fleuve—précaution que les marins les plus capables même ne devraient jamais négliger dans une navigation aussi longue que celle du St. Laurent.

Le bureau s'est aussi occupé du sujet de la construction de bateaux remorqueurs qui parcourraient le St. Laurent au-dessous de Québec, et auquel vous faites allusion; et sans prendre sur lui de décider avec trop de confiance sur l'expédience d'une semblable entreprise, le bureau croit que ces bateaux seraient de la plus grande utilité, en ce qu'ils seraient toujours à la main pour aller au secours des vaisseaux qui auraient besoin de leurs services, ou pour recueillir la cargaison des vaisseaux naufragés, épargnant par là, chaque année, la perte d'une quantité considérable de marchandises et effets. Le bureau pense que ces bateaux remorqueurs, joints aux phares que l'on propose, créeraient une diminution importante dans les hauts prix d'assurance qui se paient maintenant le printemps et l'automne, et seraient ainsi disparaître un des principaux obstacles au commerce du St. Laurent.

Le bureau recommanderait donc la construction de deux forts bateaux remorqueurs, qui, outre les services qu'ils pourraient rendre comme dit est, pourraient aussi remplacer le steamer et la goëlette maintenant employés par le bureau de la Trinité de Québec; et ce qui est encore plus important, serviraient à constater jusqu'à quel point des bateaux remorqueurs peuvent, d'une manière praticable, servir à la remorque des vaisseaux faisant leurs voyages ordinaires.

Quant à ce qui regarde l'érection de hâvres de refuge et de dépôts de charbon, liés à l'établissement de bateaux à hélices, le bureau est d'avis que, quelque utiles qu'ils pourraient être, les déboursés considérables que nécessiteraient ces améliorations ne sauraient être prudemment recommandés pour être pris à même les fonds provinciaux.

Relativement à l'érection d'une colonie pénale à l'isle d'Anticosti, plusieurs des membres du conseil sont absolument opposés à ce projet, tandis que d'autres remettent l'expression de leur opinion à l'époque où ils auront par devers eux un projet définitif à ce sujet.

Eu égard aux améliorations projetées au Déroit de Belleisle, le bureau en est venu à la conclusion que la construction d'un phare à chacune des extrémités du Déroit, contribuerait grandement à la sûreté de ce chenal et en faciliterait la navigation.

Le bureau a aussi pris en sa considération le canal proposé pour les vaisseaux, et destiné à unir les eaux de la Baie de Fundy et le golfe du St. Laurent; et quoique ce projet lui semble mériter bien l'attention des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, il ne peut maintenant découvrir comment la construction de ce canal contribuerait matériellement à l'avancement du commerce du St. Laurent, en ce que la nature spéciale des produits exportables

du premier, et de l'État du Maine, n'offre pas de matériaux pour des cargaisons de retour. Le bureau est, par conséquent, d'avis que ce projet ne demande pas, pour le présent, l'intervention active du gouvernement de cette province.

Le bureau considère qu'un canal qui unirait la rivière St. Jean au St. Laurent, au lac Témiscouata, serait une entreprise plus facile pour le gouvernement canadien; et quand le rapport et l'évaluation auxquels vous réferez, seront terminés, le bureau pense que le gouvernement pourra se trouver en mesure de mettre cet ouvrage en voie immédiate de construction. Les avantages qui en résulteraient pour la province, en général, en donnant un débouché aux marchés intérieurs du Nouveau-Brunswick, devront certainement être considérables; en même temps qu'il y a quelque apparence que les droits de péages paieraient l'intérêt du capital dépensé pour l'ouvrage.

Après de diligentes recherches et investigations au sujet des impôts auxquels sont soumis les vaisseaux dans et en dehors du fleuve, et dans les hâvres du St. Laurent, comparés à ceux de New-York, le bureau a découvert que les vaisseaux qui fréquentent le St. Laurent, sont soumis à des impôts beaucoup plus élevés qu'à New-York, et qu'on devrait faire une diminution dans ces impôts, si l'on veut mettre notre navigation sur le même pied que celle de ce dernier port. Pour accomplir cet objet, il faudrait introduire une réforme générale dans les établissements de la Trinité de Québec et Montréal—si non, les abolir totalement.

Il est parfaitement clair, que, sous le système actuel suivi par les bureaux de la Trinité, surtout par celui de Québec, il serait difficile de faire de l'économie, ou produire l'accomplissement plus efficace des devoirs confiés à leurs soins.

Le bureau est, partant, d'avis que tous les phares et les choses qui ont rapport à la navigation dans la province généralement, devraient être mis sous le contrôle du bureau des travaux, et que tous les impôts sur le tonnage et autres (si on ne les abolit pas en entier) devraient être perçus par les officiers douaniers. Mais le bureau prend la liberté de suggérer respectueusement, que, comme notre commerce souffre des effets du système actuel, la pratique suivie par le gouvernement fédéral des Etats-Unis est digne de l'être par le gouvernement provincial, c'est à savoir, celle de prendre à même le revenu général les frais des phares et lumières.

Et dans le fait, le bureau ignore vraiment quel autre moyen indiquer pour réduire les impôts sur les vaisseaux au niveau de ceux de New-York; mais comme il est généralement admis, que les plus grands intérêts de la province dépendent plus ou moins du succès de la voie du St. Laurent, le bureau est d'avis qu'outre la mesure maintenant recommandée, le gouvernement devrait, par tous les moyens législatifs en son pouvoir, encourager l'immigration et le commerce direct d'importation par le fleuve. Ce plan recevrait l'approbation universelle, comme étant de nature à produire un grand accroissement dans les péages des canaux; et toute dépense prise à même le fonds consolidé, et qui proviendrait de la recommandation du bureau, serait, cela est très probable, plus que compensée.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER CLERK,
Secrétaire, B. C., Montréal.

A l'honorable W. H. MERRITT,
Commissaire en chef des T. P.,
Toronto.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

CHAMBRE DU CONSEIL, BUREAU
DU COMMERCE DE QUÉBEC,
Québec, le 4 octobre 1850.

MONSIEUR,

Il y a quelque tems, le conseil du bureau de commerce de Québec reçut du bureau des travaux une communication demandant des renseignements sur différens sujets, et plus spécialement sur les avantages que possède ce port comparés à ceux du port de New-York. Le conseil se procura, en conséquence, de cette dernière ville, un sommaire des lois qui régissent le commerce côtier des Etats-Unis, un tarif des commissions et autres impôts, un tableau du pilotage et autres documens, lesquels tendent tous à montrer les avantages supérieurs que possède la cité Atlantique sur aucun port du St. Laurent. Afin de démontrer cette vérité sous un jour plus évident, le conseil ci-joint un état indiquant les impôts comparatifs prélevés sur un vaisseau de 700 tonneaux ici et à New-York, lequel montre une différence en faveur de la dernière ville, s'élevant en impôts publics tels que pilotage, lumières, droits d'hôpitaux et de police, à..... £22 2 3 en impôts particuliers, tels que quayage, chargement, etc., à..... 27 10 0

En tout à..... £49 12 3
contre le St. Laurent; différence qui, c'est l'opinion du conseil, ne devrait pas exister, et dont il est de son devoir de constater et d'indiquer les causes, dans un but d'égalisation. Le conseil ne voudrait pas intervenir dans les impôts particuliers, croyant qu'une concurrence ouverte et libre les réglerait toujours, et que chacun a parfaitement le droit de faire le plus de profit qu'il peut avec sa propriété et avec son labeur personnel, mais le conseil n'a pas d'hésitation à déclarer qu'à son avis, il pourrait se faire une grande réduction dans les impôts publics.

Le conseil croit que les droits de pilotage pour l'aller et le retour, au-dessus et au-dessous de Québec, sont trop élevés, soit que l'on s'attache aux exigences du commerce, ou que l'on considère la capacité, la position sociale, ou l'éducation des pilotes. Ces hommes, pense-t-on, ne seraient pas lésés quand même on établirait une réduction d'un tiers sur les droits existans. On verra qu'il n'y a pas d'impôt pour les phares sur les vaisseaux qui fréquentent le havre de New-York. Le conseil n'est pas prêt à indiquer aucune autre source à même laquelle pourrait être pris le revenu nécessaire à l'entretien des phares sur le St. Laurent; bien plus, il croit que ces frais devraient en toute justice être payés par les vaisseaux qui profitent de l'avantage des phares, mais il pense aussi que ce fonds devrait être ménagé avec économie, et juste assez élevé pour pouvoir suffire à l'établissement et entretien d'une maison de la Trinité convenablement constituée, et qui réglerait l'entretien des phares, les bouées, etc., etc.

Le conseil ne voit pas la nécessité d'une maison de Trinité à Montréal comme celle qui existe à Québec; et quant à cette dernière, le conseil a déjà essayé d'attirer dans une requête, l'attention du gouvernement sur l'incapacité et l'extravagance de ce bureau, aussi bien que sur le nombre multiple d'offices et de sinécures, causés par le népotisme qui existe dans cet établissement. Mais en même tems que le conseil considère de son devoir d'indiquer les abus, il n'en est pas moins désireux d'offrir des suggestions propres à assurer la meilleure gouverne de l'établissement. Il voudrait voir abolir tout le système embarrassé actuel, avec sa troupe de membres incapables, non qualifiés, et non assidus, ses secrétaires et trésoriers, et autres officiers bien salariés,—et substituer à leur place deux commissaires, qui avec le maître du havre, conduirait toute la besogne. L'un de ces commissaires re-

prendrait pour ses services une rémunération assez forte pour l'engager à dévouer tout son tems à ses fonctions, et il devrait être, non seulement propre à remplir la charge de secrétaire qualifié par caractère et responsabilité à avoir entre ses mains toutes les affaires notariales de la charge, mais encore il devrait être au fait du commerce de navigation et capable de juger et décider de toutes les matières qui viennent aujourd'hui devant le bureau.

L'autre commissaire devrait posséder les mêmes qualités; mais comme il n'aurait pas à se vouer aux affaires de la maison de la Trinité, sa charge serait honorifique ou à peu près. Les affaires notariales et autres seraient données à quiconque serait le plus capable de les conduire avec efficacité et économie. Il semble aussi au conseil que l'on pourrait faire une grande économie dans les dépenses, en mettant les phares, bouées, etc., sous le contrôle du bureau des travaux.

Le conseil offre ce qui précède comme des suggestions imparfaites seulement. Il est heureux de voir que l'attention publique se porte sur l'établissement; et quant aux vues générales du conseil, vous les trouverez dans leur requête du 10 juin dernier.

Le conseil, après avoir examiné l'écrit de M. De Witt au sujet de remorqueurs à vapeur, n'a pas le même espoir de succès que ce monsieur; le conseil croit qu'on pourrait sans crainte laisser la construction de ces bateaux à des entreprises particulières; mais, en même tems, il est d'avis qu'on pourrait faire l'expérience à peu de frais pour le public: par exemple:—

Il y a maintenant deux steamers entretenus aux dépens du public, le steamer de la maison de la Trinité et le steamer de la Quarantaine; ni l'un ni l'autre ne pourraient jamais être employés comme remorqueurs; mais que l'on construise un fort steamer qui pourrait placer et enlever les bouées, faire les devoirs et l'ouvrage de la Quarantaine, et servir comme remorqueur dans les autres tems.

Le conseil ne croit pas nécessaire de demander pour le présent, un plus grand nombre de phares sur le fleuve, pourvu que ceux qui y sont aujourd'hui soient bien servis et entretenus; il ne pense pas non plus, pouvoir conséquemment demander la construction coûteuse d'un havre de refuge en bas, et dont l'utilité reste encore à constater; mais il croit que l'érection d'un ou deux quais ou jetées au-dessous de Québec, surtout sur la rive sud, auxquels les steamers pourraient s'arrêter, serait d'un immense avantage pour le pays au-dessous de cette ville, et tendrait grandement à son amélioration et à sa rapide colonisation. Le conseil est heureux d'apprendre que l'on prend les moyens de constater la possibilité de la mise en pratique de l'ouverture d'une communication avec la rivière St. Jean.

Avant de terminer, le conseil attire instamment votre attention sur un sujet à propos duquel il a souvent, mais sans succès, pétitionné le gouvernement: l'injustice qu'il y a de fermer le fleuve, entre Montréal et Québec, aux vaisseaux américains qui viennent des lacs.

Ce printemps, des goélettes furent absolument forcées de laisser Montréal à lège, et ce, à une époque où il y avait une telle quantité de fret à Québec, que plusieurs vaisseaux furent retenus ici à grands frais pendant plusieurs jours, incapables qu'ils étaient de décharger.

Pour assurer le fret du St. Laurent, il faudrait produire un fret raisonnable des deux côtés; beaucoup d'articles pesans, comme le fer de toutes sortes, le sel, etc., sont apportés d'Angleterre à Québec comme fret de lest, et si l'on peut trouver les moyens d'en

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

débarrasser promptement les vaisseaux à leur arrivée ici, la totalité des Etats du nord-ouest pourrait être approvisionnée à meilleur marché par le fleuve que par New-York, donnant ainsi le transport à nos vaisseaux, le commerce à nos marchands, et les droits de péages à nos canaux ; mais ceci ne pourra jamais arriver tant que le transbordement ici et encore à Montréal, nécessitera des frais équivalant, en plusieurs cas, au fret total transatlantique.

On a dit au conseil que, vû les négociations réci-proques pendantes avec les Etats, il n'était pas expédient d'ouvrir le St. Laurent jusqu'à Québec ; le conseil aurait trouvé quelque raison à cela, si le fleuve fût demeuré fermé jusqu'à Montréal ; dans l'état de choses actuel, le conseil conçoit que les intérêts qu'il représente sont négligés, et en même tems qu'un commerce d'une vaste conséquence pour la colonie languit et est risqué, la seule partie de la communauté qui profite directement de cette législation partielle, sont les marchands expéditionnaires.

J'ai aussi eu l'honneur de mettre devant le conseil votre intéressante communication du 2 du courant, laquelle embrasse tant de sujets importants, que le conseil, avant d'y répondre, désire y donner une considération plus approfondie ; et je suis chargé de vous renvoyer l'écrit de M. DeWitt, relativement aux remorqueurs à vapeur.

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

A. GILLESPIE,
Secrétaire.

A l'hon. Wm. HAMILTON MERRITT,
Commissaires des Travaux Publics.

BUREAU DU COMMERCE.
Québec, le 18 novembre 1850.

MONSIEUR,

M. Gillespie, secrétaire du bureau, à accusé, le 4 octobre dernier, la réception de la lettre que vous m'avez adressée le 2 du même mois ; et on me prie aujourd'hui d'y répondre un peu plus au long.

En premier lieu, j'ai des apologies à vous faire pour avoir tant tardé à répondre à votre importante et intéressante communication, mais ce délai a été causé, partie par le tems que les membres du bureau, à cette saison de l'année, ont nécessairement à consacrer à leurs propres affaires, et partie par ce que le secrétaire a laissé Québec pour toujours, quelque tems après la réception de votre lettre.

L'opinion du bureau sur plusieurs des sujets auxquels votre lettre réfère, vous a déjà été communiquée par M. Gillespie, dans sa lettre du 4 octobre, laquelle fut écrite après la première entrevue que j'eus l'honneur d'avoir avec vous, mais avant la réception de votre lettre maintenant devant moi ; néanmoins, je toucherai encore aux différentes questions auxquelles vous faites allusion, et autant que je le pourrai, dans l'ordre où vous les placez.

La découverte récente, qu'un déboursé de quelques dix mille louis permettrait à un vaisseau tirant dix pieds d'eau, de descendre du lac Ontario jusqu'à la

marée, sans passer par une seule écluse, est très importante, surtout mise en rapport avec le canal projeté qui doit unir la tête de la Baie de Fundy au golfe St. Laurent. La première de ces améliorations permettrait, à un coût insignifiant, comparé à l'importance de l'objet en vue, à des vaisseaux plus grands, et conséquemment, d'une classe moins dispendieuse que celle d'aujourd'hui, d'être employés à transporter les produits de l'ouest, soit à un endroit de transbordement pour l'Europe, les autres colonies britanniques ou les Etats-Unis ; ou, ce qui est plus probable, cette amélioration créerait une nouvelle classe de vaisseaux, mûs par la vapeur ou autrement, qui transporteraient, sans transbordement, des cargaisons des limites les plus reculées de nos eaux intérieures à aucune partie du monde. Qu'une semblable amélioration dans la navigation du haut St. Laurent, en rapport avec le canal de la Baie de Fundy, tel que cité plus haut, permettrait aux vaisseaux à voiles ou à hélices d'approvisionner les ports dans la Baie de Fundy, et sur les côtes du Maine et du Massachusetts, des produits agricoles du riche lointain ouest et ce, à meilleur marché que par toute autre voie, il ne peut y avoir le moindre doute. Un coup d'œil sur la carte suffira pour s'en convaincre.

Le bureau me requiert donc de vous exprimer qu'il concourt entièrement dans vos vues éclairées sur ces questions, et vous prie d'y attirer instamment l'attention du gouvernement.

On pense qu'on pourrait facilement s'assurer la coopération du Nouveau Brunswick pour raccourcir la communication avec la Baie de Fundy, quoique cet ouvrage serait réellement et vraiment d'un plus grand avantage pour le Canada que pour cette province.

Quant au revenu probable que produiraient les péages, le conseil est persuadé que ces derniers paieraient amplement l'intérêt du capital requis.

Quant à ce qui regarde les phares, on me charge de dire que, dans l'opinion du conseil, le fleuve au-dessous de Québec et le Golfe St. Laurent sont maintenant très raisonnablement éclairés ; et quoiqu'il fût désirable d'y ajouter plusieurs autres lumières—peut-être toutes ou presque toutes celles que vous suggérez dans votre lettre,—le conseil pense, cependant, qu'il n'en résulterait pas une réduction suffisante dans les prix d'assurance pour compenser les dépenses de leur construction et entretien, lesquelles, comme vous le faites observer, doivent être supportées aux dépens du commerce.

En ce qui regarde les assurances, j'ai à dire que les assureurs semblent mettre beaucoup de tems à arriver à des conclusions correctes et patentes, même avec des faits admis.

Les taux chargés maintenant sur le St. Laurent, pour l'aller et le retour, sont, en plusieurs instances, doubles et triples de ce qu'ils étaient lorsqu'il n'y avait pas un seul phare sur le fleuve ou dans le golfe, et que, conséquemment et pour d'autres causes qui n'existent plus, la proportion des pertes et naufrages était beaucoup plus grande. Le conseil espère, toutefois, que ce mal se guérira de lui-même. Rien, peut-être, ne tendrait plus à réduire les primes à une échelle raisonnable et modérée, que l'établissement d'une compagnie d'assurance coloniale, et dans ce cas, le gouvernement ne saurait mieux employer son encouragement et son aide qu'à la formation d'une semblable compagnie.

Relativement au second sujet auquel vous réferez dans votre lettre, viz : l'expédience de construire des steamers aux frais du public, pour remorquer les

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

vaisseaux au-dessous de Québec, j'ai à répéter l'opinion que le conseil vous a déjà communiquée, que les avantages qui résulteraient d'une semblable mesure, ne lui semblent pas suffisamment apparens pour l'engager à en recommander l'adoption, et je puis ajouter, que quoiqu'il y ait maintenant et depuis longtemps ici de bons vaisseaux propres à remplir ces services, je ne me rappelle pas un seul cas où leur aide ait été demandée en bas de Québec, à moins que ce ne fut pour des vaisseaux naufragés ou avariés. J'ai aussi à vous renouveler la recommandation du conseil sur ce sujet, que le vaisseau coûteux et inutile importé par le bureau de la Trinité, soit vendu et remplacé par un fort steamer, capable de remplir tous les services que cette institution peut en attendre, (lesquels ne l'occuperont pas plus d'un mois pendant l'année,) et toujours prêt, dans tous les autres toms, soit à aller au secours des vaisseaux en détresse, ou à touer, vers, ou de la mer, les vaisseaux qui en auront besoin, aux conditions qui seraient fixées conventionnellement ou de toute autre manière. L'expédition de la mesure en question pourrait ainsi être constatée sans qu'il fut besoin d'encourir de nouvelles dépenses; dans le fait, les dépenses énormes du bureau de la Trinité se trouveraient par là considérablement diminuées, car l'on croit qu'un steamer de cette nature, gagnerait en allant ainsi au secours des vaisseaux naufragés ou avariés seulement, suffisamment au moins pour payer ses propres dépenses. L'efficacité d'un semblable arrangement, et sa valeur pour le commerce et la navigation du fleuve, serait considérablement rehaussées par le télégraphe électrique qui va bientôt entrer en opération, et par les facilités de débarquement, lesquelles on espère voir bien vite s'élever le long de la rive sud.

Le conseil vous a déjà donné son opinion sur le sujet des havres de refuge qu'il considère inutiles, en autant que les quais et jetées dont il recommandait la construction sur la rive sud, en tiendraient lieu. Le conseil prend encore la liberté de recommander fortement la construction de deux ou trois de ces quais ou jetées, à des endroits convenables le long de la rive sud du St. Laurent, en bas de Québec. Le fleuve le long de cette rive est si plat à une longue distance de la côte, qu'à peine une chaloupe ordinaire ou bateau, bien moins encore un steamer d'aucune sorte, peut arrêter ou prendre à bord avec sûreté, soit des passagers ou du fret, nullo part plus bas que la Pointe Lévi, en sorte que les habitans d'un des plus beaux et populeux districts du Bas-Canada, se trouvent privés des avantages de ce moyen de communication que la providence a placée sous leurs yeux, mais dont ils ne peuvent se servir. Le conseil est d'opinion, que si ces ouvrages étaient construits, ils se loueraient facilement à un montant qui paierait plus que l'intérêt de leur construction. Le bateau remorqueur déjà cité, pourrait être stationné à l'un de ces quais, disons, à ou près de Kamouraska.

Quant au Détroit de Belleisle, le conseil n'est pas prêt à donner son opinion décisive sur la question de savoir si l'adoption générale de cette route par les vaisseaux dans leur passage d'Europe, aller et retour, devrait être encouragée ou non.

La masse des opinions semble y être contraire, à cause des courans opposés qui se trouvent dans son étroit-chenal, et des glaces dont il est obstrué la plus grande partie du printemps et de l'été.

Le conseil recommanderait qu'on prit l'opinion du capitaine Bayfield, ou de quelqu'autre homme scientifique et professionnel, avant qu'on n'en vienne à aucune détermination sur ce point.

Le conseil a des doutes quant à la question de savoir si les avantages qui résulteraient de la connection du St. Laurent avec les eaux navigables de la rivière St. Jean à Témiscouata, est d'un objet suffisamment important pour autoriser le coût d'une semblable entreprise; mais à ce sujet, on pourra se former une opinion plus correcte quand les estimés et le rapport dont vous parlez auront été faits. Mais dans aucuns cas, néanmoins, le conseil ne voudrait établir de compétition ou comparaison entre l'ouverture de cette communication, et le projet de beaucoup plus important, et peut-être pas plus coûteux, de tier la Baie de Fundy au golfe St. Laurent. En même tems, ainsi que vous le faites observer, la compétition à laquelle nous pouvons nous attendre de la part de nos puissans et énergiques rivaux, devrait nous empêcher de laisser aucun débouché, quelques avantages insignifiants qu'il puisse offrir, sans un prompt et soigneux examen.

On me prie de vous remercier d'avoir attiré l'attention du conseil sur les grands ouvrages qui ont été construits, et que l'on construit maintenant, pour détourner le commerce naturel du St. Laurent vers d'autres voies; je dois vous exprimer aussi le plaisir qu'éprouve le conseil de voir l'opinion d'un si bon juge confirmer la sienne, en faveur de Québec, comme possédant de meilleures situations sur le St. Charles et ailleurs, pour l'accommodement du commerce croissant que l'on peut espérer, que n'en possèdent nos puissans rivaux dans les Etats-Unis. Nous pouvons maintenant recevoir, emmagasiner et embarquer avec promptitude, et à un coût modéré, trois ou quatre fois plus que le montant des produits qui viennent de notre côté, et vous pourrez être sûr que quand il deviendra nécessaire d'avoir de nouveaux accommodemens, les avantages auxquels vous référez, nous ne demeurerons pas oisifs pour nous les procurer.

Je crois que j'ai touché dans cette lettre, et que M. Gillespie en a fait autant dans la sienne, à tous ou à presque tous les sujets dont vous parlez dans votre lettre du 2 octobre, ou dont vous m'avez parlé dans les entrevues que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous; mais s'il arrivait au conseil de trouver quelqu'autre chose relative à ces importants sujets, il ne manquera pas de vous le communiquer d'après la bienveillante invitation que vous lui en avez faite.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES DEAN,
Président, bureau C. Québec.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice D, No. 11.

MAISON DE LA TRINITÉ.
Québec, le 17 septembre 1850.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 10 du courant, demandant au bureau de la Trinité "de ce qui lui paraît le meilleur plan pour diminuer les primes d'assurance en bas de Québec; si c'est en construisant d'autres phares, des havres de refuge, employant ou bâtissant des remorqueurs à vapeur, ou aucun autre mode, etc."

Et je suis chargé de vous informer que le bureau ayant considéré soigneusement le sujet, est unanimement d'avis que le mode le plus efficace de réduire les taux d'assurance en bas de Québec, est de rendre, par tous les moyens pratiques, la navigation du fleuve et du golfe plus sûre et plus prompte; et que pour obtenir ce résultat, il est indispensable d'ériger des phares additionnels; il résulterait aussi beaucoup d'avantages de la construction de havres de refuge; que l'emploi de remorqueurs à vapeur pour remorquer les vaisseaux en montant et en descendant le fleuve, serait aussi fort utile pour atteindre le même but, en ce qu'ils aideraient les vaisseaux à faire par tems des voyages plus rapides; et qu'en raccourcissant leurs passages, ils les mettraient en état de partir plus à bonne heure l'automne, et avant l'époque où les plus hautes primes d'assurance sont exigées. C'est pourquoi le bureau croit que deux remorqueurs, bâtis sur le même plan que ceux dont on se sert dans les grands ports commerciaux, en Angleterre, pourraient être essayés; l'un des deux pourrait faire le service de la Quarantaine.

Mais le bureau recommanderait l'érection immédiate de nouveaux phares aux endroits suivants, viz:—

Premier. Sur les Bird Rocks, et le Cap Rosier, avec une lumière fixe à la Pointe St. Roch au lieu de la lumière flottante, laquelle serait transportée sur la batture Manicouagan où il y a tant besoin d'une lumière.

Ensuite, à l'extrémité ouest d'Anticosti, et des lumières de fleuve sur la grande Isle de Kamouraska, ou extrémité ouest des Pélorins; l'extrémité ouest de Crane Island et de l'Isle de Bellechasse.

Et la construction de havres de refuge aux endroits suivants, viz:—

Un, pour le commerce général, au Petit Métis, sur la rive sud; cet endroit paraissant être le plus susceptible d'amélioration pour la formation d'un havre sûr; et,

Un autre, pour le petit commerce, sur l'Isle Bellechasse.

Avec des quais ou jetées pour la sûreté et l'accommodement des vaisseaux côtiers, à

La rivière du Loup,

La Pointe Original en bas de la rivière Ouelle.

L'Islet, et

Berthier.

Ces derniers, outre qu'ils offriraient un abri aux bâtimens employés au commerce côtier, et aux steamers et vaisseaux transportant les produits de la partie ouest de la province vers les ports d'en bas, donneraient encore à la population dense qui habite les paroisses en bas de Québec, de grandes facilités pour apporter leurs produits au marché, et communiquer avec les autres parties du district.

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

E. B. LINDSAY,
Greffier, M. T. Q.

A L'honorable W. H. MERRITT,
Commissaire des Travaux Publics,
Québec.

(Copie.)

MAISON DE LA TRINITÉ.
Montréal, le 13 septembre 1850.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur, en vertu d'instructions reçues du bureau de la Trinité, et en réponse à votre lettre en date de ce jour, demandant l'opinion du bureau, "sur le meilleur moyen de réduire les frais d'assurance sur le fleuve St. Laurent en bas de Québec, et ses suggestions pour savoir si des remorqueurs, phares, havres de refuge ou quelque changemens dans les lois existantes, pourraient produire ce résultat;" de vous informer qu'après y avoir mûrement songé le bureau n'est pas prêt à recommander aucun changement dans les lois existantes relativement aux assurances, et qu'il ne croit pas non plus nécessaire de créer des havres de refuge, vu qu'il existe déjà plusieurs superbes havres naturels dans le golfe et le fleuve; le bureau n'est pas non plus prêt à recommander aucunes dépenses de bateaux remorqueurs, convaincu qu'il est que les vaisseaux entrant dans le fleuve St. Laurent, ou le laissant, ne s'en serviraient presque jamais; si, cependant, la maison de la Trinité de Québec, possédait un très fort remorqueur, ce dernier serait d'un grand service aux vaisseaux en détresse ou entrainés à la côte; et le bureau recommande que ce bateau fût ordinairement stationné à quelq'endroit central et sûr, connu de tous les pilotes, le long des rivières, et qui serait prêt en cas d'urgence.

Quant à la question des phares, cependant, le bureau ne saurait trop fortement recommander l'établissement de bons et convenables phares aux endroits suivants:

Premièrement. En fait d'importance, une lumière à, ou sur les battures Manicouagan (vu qu'il est douteux si ce devrait être une lumière fixe ou flottante).

Deuxièmement. Un phare aux Bird Rocks.

Troisièmement. Au Cap Rosier.

Quatrièmement. A l'extrémité ouest de l'Isle d'Anticosti, et

Appendice
(T.)

13 juin.

Cinquièmement, Au Pot à l'Eau-de-Vie.

Les deux lumières nommées en premier lieu sont considérées essentielles pour la préservation des vies et des biens, et les trois dernières, quoique d'une moindre importance que les deux premières, ajouteraient de beaucoup à la sûreté de la navigation du fleuve, et réduiraient conséquemment les taux d'assurance sur les vaisseaux et les cargaisons. En faisant ces suggestions, le bureau ne fait qu'exprimer l'opinion des capitaines de vaisseaux les plus intelligents

et les plus expérimentés, qui aient visité le port de Montréal.

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

JAMES HOLMES,
Régistrateur.

A l'hon. W. H. MERRITT,
etc., etc., etc.
Montréal.

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice D, No. 12.

MONTRÉAL, le 14 septembre 1850.

MONSIEUR,

Afin d'améliorer la navigation du fleuve St. Laurent ainsi que celle du golfe, et d'offrir la plus grande facilité, sûreté et économie aux vaisseaux qui naviguent dans les dits fleuve et golfe, à leurs équipages, passagers et cargaisons, et pour offrir la plus grande sûreté aux personnes engagées ou intéressées dans notre commerce; il me semble que trois choses sont indispensablement nécessaires pour produire un grand et florissant commerce dans nos eaux, et dont notre pays a besoin pour servir de fondement aux vastes et précieux Travaux Publics qui sont maintenant sur le point d'être terminés, et qui, quand ils le seront, et sous un contrôle prudent et sagacieux, feront de ce pays l'un des plus florissans et des plus riches du monde.

Nous ne devons pas perdre de vue qu'avec une force artificielle ou de vapeur, nous pouvons naviguer sur nos eaux depuis le premier mai, jusqu'au premier décembre de chaque année, (ou sept mois,) et si nous considérons qu'un vaisseau peut laisser les ports européens dans les premiers jours d'avril, et Québec pour l'Europe dans les derniers jours de novembre, les mois d'avril et décembre peuvent aussi compter, ce qui nous donnera en tout, neuf mois de navigation.

Premièrement. Il faudra des phares additionnels.

Secondement. Des havres de refuge seront aussi nécessaires. Combien il en faudrait et dans quels endroits il faudrait les ériger, c'est ce que pourront décider des personnes mieux au fait que moi du fleuve et du golfe.

Troisièmement. La principale, j'allais presque dire la plus importante amélioration serait la construction de forts remorqueurs à vapeur; dans le fait, on peut dire qu'ils épargneraient la nécessité de havres de refuge à tous les vaisseaux qui se font remorquer, et à cause de leur plus grande vitesse, diminueraient le besoin de phares; car un vaisseau remorqué par un fort remorqueur à vapeur, dont le capitaine ou le pilote (qui y passent tous les jours) connaîtrait mieux les chenaux, les courants et les battures qu'aucun autre pilote, et pourrait, au moyen de la vapeur, choisir sa route, indépendamment des vents et marées, et pourrait poursuivre son voyage et passer le jour par des endroits où la nuit il faudrait des phares; tandis que les vaisseaux à voile ne seraient pas toujours capables de suivre le bon chenal, et auraient par

conséquent à jeter l'ancre (s'ils trouvaient un mouillage) ou courraient le risque de faire naufrage, avec toutes les désastreuses conséquences qui en sont les suites.

Les havres de refuge ne sont précieux qu'en autant qu'un vaisseau peut y entrer; mais il arrive souvent que quand il s'élève une tempête, si un vaisseau n'est qu'à quelques milles sous le vent, il ne peut atteindre le havre, et dans ce cas, le havre est pour lui inutile et ne lui offre pas d'abri. Tandis que, si le vaisseau est remorqué, son refuge est toujours à sa portée, et il peut, en même tems, continuer son voyage en sûreté, en dépit des vents, des marées et des gelées.

Un vaisseau qui peut choisir sa route au moyen de la vapeur, et qui connaît la rapidité de sa marche, peut avancer et passer en sûreté dans des chenaux difficiles, tandis qu'un autre vaisseau, exposé aux vents et aux marées, n'oserait s'y hasarder; car s'il le faisait, cela pourrait devenir fatal au vaisseau, aux passagers, à la cargaison et à l'équipage.

Un capitaine de vaisseau qui peut compter sur un passage non interrompu, tant en montant qu'en descendant le golfe et le fleuve, se trouvera en état de faire un autre voyage; mais dans l'incertitude actuelle de la longueur de la course sur nos eaux, il n'ose pas s'y hasarder. Conséquemment le propriétaire de ce vaisseau perd les profits du voyage extra, outre qu'il est obligé de se tenir aux bassins et de payer ce droit; et le pays perd l'avantage d'exporter une cargaison additionnelle de produits, qui devront, comme de raison, rester emmagasinés pendant l'hiver, au lieu de se rendre de suite sur un marché probablement favorable.

Il arrive quelquefois qu'un steamer qui fait constamment la même route, pourra aller de pointe en pointe, au moyen de la boussole, dans les tems noirs et brumeux, tandis qu'un autre vaisseau qui n'a pas l'avantage de la vapeur, ne pourra remuer; risquant ainsi la possibilité d'un autre passage, peut être la sûreté du vaisseau, et la vie des passagers et de l'équipage.

En employant des remorqueurs à vapeur dans la navigation au-dessous de Québec, la certitude que les vaisseaux auraient d'un prompt passage, et dans les gros mauvais tems et gelées, les mettraient en état d'éviter un naufrage qui, sous d'autres circonstances, deviendrait inévitable; cette certitude, dis-je, engagerait les vaisseaux à faire un voyage de plus chaque année, c'est-à-dire, deux au lieu d'un; et trois au lieu de deux, d'Europe en Canada, et retourner.

Appendice
(T.)

18 juin.

Par ces moyens, je crois que l'assurance sur les vaisseaux et les cargaisons serait réduite d'un quart, depuis le commencement de la navigation jusqu'au premier septembre, et d'une moitié depuis le premier septembre jusqu'à la fin de l'année. Cela produirait une immense économie, comme vous le verrez en référant au nombre de vaisseaux, à leur valeur ainsi qu'à celle de leurs cargaisons. Nous ne devons pas oublier la grande importance qu'il y a d'embarquer les produits du Canada, à un taux modéré de fret et d'assurance, par le St. Laurent, pendant les mois d'octobre et novembre. Les provisions ne peuvent pas être emballées et préparées avant le 15 octobre. Le haut prix actuel du fret et des assurances enlève tous leurs profits aux fermiers et aux marchands. Si nous employons la vapeur, nous pouvons envoyer nos produits, le bœuf et le porc, promptement, sûrement et à bon marché, durant les froids de novembre et décembre, en bonne condition et sur un bon marché.

Dans l'état de choses actuel, avant que les provisions puissent être emballées, il est trop tard ou trop dispendieux pour les embarquer; il faut saler beaucoup nos provisions pour qu'elles se conservent—emmagasinage, perte de l'intérêt, double inspection; les viandes sont ballottées dans le bâtiment pendant 30 ou 40 jours dans le toms des chaleurs, débarquées sur un quai dans la force de l'été, et puis vendues à un bas prix, en sorte que les profits sont totalement engloutis par les dépenses, et ne laissent rien au fermier. Conséquemment, le fermier n'a que fort peu d'encouragement pour ses produits; d'où il suit que s'il n'a pas d'encouragements pour ses produits, la terre devient de peu de valeur.

En employant des steamers, ceux des vaisseaux qui se feront remorquer épargneront les frais de pilotage. En nous servant de la vapeur, je crois que nous pourrions engager une très grande partie des émigrés d'Europe à prendre la voie du St. Laurent. Les profits de nos Travaux Publics s'augmenteraient considérablement. Et de fait, si nous n'employons pas de steamers, de quelle utilité deviendront les canaux du St. Laurent?

En employant des steamers en bas de Québec, nous réduirons le prix du fret et des assurances à un taux si bas, qu'un baril de fleur pourra être expédié du lac Ontario à Liverpool, par la voie du St. Laurent, à meilleur marché que par la voie de New-York. Nous aurons alors un commerce étendu, et avec un grand commerce, nous pouvons faire nos af-

aires à bon marché, et alors notre pays prospérera. Et alors aussi, avec le commerce immense du grand Ouest, quels magnifiques profits ne rapporteraient pas nos Travaux Publics. C'est alors que notre pays prendra la place au monde pour laquelle la providence l'a destiné.

Si ces remorqueurs à vapeur sont construits par entreprise particulière, les entrepreneurs en feront un monopole, et dans le but de faire de l'argent, ce qui détruira l'objet auquel ces steamers sont destinés.

Je propose que le prix de la remorque soit fixé de manière à engager les maîtres de vaisseaux à se servir de remorqueurs à vapeur. Je propose que l'on construise, pour commencer, deux forts vaisseaux, munis de fortes machines, et qui coûterait environ £25,000. Ils voyageraient depuis le 1er mai, jusqu'au 1er décembre, disons 200 jours, à un coût supposé de £75 par jour, pour les deux. 15,000

Fesant, en tout. £40,000

Maintenant, supposons que vous préleviez la moitié de cette somme sur les vaisseaux remorqués, la dépense ne serait plus qu'une bagatelle pour la province. On épargnerait les frais de placement et d'enlèvement des bouées; ces frais, avec des vaisseaux d'une classe inférieure, se sont montés jusqu'ici à environ £2000 par année.

Je crois que les vaisseaux avec des passagers devraient avoir la préférence, les vaisseaux avec des cargaisons viendraient ensuite. J'ai mis les dépenses au chiffre le plus haut: probablement quelque six ou sept mille louis de plus par année seraient tout ce que la province aurait à payer. Ceci n'est qu'un aperçu rapide de mes vues.

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

JACOB DEWITT.

A l'hon. W. H. MERRITT,
M. P. P.

Appendice D, No. 13.

NEW-YORK, le 11 décembre 1850.

CHER MONSIEUR,

J'ai soumis toutes les questions contenues dans votre note du 28 octobre, à l'honorable Edouard Sandford, lequel s'est donné beaucoup de peines et de trouble pour y répondre. Je crois que les documents ci-inclus vous donneront tous les renseignements que vous désirez. M. Sandford est engagé depuis quelques années dans nos douanes, et a représenté, à différentes reprises, notre cité dans le sénat et l'assemblée de cet État, et s'est acquis, par conséquent, une grande expérience dans les matières qui vous occupent.

J'envoie les documents par un extraordinaire.

Votre, etc.

CHARLES YATES.

L'hon Wm. HAMILTON MERRITT.

NEW-YORK, le 7 décembre 1850.

MON CHER MONSIEUR,

En réponse à la lettre de l'honorable W. H. Merritt, j'ai à dire,

Que j'ai consulté plusieurs de nos plus riches négocians relativement au fonctionnement du système actuel de pilotage, et ils sont uniformément d'avis qu'à tout prendre, il réussit extrêmement bien, et qu'il est infiniment supérieure à l'ancien plan de monopole. Je vous envoie, avec la présente, la constitution et les réglemens du bureau des commissaires des pilotes. Je vous envoie encore, une courte lettre de George W. Blunt, écuyer, dont les connaissances sur tout ce qui a rapport à la marine ne sont pas surpassées par aucun homme dans l'Union. La recommandation du bureau des commissaires des pilotes, que tous capitaines de vaisseaux, ne puissent recevoir comme pilotes, que les personnes ayant des certificats

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

du bureau ou des autorités de l'État de New Jersey, est suivie d'une manière si générale, qu'il n'y a presque que les personnes reconnues par le bureau, qui trouvent de l'intérêt à agir comme pilotes. En un mot, le système a eu le tems d'éprouver son efficacité, et il l'a fait si bien qu'il s'est acquis la confiance de la communauté commerciale.

J'envoie une liste des phares, fanaux, etc., et une carte des phares, etc., sur notre côte sud. On m'a promis une carte de notre côte nord, mais je n'ai pu encore me la procurer. Je la ferai parvenir aussitôt que je l'aurai reçue.

Le système entier des phares est sous le contrôle du département du trésorier, et particulièrement sous la direction du 5e auditeur. Il est du devoir du collecteur de chaque district de collection de visiter et examiner les phares qui se trouvent dans son district, au moins une fois l'an. Ces derniers sont de plus, sous l'intendance immédiate d'un surintendant qui en fait la visite chaque fois qu'il le juge à propos, et chaque fois qu'il y est invité par le collecteur.

Ce surintendant est généralement un inspecteur de douanes préposé à cette fonction spéciale. Les salaires des gardiens des phares varient de \$400 à \$900 ou à peu près. Des concessions de sites pour phares, conférant la propriété, la juridiction, etc., au gouvernement, sont faites chaque fois qu'il faut des phares, etc.

Le document ci-joint sur "les relations commerciales avec les pays étrangers," servira de réponse à la question relative aux droits de tonnage et au commerce des nations auxquelles ils s'appliquent.

M. Devlin, l'un des commissaires de l'émigration, a eu la complaisance de me fournir une copie des lois qui ont rapport à la protection des émigrés, et un volume qui contient tous les renseignements à ce sujet que demande M. Merritt. Il m'autorise à dire que le fonctionnement du système actuel est, à tout prendre, très satisfaisant dans ses résultats.

Les maîtres de havres sont nommés par le sénat, après la nomination du gouverneur.

Sur tous les vaisseaux des États-Unis, et tous les vaisseaux étrangers qui ont reçu la permission d'entrer aux mêmes conditions que les vaisseaux des États-Unis, qui entreront et chargeront ou déchargeront, ou s'amarreront à aucun quai, il sera chargé un cent et demi par tonneau, suivant le tonnage port ou les papiers des vaisseaux. Sur tous les autres vaisseaux, le double de ce droit. Ces droits sont payables quarante-huit heures après l'arrivée du vaisseau (à la douane) sous peine d'avoir à payer le montant et les frais de poursuite.

Tous sloops ou goëlettes employés au commerce côtier, sur leur demande d'une place au maître du havre, auront à payer deux dollars; et pour tout arrangement de difficulté survenu entre quelque sloop ou goëlette employés au commerce côtier quant à leur propre place et situation, sur la demande qui en sera faite par la personne en charge de tel vaisseau, la partie trouvée en défaut aura à payer deux dollars.

Avec respect,
Votre obéissant serviteur,

EDWARD SANFORD.

CHARLES YATES, écuyer.

New-York, le 9 décembre 1850.

Appendice
(T.)

13 juin.

CHER MONSIEUR,

En réponse à votre question "relative au succès comparatif de notre système volontaire actuel de pilotage sur celui de l'ancien;" je vous dirai, que le système est de beaucoup supérieur, en ce qu'il crée plus de promptitude dans le service des vaisseaux, et cause beaucoup moins d'accidens.

Le système actuel est, comme vous le savez, une modification de tous les différens systèmes; et la seule préférence que l'on fasse est basée sur la bonne conduite des pilotes.

Vous trouverez, ci-inclus, une copie de nos réglemens.

Je suis,
Votre, etc,

GEO. W. BLUNT,
Commissaire.

Honorables E. SANFORD.

New-York, le 4 septembre 1850.

Pilotage.—Tel que donné dans le tableau des droits qui suit.

Droits de havre.—Un cent et demi par tonneau sur tous les vaisseaux.

Phares.—Pas de droits.

Quaiage.—Les quais appartiennent à des particuliers, et les droits dans les cas spéciaux sont sujets à convention. Un vaisseau de 400 à 500 tonneaux paie généralement \$1½ par jour. Une goëlette ou brick de ½ à \$1 par jour, quand il est occupé; et environ la moitié de cette somme quand il n'est pas occupé.

Droit d'entrée.—\$5,50 sur les vaisseaux de plus de 100 tonneaux, avec cargaison.

3.17 sur les vaisseaux au-dessus de 100 tonneaux, sous lest.

3.00 sur les vaisseaux de moins de 100 tonneaux, avec cargaison.

2.17 sur les vaisseaux de moins de 100 tonneaux, sous lest.

Lois qui établissent ces droits, et réglemens au moyen desquels on les fait observer.—Voir le livre ci-joint "Relations commerciales avec les pays étrangers, et sommaire des lois qui règlent le commerce étranger et côtier des États-Unis, etc."

Nombre de phares soutenus par le commerce de New-York.—Aucun.

Quaiage sur marchandises.—Aucun.

Emmagasinage.—Sujet à des conventions spéciales; la fleur généralement de 2c. à 3c. par baril, par mois; boucauts de sucre 18½c., et la main d'œuvre nécessaire pour les entrer et sortir, généralement égale au prix d'emmagasinage pour un mois.

Assurance contre le feu.—Tel que par l'échelle de droits ci-annexée des compagnies d'assurance contre le feu, de cette cité.

Commission.—Sur la fleur et autres articles de produits domestiques, 2½ par cent, sans inclure aucune garantie de vente.

Appendice
(T.)
13 juin.

Facilités pour le chargement ou le déchargement d'un vaisseau d'un tonnage donné.—Aucune. Les hommes de l'arrimeur déchargent un vaisseau et se servent des cordages de celui-ci, ou si le vaisseau est de quelque grandeur, il se sort ordinairement de chevaux.

Hôpital de marine de l'Etat.—A chaque voyage, les capitaines et les seconds de tous les vaisseaux, paient \$1.50 chacun, et chaque homme de l'équipage 50 cents.

Acquit de douane.—Vaisseaux étrangers, de plus de 100 tonneaux, \$2.50; vaisseaux américains, \$3.55.

Vaisseaux étrangers, de moins de 100 tonneaux, 1.50, do américains, 1.50.

Droit de l'Arrimeur.—Pour charger ou décharger la cargaison générale d'un vaisseau de 500 tonneaux, de \$100 à \$125.

Remorqueurs à vapeur.—Loyer, \$10 par heure.

Appendice
(T.)
13 juin.

Droits comparatifs à Québec et à New-York sur un vaisseau de 700 tonneaux, viz:—tirant 15 pieds pour entrer, et 18 pieds pour sortir.

DROITS PUBLICS.

QUÉBEC.	£	s.	d.	NEW-YORK.	\$ c.
Pilotage pour entrer.....	13	10	0	Pilotage pour entrer.....	37,50
do pour sortir.....	14	3	6	do pour sortir.....	40,50
Droits de phares.....	14	11	8	Droits de havre.....	10,50
Hôpital de marine.....	2	18	4	Fonds des marins et argent d'hôpital.....	12,50
Et la police.....	2	3	9	Honoraire du consul.....	\$27
Droits publics à Québec.....	£47	7	3		
do do à New-York.....	25	5	0		\$101,00
Balance en faveur de New-York.....	£22	2	3		£25 5s.

DROITS PARTICULIERS.

QUÉBEC.	£	s.	d.	NEW-YORK.	\$ c.
Quaiage, déchargement, viz:—				22 jours de quaiage, déchargement et chargement.....	44,00
7 jours de mouillage, à 10s.....	3	10	0		
Débarquement de 400 tonneaux, à 6d.....	10	0	0		
15 jours de mouillage, chargement.....	7	10	0		
Chargement de 700 tonneaux, à 6d.....	17	10	0		
Quaiage à Québec.....	£38	10	0		
do à New-York.....	11	0	0		\$44,00
Différence en faveur de New-York.....	£27	10	0		£11

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice D, No. 14.

TABLEAU relatif aux vaisseaux engagés dans le commerce de Québec, indiquant le nombre de voyages faits, et le nombre de vaisseaux perdus, pour les années respectives, de 1840, à 1849, inclusivement.

	Années.	VOYAGES.		Vaisseaux perdus.	Pourcentage de la perte des vaisseaux.
		Vaisseaux.	Tonneaux.		
	1840.....	1814	449085	19	1.446
	1841.....	1263	438849	19	1.504
	1842.....	878	298674	19	2.164
	1843.....	1249	450412	12	0.960
	1844.....	1239	453894	14	1.130
	1845.....	1499	584540	46	3.068
	1846.....	1467	572373	47	3.204
	1847.....	1215	489817	20	1.646
	1848.....	1194	457430	16	1.340
	1849.....	1243	481227	26	2.109
Total.....	10	12561	4676301	238	.....
Moyenne.....	1	1256.1	467630.1	23.8	1.831

PORT DE QUÉBEC.

RETOUR du nombre de vaisseaux entrés ou sortis de ce port, depuis le 6 janvier 1840, jusqu'au 5 janvier 1850.

Années.	ENTRÉS.		SORTIS.		
	Vaisseaux.	Tonneaux.	Vaisseaux.	Tonneaux.	
1840.....	1265	430951	1814	449085	
1841.....	1234	430175	1263	438849	
1842.....	872	299649	878	298674	
1843.....	1228	443087	1249	450412	
1844.....	1232	451142	1239	453894	
1845.....	1489	576541	1499	584540	
1846.....	1480	568225	1467	572373	
1847.....	1210	479124	1215	489817	
1848.....	1188	452436	1194	457430	
1849.....	1184	465088	1243	481227	
	12353	.....	12561	.....

HENRY JESSUP,
Collecteur.

MAISON DE LA DOUANE,
Québec, le 10 décembre 1850.

VAISSEaux naufragés et échoués dans le golfe et le fleuve St. Laurent, viz. :—

DATE.		NOM DU VAISSEAU.	À QUEL ENDROIT.
Année.	Mois.		
1840	Avril	Magnet	Récif de l'Isle Blanch.
		Hibernia	Pélérim du nord.
	Mai	Héro	Sud-ouest d'Anticosti.
		Voyagour	Bonaventure.
		Chippewa	Cap-Rosier.
	Juin	Arabian	do do
		Brothers	Rochers de Percé.
		Eleanor	Batture de l'Isle aux Lièvres.
		Union	La Traverse (St. Roch.)
	Juillet	Minervo	Beaumont.
		Mountaineer	Kakouna.
		Québec	Battures de Manicouagan.
	Octobre	England	En montant la rivière.
Cerus		Anticosti.	
Décembre	Three Schooners	Grando Rivière.	
	Marie Charlotte	Isles de la Magdeleine.	
		Brick	do do
1841	Mai	Uno barquo	Bic.
		do	Anticosti.
	Juin	Annandale	Isles de la Magdeleine.
		Eleutheria	Rivière Ouolle.
	Juillet	Orwin	Isle Verte.
		Fair Isle	Anticosti.
	Août	Wulmsley Dale	do
		Townloy	do
		Undaunted	Isle au Sable.
	Septembre	Lord Cochrane	Labrador.
		Margaret	Isle aux Œufs.
		Québec	Récif de l'Isle Rouge.
	Octobre	Deux vaisseaux	Anticosti.
		Full rigged Ship	Métis.
		Helen Stewart	Isle aux Crues.
Novembre	Caroline	Récif Beaumont	
	Portland	Stc. Anno.	
		Eddystone	Batture de St. Thomas.
1842	Mai	Jane Black	Pointe des Monts.
		Kent	Sept Isles.
		Courier	Métis.
	Septembre	Morning Star	Récif Duncan.
		Euphrosyne	Matane.
		Adolaino	Isle Ste. Marguerite.
		Résolution	Matano.
	Octobre	Argyle	Cap Breton.
		Wolsford	Isle Verte.
	Novembre	George Ramsay	Kakouna.
		Briton	Isle Verte.
		Gleaner	Isle aux Oies.
		Aberdeen	Isle Verte.
		Entorpriso	Battures de Manicouagan.
		Alderman Thompson	Anticosti.
		Emerentine	do
		Bellona	Kamouraska.
Thetis		Battures de Manicouagan.	
Johanna		Heron, Baie des Chaleurs.	
1843	Avril	Brunette	Isle St. Paul.
		Québec	Récif de l'Isle Rouge.
	Mai	Bachelor	Pointe ouest de l'Isle d'Orléans.
		William Ripon	Isle St. Paul.
		Tom Moore	Récif de l'Isle Blanche.
	Septembre	African	Cap St. Laurent.
		Content	Isle Carribou.
	Novembre	Joséphine	Isle Jérémie.
		Neptune	do do
		Bernard	do do
		Mersey	Portneuf.
Crusader		Cap Wapitongane.	

VAISSEAUX naufragés et échoués dans le golfe et le fleuve St. Laurent; etc.—(Continuation.)

DATE.		NOM DU VAISSEAU.	À QUEL ENDROIT.	
Année.	Mois.			
1844.	Avril.	Amaranth	Perdu dans le golfe.	
	Mai.	St. Patrick	Indian Harbor.	
		Lady Colebrooke	Scatterie.	
	Juillet.	Prince Albert	Dans le golfe.	
		Hannah	Anticosti.	
	Octobre.	Warrior	Isles de la Magdeleine.	
		Indian Chief	Cap Rosier.	
		Maria (Schooner)	Godbret.	
		Un Schooner.	do	
		Québec	Isle Haro.	
		Orbit	Isle Rouge.	
		Carleton	Battures de Manicouagan.	
	Novembre.	Cyrus	Portneuf.	
		Prince George	Sto. Anno.	
1845.	Avril.	Eliza Ann	Dans la glace (golfe.)	
	Mai.	Vanguard	Isle St. Paul.	
		Rhydiol	Dans la glace (golfe.)	
	Juin.	Lamport	Cap Breton.	
		Rosebank	Scatterie.	
		Sapphire	Cap de la Baie du Nord.	
		Thomas et Mary	Dans la glace.	
		Aurolian	do	
		Coquette	Isles de la Magdeleine.	
	Août.	William Henry	Miquolon.	
		Indemnity	Isle de la Magdeleine.	
	Septembre.	Green House	Anticosti.	
		Dumfriesshire	do (Est do)	
	Octobre.	Osproy	do Pointe sud-ouest.	
		Briton's Queen	Isle Platte.	
	Novembre.	Eliza Ann	Cap Chat.	
		Leo	Détroits de Belleisle.	
	Décembre.	Ann Crossman	Rivière Ouolle.	
		European	Mille Vaches.	
		Antelope	Sto. Anno.	
		Gaspé Packet	Récif de l'Isle Rouge.	
		Reaper	Mille Vaches.	
		Magnet	Isle Verte.	
		Queen	Isle au Chien.	
		Elizabeth Atkinson	Battures de Manicouagan.	
		Covenanter	Isle aux Oies.	
		Universe	Pot à L'eau de Vie.	
		Maria	Isle aux Coudres.	
		Mary Sharp	Isle Crane.	
		Crusader	Kamouraska.	
		Jane	St. André.	
		Sir Robert Peel	Kamouraska.	
		Ceylon	Bic.	
		William Bayard	Cap Chat.	
		Montreal	do	
		Un Schooner.	do	
		Industry	Isles Pilgrim.	
		Jane Morrison	Battures de Manicouagan.	
		Stedfast	Isles de la Magdeleine.	
		Arethusa	do do	
		Ann	Pointe St. Denis.	
	William	Portneuf.		
	Sir Richard Jackson	Battures de Manicouagan.		
	William Lloyd	Isles de la Magdeleine.		
	Laurel	Isle Verte.		
	Elizabeth	Prêt à couler, et vu passer Gaspé.		
	1846.	Avril.	Athol	Baie St. George.
			St. Andrew	Récif de l'Isle Rouge.
		Mai.	Indian Queen	Battures off Cocagne.
			Un vaisseau	Prêt à couler off St. Pierre, Terre-neuve.
		Juin.	do	Sur les Bancs.
			Pekin	Cap Rosier.
Eagle			Matane.	
Salisbury			Pot à L'eau de Vie.	
Juillet.		Providence	Portneuf.	
		Brig.	St. Thomas.	
		Liverpool	Isle Basque.	
		Montreal Packet	Labrador.	
		Lord John Russell	Cap Gaspé.	
		Wellington	Grand Métis.	

VAISSEAUX naufragés et échoués dans le golfe et le fleuve St. Laurent, etc.—(Continuation.)

DATE.		NOM DU VAISSEAU.	À QUEL ENDROIT.		
Année.	Mois.				
1846	Juillet	Lady Pool	Isle Basque.		
		Borneo	Perdu dans les Détroits de Belleisle.		
	Août	Calcutta	Petit Métis.		
	Septembre		Kato	Isle aux Oies.	
			Hebo	Battures de Manicouagan.	
			China	do do	
			Sir James McDonald	Isle de Kamouraska.	
			Harlund	Traverse (St. Roch.)	
			St. Andrew	Battures de Beauport.	
			Harvey	do do	
			Promiso	Pointe St. Laurent.	
			Clydesdale	Mille Vaches.	
			Une barque	do do	
			Robert Stride	Isle Verte.	
			Cove	Isle Rouge.	
		Octobre		Industry	Les bancs.
				Agnes	Pillar Rock.
			Thomas	Mille Vaches.	
			Magnet	Anticosti.	
			Milliner	Métis.	
			Ocean	do	
			Un Schooner	Malbaie.	
			do	do	
	Novembre			Beaver	Miramichi.
				Douchfour	Cap Rosier.
				Mersey	Matane.
			Reliance	do	
			Empire	do	
			574	Anticosti.	
			Comtesse de Durham	Isle Jérémie.	
			Marquis de Wellesley	St. Simon.	
		Lloyds	Sto. Anne.		
		Amy Ann	Cap Chat.		
1847	Mai	Rory O'More	Métis.		
		Geddie	Matane.		
	Juin		Carrick	Cap Rosier.	
			Sylvia	Isles de la Madeleine.	
	Juillet		Miracle	do do	
			Lucius Carey	Boyaux de Canso.	
			John et Mary	Pointe sud-ouest d'Anticosti.	
	Août		Faigo-a-Ballagh	Isle Brion, près des Isles de la Magdel.	
			Waterloo	Anticosti.	
	Septembre		City of Derry	Isle Bicquet.	
			Elizabeth	Jedore.	
			Canton	Cap Wrath.	
			Emerald	Cap Nord.	
	Octobre		Leo	Ingonish Bay.	
			Mary Leonore	Rivière au Renard.	
			Schooner	do	
			do	Baie de la Trinité.	
			Princesse Charlotte	Cap Race.	
			Mary et Margaret	Blanc Sablon.	
		Nautilus	do		
1848	Mai	La Margaret Pollock	St. Michel.		
		Astoria	Petite rivière au Renard.		
		Primrose	Pointe sud-ouest d'Anticosti.		
	Juin		Lumley	Pointe Angloise.	
			Lady Seaton	Isles de la Madeleine.	
			Pekin	Kamouraska.	
	Août		Effingham	Isle Jérémie.	
			William Wallace	Isles de la Madeleine.	
	Septembre		Un vaisseau	Anticosti.	
			2 Schooners	Rivière au Renard.	
			Un Brig	Pointe Gaspé.	
			Ann	Anticosti.	
			Spalpeen	Cap Rosier.	
			Florence	do	
	Novembre	Wilson Kennedy	Gaspé.		

VAISSEaux naufragés et échoués dans le golfe et le fleuve St. Laurent, etc.—(Continuation.)

DATE.		NOM DU VAISSEAU.	À QUEL ENDROIT.
Année.	Mois.		
1849.	Avril.	Chieftain.	Coulé près de Bird Island.
	Mai	Coverdale.	Entre St. Paul et Bird Islands.
		Gleaner.	
	Juin	Maria.	Près de St. Paul, dans la glace.
		Torrance.	Do do
		Mary Elizabeth.	Dans la glace.
		Resolution.	Do
		Albion.	Brian Island.
		Velocity.	Allant à Richibouctou.
		Elizabeth.	Brian Island.
	Août.	Blonde.	Isle au Sable.
	Septembre.	Lavinia.	Grand Pabos.
		Marie Louise.	Malbaie.
	Octobre	Despatch.	Pointe Anglaise.
		Eldon.	Kamouraska.
		Sir Charles Napier.	Isle Mingan.
		Elspeth.	Labrador.
		El Dorado.	Isle rouge.
		Queen Victoria.	Battures des Mille Vaches.
		Lerwick.	Do Manicouagan.
		Agnos et Ann.	Anticosti.
		Mary et Harriett.	Do
		Novembre.	Dickson.	Kakouna.
	St. Lawrence.		Isle Miscou.
	Stc. Hélène.		Arichat.
	Henry Thomas.		Boyaux de Canso.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
18 juin.

RETOUR du nombre de vaisseaux étrangers, de quelle nation, d'où, du tonnage, de la cargaison et des droits, arrivés à ce port, dans l'année 1850, comparé à celui de l'année 1849, jusqu'au 1er septembre.

No. Cargaison.	No. Lest.	Date.	Nom du vaisseau.	Nation.	D'où.	Tonneaux.		Cargaison.	Droits.	Remarques.
						Cargaison.	Lest.			
1		15 mai 1850	Charlotte	Etats-Unis.	Matanzas	159		Sucre, mélasse, etc., avec acquit par licence pour Montréal.	£	
	1	17 do	Dorve	Norvège	Londres		517	Lest.	s.	
	2	do do	Prima	do	Bergen		455	do	d.	
	3	do do	Salvator	do	Londres		356	do		
	4	do do	Catherina	do	do		426	do		
	5	do do	Flora	do	Tonsberg		544	do		
	6	do do	Norma	do	do		300	do		
	7	do do	Christina	do	do		370	Lest, et 15 passagers.		
	8	21 do	St. Johannes	do	Londres		333	do		
	9	do do	Norelen	do	Pois-grownd		353	do		
	10	do do	Victoria	Allemagne	Limerick		290	do et 117 passagers.		
	11	do do	Delphine	Norvège	Frederickshald		200	do		
	12	23 do	Martha Andrea	do	Tonsberg		220	do		
2		do do	Carl Johann	Suède	Gottenburg	243		275 tonneaux de fer de Suède, et 11 passagers, avec acquit par licence pour Montréal.		
3		do do	Nethieroy	Etats-Unis.	Belfast, E.-U.	184		Mélasse, etc., avec acquit par licence pour Montréal.		
	13	29 do	Gistedalen	Norvège	Bordeaux		315	Lest.		
	14	30 do	Maria Frederica	Prusse	Hamburgh		240	do et 122 passagers.		
	15	do do	Mississippi	Etats-Unis.	New-York		647	do		
	16	do do	John Hancock	do	do		745	do		
4		31 do	Adelaide Metcalf	do	do	673		Meules, térébenthine, résine, tabac, café, suif, brai, goudron, vernis, etc.	194	9
	17	10 juin	Lydia	do	do		543	Lest.		4
	18	do do	Governor Hinckley	do	do		399	6 Quarts de Guano	Gratuit	
	19	do do	Columbus	Norvège	Dublin		388	Lest, 189 passagers.		
	20	do do	George Turner	Etats-Unis	Boston		536	do		
	21	do do	Saron	do	New-York		518	do		
	22	do do	Fortunatus	do	Bath, E.-U.		733	do		
6		do do		Prusse	Hamburgh	410		Marchandise, ouvrage en verre, et 121 passagers	14	16
7		do do	Solur	Portugal	Oporto	108		Vin, etc., avec acquit par licence pour Montréal.		7
	22	15 do	Unicorn	Etats-Unis	New-York		386	Lest.		
	23	do do	Switzerland	do	do		570	15 boucauts de tabac, meules.	72	2
	23	17 do	Anna Tift	do	do		745	Lest.		4
	24	19 do	Avallanche	do	do		386	do		
	25	do do	Mary	do	Matanzas	108		Mélasse et cigares, avec acquit par licence pour Montréal.		
	25	27 do	Greiv. Sparr	Norvège	Frederickstad		259	Lest.		

Restant de cargaison transporté à Montréal

Appendice
(T.)
18 juil.

Appendice
(T.)
18 juil.

RETOUR du nombre de vaisseaux étrangers, de quelle nation, d'où ils viennent, du tonnage, et des droits, arrivés à ce port, dans l'année 1850, etc.—(Continuation.)

No. Cargaison.	No. Lest.	Date.	Nom du vaisseau.	Nation.	D'où.	Tonneaux.		Cargaison.	Droits.		Remarques.
						Cargaison.	Lest.		£	s.	
25	26	1850	Lucifer	Prusse	New-York		414	Lest.			
	27	do	Carrick	Etats-Unis	do		874	do			
10	28	2 juillet	Delaware	do	do	661		125 pierres à meules	1	2	8
11	29	3 do	Forest Queen	Norvège	Newport	313		Per à rails	8	14	10
12	30	do	Mississippi	Bremer	New-York	210		Lest.			
	31	do	Lonise	Prusse	Hamburg	505		Cargaison générale, et 61 passagers	80	14	9
	32	do	Amelia	do	do	353		Lest.			
	33	do	Humphrey Purinton	Etats-Unis	New-York	636		Lest.			
	34	do	Pegner	Norvège	Christiana	452		do			
	35	do	Huron	Etats-Unis	Boston	514		do			
	36	do	Theckla	Russie	Cork	311		do et 163 passagers.			
	37	do	Ocean	Norvège	Nantes	550		Lest.			
	38	do	Thorvaldsen	do	Newport	247		362 tonneaux de fer à rails			
	39	do	Frea	do	Londres	377		Lest.			
	40	do	Emil	Prusse	Gloucester	339		do			
	41	do	Schien	Norvège	Rocheport	400		do			
	42	do	Oberon	do	Christiansand	273		do			
	43	do	Hercules	Prusse	Grimby	450		do			
	44	do	Odin	Norvège	Holmestrand	373		do			
	45	do	Robert Peel	do	Londres	307		do			
	46	do	Maria Elizabeth	Hollande	New-York	793		do			
	47	do	Sarah Purinton	Etats-Unis	Boston	466		do			
14	48	do	Fortuna	Prusse	Belfast	336		150 tonneaux de charbon, 15 pipes de vin, 193 passagers	47	16	6
	49	do	Alert	Norvège	New-York	319		Lest.			
	50	do	Victoria	do	Boston	372		do			
	51	do	Neptunus	Prusse	New-York	381		do			
16	52	do	Flora	Norvège	Newport	282		Fer à rails	8	14	4
15	53	9 août	Eolus	Prusse	Hamburg	200		Cargaison générale, 53 passagers	26	9	10
	54	do	Kong Sverre	Norvège	New-York	391		Lest.			
	55	do	Tarquin	Etats-Unis	do	515		do			
17	56	do	Christiana	Norvège	do	340		133 tonneaux de charbon	1	12	2
18	57	do	Argo	Prusse	Thurso	388		Cargaison générale, 103 passagers	56	18	6
19	58	do	Henriette	do	Liverpool	350		do			
	59	do	Albion	Norvège	Londres	525		Lest.			
	60	do	Froness	do	Bordeaux	297		do			
	61	do	Christiane Sophie	do	Londres	386		do			
	62	do	Brodrene	do	New-York	431		do			
	63	do	Aukathur	do	Limerick	301		do 159 passagers.			
20	64	do	Anna	Prusse	Bristol	392		2199 barres de fer à rails, 1 passager.			
	65	do	Emmeine	do	Boston	336		Lest.			
	66	do	Vinterfid	Norvège	Arendal	337		do			

Cargaison transportée à Kingston.

Cargaison transportée à Kingston.

Cargaison transportée à Kingston.

Appendice
(T.)
1851

RETOUR du nombre des vaisseaux étrangers, de quelle nation, d'où ils viennent, du tonnage, de la cargaison et du droit, arrivés à ce port, dans l'année 1850, etc.—(Continuation.)

No. Cargaison.	No. Lest.	Date.	Nom du vaisseau.	Nation.	D'où.	Tonneaux.		Droits.	Remarques.
						Cargaison.	Lest.		
21	57	23 août 1850	Familien	Norvège	Abervach	436	250	£ 179	
22	58	do do do	Suomi	Russie	Newport	598	550	4	
23	59	do do do	Weichman	Prusse	Gloucester	426	500	6	
24	60	do do do	Catherina	Norvège	Belfast	449	500		Cargaison transportée à Kingston.
		do do do	Hohn	Prusse	Gloucester	357		17	do
		do do do	Orilia	Norvège	Sandefjord	87		10	do
		do do do	Santos Sequorio	Portugal	Oporto	7861	25912	17	
								4	

RÉSUMÉ.

Nombre de vaisseaux anglais, comparés avec celui de 1849, jusqu'à la même date.

Année.	Avec cargaison.		Sous lest.	
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.
1849	303	117433	489	190740
1850	283	107998	403	167333

1850.—Avec cargaison
Sous lest.....
Total, 1850.....

1849—Nil.....

Appendice
(T.)
1851

Appendice D, No. 15.

QUÉBEC, le 18 septembre 1850.

MONSIEUR,

J'ai bien l'honneur de vous faire très respectueusement les remarques suivantes, au sujet des havres de refuge ;

J'ai donné, depuis longtemps, beaucoup d'attention à ce sujet, et je serais fier de le voir mis à effet.

Il y a deux endroits en bas de Québec, sur lesquels je prends la liberté d'attirer votre attention, viz :—la rivière du Loup, et la rivière aux Trois Saumons.

Il y a, à la rivière au Saumon, (à quinze lieues de Québec,) assez d'eau venant de l'intérieur pour tenir le chenal libre, si ce projet vous agréait. Le fond est plat, et convenable pour un havre, sur une longueur d'un mille au moins. Des radiers ou des jetées pourraient y être construits de chaque côté, presque à n'importe quelle étendue, et à quelque profondeur que vous désiriez à la marée basse ; et je crois qu'on peut y former un havre sûr, de manière à rencontrer généralement vos vues pour les besoins ordinaires de la navigation, et à y procurer un abri pour toute espèce de vaisseaux.

Vous me permettez aussi d'attirer votre attention sur le second endroit, viz :—la rivière du Loup.

Vous trouverez, je me flatte, que cet endroit vous offrira un havre étendu, sûr et commode ; et les eaux considérables qui viennent de l'intérieur aident à rendre le havre libre à toutes les classes de vaisseaux qui peuvent s'y jeter pour chercher un abri. Si l'on construisait un havre ici, il serait nécessaire d'ériger un phare à la tête de la jetée est.

Je ne doute pas que, dans votre opinion, ces deux endroits soient les seuls dignes de votre considération comme propres à former des havres de refuge.

Il y en a encore beaucoup d'autres, tels que le vieux havre du Bic, la Baie de Ha! Ha!, l'Isle Verte, Kamouraska et Berthier ; mais ils n'ont pas l'avantage d'avoir des rivières venant de l'intérieur, sont très limités dans leur étendue, et les améliorations qu'on y ferait, ne seraient que d'un intérêt local.

Si l'idée d'un rendez-vous d'une flotte sous convoi vous frappait, je prends la liberté de vous indiquer que le Port à L'eau de Vie, vis-à-vis la rivière du Loup, est maintenant propre et propice pour cet objet. L'endroit est sûr, et une flotte peut en sortir en tout temps, avec l'aide du phare de l'Isle Verte.

Je serais fier de voir ériger les deux havres que je viens de mentionner.

Quant à un nombre plus considérable de phares, je vous assure, monsieur, dans mon opinion, que je n'en vois pas la nécessité. Nous avons déjà un nombre embarrassant de bouées ; la moitié en est inutile. Les personnes qui vivent sur terre, peuvent supposer que plus il y a de bouées et de phares, mieux cela vaut. Les marins pensent différemment ; dans tous les cas, le commerce à l'heure qu'il est, n'est que fort peu en état de payer le coût de ces améliorations.

Je suis, Monsieur,
Respectueusement,
Votre humble obéissant serviteur,

JOHN LAMBLY.

A l'honorable,
W. H. MERRITT,
Québec.

Appendice D, No. 16.

MONTREAL, le 11 octobre, 1850.

MONSIEUR,

Le 8 du courant, je vous informai par le télégraphe que l'écluse No. 2, avait été réparée, et la navigation reprise. Depuis ce tems, j'ai été constamment employé à faire les évaluations mensuelles pour les contracteurs, et je profite de mon premier moment de loisir pour vous faire rapport sur la nature de l'accident arrivé à cette écluse, et pour faire quelques remarques pratiques concernant la gestion de ce canal, lesquelles peuvent s'appliquer à tous les autres canaux.

Quant à la cause immédiate qui a produit l'accident, je n'ai pas le moindre doute qu'elle ne soit due à la mauvaise qualité de l'ouvrage. Le seuil des empellemens n'était pas assujéti d'après le plan et devis; il n'y avait qu'un seul bouchon métallique taraudé dans toute la charpente du seuil; il n'y avait que des fiches dont la tête semblait n'être jamais venue en contact avec le marteau, et dont le nombre était trop limité pour pouvoir servir en rien à assurer le seuil contre une pression d'au-delà de treize pieds d'eau.

La plateforme sur laquelle reposait le seuil n'a pas été dérangée. L'angle le plus avancé du seuil s'était soulevé de 14 pouces, celui de derrière de deux pouces; l'eau coulait au-dessous avec tant de force qu'il était impossible de remplir l'écluse. Aucun des tarauds n'était brisé; les fiches seules étaient arrachées.

Ayant débarassé le dessous des décombres qui s'y trouvaient, je fis enfoncer le seuil au moyen de robustes poutres de chêne que l'on faisait battre du haut des empellemens. Le seuil est maintenant consolidé de nouveau, et le dessus rendu étanché. Il ne paraît pas couler en aucun endroit à présent.

Quant à la gestion, je crois de mon devoir de remarquer, que malgré la manière irrégulière dont le seuil a été placé, il n'aurait pas manqué, en toute probabilité, sans l'ignorance et l'incapacité du garde-écluse, qui, pour faire fonctionner, à ce qu'il s'imaginait les empellemens d'une façon plus aisée, les avait tellement fait baisser sur leurs rouleaux au moyen de la vis d'ajustement, qu'ils se soulevaient à l'onglet du

moment qu'ils étaient fermés, et chaque fois que l'eau pressait sur eux; opération qui non seulement forçait les empellemens, mais faisait lever le seuil chaque fois que l'écluse était remplie. Le garde-écluse est cordonnier de métier.

L'arrivée de cet accident démontre combien il est inconvenable et dangereux de confier l'entretien et le soin d'ouvrages de cette importance, à des personnes inexpérimentées et incompetentes. Dans le cas qui nous occupe, une construction qui a coûté £20,000 à la province, a été confiée aux soins d'un cordonnier? Que sait cet homme ou même que peut-il savoir, des diverses adaptations mécaniques appartenant à une écluse?

La conséquence en a été que la navigation a été interrompue pendant 15 jours, et que le gouvernement a perdu près de £200, outre l'inconvénient qui en est résulté pour le commerce.

Je sais qu'il me suffit de faire connaître ces faits aux commissaires pour qu'ils y mettent ordre.

Tout ce que je désire, c'est de voir adopter les mêmes principes que ceux adoptés dans la nomination des garde-écluses pour le canal Williamsburgh; c'est à savoir, d'avoir un maçon ou charpentier à chaque écluse. Il en résulterait une grande diminution dans les accidens; mais quand il en arriverait, nous aurions toujours sous la main un corps d'hommes capables et propres pour faire les réparations requises.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SAMUEL KEEFER,
Ingénieur en chef des
Travaux Publics.

THOS. A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire des Travaux Publics,
Toronto.

Appendice E.

RAPPORT sur les EXAMENS et EXPLORATIONS faits, relativement à la COMMUNICATION PROJETÉE entre le FLEUVE ST. LAURENT et la RIVIÈRE ST. JEAN, au LAC TÉMISCOUATA.

Vers le premier de septembre dernier, M. J. Macdonald reçut du département des Travaux Publics instruction "de se rendre sur cette partie du pays qui se trouve entre le fleuve St. Laurent et le lac Témiscouata, dans le but de constater et définir la route la plus convenable pour unir ces rivières, soit par canal ou chemin de fer, ou par une combinaison des deux, selon la manière qu'une investigation approfondie dénoterait comme la plus désirable."

Un comité de la chambre avait antérieurement suggéré deux routes distinctes et modes de communication, basés sur des explorations faites par des personnes de l'Isle Verte et des Trois-Pistoles. La première route laisse le St. Laurent au havre de l'Isle Verte, et prenant une direction sud-est, presque à angles droits avec le fleuve, touche au lac Témiscouata, à environ trois milles au-dessus du portage actuel ou de Témiscouata, qui lie le fleuve St. Laurent à la rivière du Loup.

On proposait cette route pour un railroad. L'autre route laisse le St. Laurent à l'embouchure de la rivière des Trois-Pistoles, et remontant la vallée de cette rivière jusqu'à son embouchure, descend par les lacs et rivière Ashherrish (petit tributaire d'environ dix milles de long) jusqu'à ce qu'elle atteigne l'embouchure de cette dernière à la tête du lac Témiscouata. On proposait cette route pour une communication par eau; mais on la recommandait en même temps comme propre pour un railroad.

Le lac Témiscouata—magnifique nappe d'eau, d'environ vingt-cinq milles de long, et en moyenne d'un mille de large—est encaissé dans les hauteurs qui couvrent la plus grande partie de la rive sud du St. Laurent, vis-à-vis l'embouchure du Saguenay. La tête de ce lac s'approche à environ trente milles de la marée du St. Laurent, et de son débouché jusqu'à la rivière St. Jean, ses eaux se déchargent dans le Madawaska, rivière d'une assez grande étendue, uniforme dans son cours et dans sa largeur, qui se joint au St. Jean aux Petites Châtes, trente-six milles au-dessus des Grandes Châtes, et à environ 240 milles de son embouchure, à la cité de St. Jean, dans la Baie de Fundy.

M. Macdonald arriva à l'Isle Verte vers le milieu de septembre, et commença l'exploration de la ligne, à partir de ce havre jusqu'au lac Témiscouata, sur la route antérieurement explorée par MM. Bertrand et St. Pierre, arpenteurs D. P., le premier desquels accompagna M. Macdonald d'un bout à l'autre. L'état avancé de la saison, la nature du sol raboteux et non habité, rendaient douteux l'accomplissement des explorations avant l'entrée de l'hiver. Il fut donc organisé un autre parti d'exploration sous la direction de M. Rubidge.

Afin de constater aussi promptement que possible l'élévation probable qu'il y aurait à surmonter entre les eaux du St. Laurent et celles de la rivière St. Jean, M. Rubidge commença à prendre un niveau à la rivière du Loup, sur le chemin du Portage; et continua jusqu'à la rivière St. François, laquelle, de toutes celles qui se jettent dans la rivière St. Jean, approche le plus du St. Laurent. La chaîne de hauteurs qui sépare la vallée des deux rivières, fut traversée (au portage) et les eaux du St. François furent atteintes, dans une distance de seize milles de la marée à la rivière du Loup. Les renseignements requis furent obtenus beaucoup plus vite et à meilleur marché sur le portage ouvert, (qui offre toute espèce de facilités pour prendre un niveau,) qu'on n'aurait pu le

faire sur l'une ou l'autre des lignes plus bas, qui aurait eu à traverser une forêt vierge. En même temps, cette exploration de la rivière du Loup servit à essayer jusqu'à quel point le portage actuel est propre à un railroad, vu qu'il est évident, que s'il est praticable, le terminus d'aucune ligne semblable venant de Témiscouata, devrait être placé aussi haut en remontant le St. Laurent, et par conséquent aussi près que possible de Québec, dans le cas surtout où quelque railroad de portage construit aujourd'hui deviendrait par la suite à faire partie d'une ligne continue depuis la vallée du St. Jean jusqu'à Québec.

Le profil du portage de Témiscouata, entre la rivière du Loup et le St. François, indique un sommet de 944 pieds d'élévation, ce qui n'est pas formidable pour la distance; mais malheureusement on rencontre trois cents pieds de cette élévation dans le premier mille; le lac St. François (que l'on aperçoit du portage) s'approche (en droite ligne) à environ douze ou quinze milles du St. Laurent, et se trouve à une hauteur de 860 pieds au-dessus de la marée à la rivière du Loup; il se décharge dans le St. Jean par la rivière St. François, qui forme la ligne limitrophe entre l'État du Maine et le Canada.

La continuation du portage de Témiscouata, à partir du St. François au lac, est encore, quant au profil, plus sujette à objection que la section qui se trouve du côté ouest de cette rivière. L'élévation du chemin maintenant en usage, à la Grande Fourche et à la montagne Buard, ne saurait être de moins de 1500 à 1800 pieds au-dessus de la marée. Des hauteurs longues et rocheuses, où les pluies fréquentes détruisent tout ce que l'on tente en fait d'améliorations, sont séparées, en plusieurs endroits par des prairies marécageuses ou des ruisseaux rocailleux; les débordemens du printemps ou les grosses pluies d'automne, (après avoir fouillé le maigre sol à la surface du chemin, et l'avoir laissé couvert de galets ou de rocs à pic) s'amassent dans les vallées étroites entre les hauteurs, enlevant le pont et les pavés en bois (comme on les appelle ici) jusqu'à ce que les pluies aient cessé. La stérilité générale du sol qui avoisine immédiatement le portage actuel, fait renoncer à l'idée de voir ces terres assez occupées pour garantir l'entretien du chemin actuel, en même temps que la nature impraticable des hauteurs sera toujours une barrière à l'extension du trafic par cette route.

Le portage de Témiscouata fut d'abord exploré par ordre du général Haldimand, en 1783, mais ne fut mis en usage qu'en 1811, alors que l'on fit venir par cette route des troupes du Nouveau-Brunswick au Canada. Les autorités militaires et le bureau de poste l'ont retenu jusqu'à ce que le gouvernement provincial y ait déboursé £1000 (en vertu de l'acte 11 et 12 Vic.) ce qui l'a mis dans un état passable. On fournit encore des rations annuelles de farine à quelques individus, à condition qu'ils demeurent le long du chemin et l'entretiennent; mais en conséquence de l'incapacité ou de la mauvaise volonté de ces derniers, on va bientôt arrêter ces rations. Il y a une barrière de péage (au pont de la rivière Verte,) dont les produits suffisent à peine pour couvrir les frais de collection. Le chemin est sous le contrôle de commissaires, (dont l'un est le député maître de poste général) et l'un des commissaires m'informe que les péages, loin d'aider en aucune manière à l'entretien du chemin, sont au contraire si faibles que le gardien n'est pas même encore payé de son salaire. L'entretien de cette barrière, malgré la détérioration constante du chemin, a donné lieu à des plaintes.

Appendice
(T.)

13 juin.

Le portage Témiscouata a environ trente-six milles de long, et touche au lac à neuf milles à peu près de sa tête, et a seize milles de son débouché; à partir de sa jonction avec le lac à "Lebels" (ou les casernes) jusqu'au Dégelé, endroit qui se trouve sur le chemin de Madawaska à 2 milles en bas du lac, il y a une route par terre, dont la plus grande partie peut concourir avec les plus mauvais endroits du portage en hauteurs, et en condition à peu près impassable. Cette partie du grand chemin qui lie les provinces du Canada et du Nouveau-Brunswick, surpasse toute description, et il n'y a que le postillon qui, conduit par sa longue expérience et des chevaux du pays, puisse y passer en sûreté. Les habitans du territoire de Madawaska se servent de leurs canots entre le Dégelé et "Lebels." A partir du Dégelé jusqu'au St. Jean, aux Petites Châtes, il y a un bon chemin bien situé et en assez bon ordre; la distance est de vingt-et-un milles; le gouvernement du Nouveau-Brunswick en a dernièrement fait sablonner la partie inférieure. Des Petites Châtes à la Baie de Fundy, il y a un excellent chemin de gravois, sur lequel aucune voiture peut voyager le jour ou la nuit; enfin, du Dégelé à la cité de St. Jean, il y a un excellent chemin d'été, qui se relie à Woodstock et Frédérickton, avec d'autres grands chemins également passables et qui se dirigent vers toutes les parties du Nouveau-Brunswick.

Comme il est bien connu qu'il existe un bon grand chemin entre Québec et la Rivière du Loup, il ne faudrait pour assurer un bon chemin de voiture entre Québec et St. Jean, qu'une route améliorée ou nouvelle entre le fleuve St. Laurent et le débouché du Témiscouata, distant d'environ cinquante milles; c'est ce chemin qu'il faudrait d'abord que l'on construise et non des canaux ou railroads.

Après avoir pris le niveau jusqu'au St. François, M. Rubidge se rendit avec son parti à la tête du lac Témiscouata, et commença la ligne descendant vers le St. Laurent par la route de la rivière des Trois-Pistoles. Remontant la vallée de l'Ashherrish (ruisseau qui se jette dans le lac Témiscouata) il atteignit les dernières eaux de la rivière Trois-Pistoles, à peu près vers le même tems où M. McDonald arrivait au lac Témiscouata, avec le niveau qu'il venait de prendre à partir de l'Isle Verte, constatant ainsi l'élévation du sommet sur les deux routes.

M. McDonald constata que le niveau du lac Témiscouata est de 480 pieds au-dessus des mers du printems à l'Isle Verte. M. Rubidge trouva celui des dernières eaux de la rivière Trois-Pistoles de 137 pieds au-dessus du lac Témiscouata. Les dernières eaux des rivières Trois-Pistoles et Ashherrish, sont séparées par une "gorge" de roc de dix pieds d'élévation seulement, et d'environ 350 verges de long. Il n'y avait dans le principe que deux pieds dans la différence du niveau de ces eaux; mais trois des "lacs" ou étangs de l'Ashherrish ayant été éclusés, et un fossé percé à travers la "gorge" liant ainsi ces trois lacs à la rivière Trois-Pistoles, dans le but d'y faire passer du gros bois de sciage, le niveau de ces lacs s'est trouvé soulevé d'environ six pieds au-dessus des eaux environnantes dans la rivière des Trois-Pistoles. La chaîne des lacs (ou étangs) de l'Ashherrish avec le lac formant la source de la rivière Trois-Pistoles, occupe un long et étroit bassin, encaissé dans de hautes côtes, d'environ sept milles de long, et d'une largeur variable, mais suffisamment uni et considérable pour servir de réservoir pour approvisionner d'eau un canal.

La surface de ce réservoir, un coup rempli, se trouverait à six cent vingt pieds au-dessus du fleuve St. Laurent, et l'élévation nécessaire aux écluses qui lieraient le fleuve au lac Témiscouata, par cette route, excéderait sept cent cinquante pieds, ce qui ferait environ 200 pieds de plus qu'il n'en faut pour les écluses du St. Laurent, de la mer au lac Supérieur.

La rivière Trois-Pistoles, au contraire de sa voisine, coule à angles droits vers la hauteur qui sépare les eaux du St. Laurent et du St. Jean. Il n'y a donc pas le moindre doute que cette route ne possède le sommet le moins élevé qui puisse se trouver entre ces eaux. La plus haute élévation, d'après l'examen du chemin, sur la route des Trois-Pistoles fut de 870 pieds, ce qui donne 250 pieds de plus que pour le sommet de la communication par eau sur la même route; mais l'élévation moyenne ne varierait pas de 500 à 600 pieds au-dessus de la marée. Du sommet du niveau de l'eau au lac Ashherrish, l'exploration ne descendit pas par la route de la rivière Trois-Pistoles, mais il fut pris un profil du meilleur terrain pour un chemin, tel qu'indiqué par les guides.

La plus grande élévation qu'atteignit l'exploration de l'Isle Verte fut de 1219 pieds; la moyenne de l'élévation de la partie centrale pendant quatorze milles, atteint environ 1000 pieds.

Le profil du terrain et la nature du sol sur la route de l'Isle Verte, autant qu'on a pu les observer, sont supérieurs à ceux du portage actuel; et sur la route des Trois-Pistoles ils paraissent supérieurs aux deux.

Les profils des hauteurs de division de la Rivière du Loup, de l'Isle Verte et des Trois-Pistoles, fournirent de plus amples renseignements sur la topographie de ces différentes routes.

LA RIVIÈRE ST. JEAN.

Le caractère et l'étendue de toute communication avec le lac Témiscouata, doivent dépendre beaucoup de la nature et des capacités de la route au delà de ce lac, viz: la navigation de la rivière St. Jean, et des avantages qu'il y aurait à l'améliorer bientôt, et surtout de l'étendue probable du trafic à venir sur cette route. Afin d'obtenir des renseignements exacts sur ces points, je descendis du lac Témiscouata par la rivière Madawaska dans le St. Jean, et suivis cette rivière jusqu'à la marée, (revenant par la même route) et j'arrivai au lac Témiscouata en même tems que l'exploration partie de l'Isle Verte arrivait au même endroit. Depuis la tête du lac Témiscouata jusqu'aux Grandes Châtes de la rivière St. Jean (distance de quatre-vingt-cinq milles,) il n'y a qu'une obstruction à la navigation pour les bateaux d'un petit tirant. Elle se trouve à la jonction du Madawaska avec le St. Jean, et est formée par les "Petites Châtes," rapide qui a une chute de onze pieds. La route à partir de la tête du lac jusqu'à ce point est très directe, et le Madawaska offre en tout tems autant d'eau en profondeur que le St. Jean au-dessus des Grandes Châtes. Si l'on excepte, peut-être, une barre de sable au débouché du lac Témiscouata, le Madawaska a l'apparence d'un canal, n'inondant que rarement ses rives, ou ne variant que peu dans sa largeur. Il existe dans le St. Jean, entre les Grandes et Petites Châtes trois ou quatre barres, sur lesquelles l'eau, à la mi-été, se trouve réduite à deux pieds, et entre ces deux points, l'eau en inonde les rives considérablement, arrosant les "intervalles," et produisant un courant qui devient un obstacle sérieux au commerce remontant.

Au moyen d'une écluse aux Petites Châtes, il n'y aurait pas de difficulté à ce qu'un steamer d'un léger tirant voyageât entre le lac Témiscouata et les Grandes Châtes, dans l'état actuel des chenaux du Madawaska et du St. Jean, à l'exception, peut-être, d'un mois ou six semaines durant la mi-été. On éviterait cette interruption, si l'on adoptait le plan proposé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, c'est à savoir, écluser plusieurs des principaux lacs sur le St. François et le Madawaska, et d'en conserver le surplus d'eau jusqu'à la mi-été.

Les steamboats de la capacité de 100 tonneaux voyagent sur les tributaires de l'Ohio: leur tirant.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

quand ils sont à lège, n'est que de dix-sept pouces, et n'exécède pas deux pieds avec une charge de 100 tonneaux.

On lança un steamer au-dessus des Grandes Chûtes, à l'époque où prospérait le commerce de bois du Nouveau-Brunswick; mais on l'a retiré depuis, faute de support. Ce bateau remontait jusqu'à l'embouchure du St. François. On plaça, à la même époque, un bateau à manège sur le lac Témiscouata, mais il n'eût pas plus de vogue.

Le commerce descendant la rivière se compose entièrement de gros bois et de bois scié, lesquels sont transportés en radeaux ou trains. Il n'y a, par conséquent, pas de fret descendant; et comme le commerce des passagers n'est pas suffisant pour supporter les steamers, on a eu recours à une sorte de bateaux appelés "remorqueurs" que l'on a trouvé tout-à-fait propres à la navigation de la rivière et de ses branches. Ces remorqueurs ont à peu près 100 pieds de long, quinze de large, et chargés de 100 barils, tirent environ vingt pouces d'eau. Ils sont retournés à la poupe et à la proue; la charge est placée tout-à-fait au centre, la cabine se trouvant à l'arrière, et une paire de chevaux, quand ils ne touent pas, à l'avant; ainsi construits on les fait remonter péniblement les rapides (au moyen de perches ou gaffes) opération qui donnerait à faire à un bon steamer, et on les pousse ainsi par dessus plus d'une barre et batture où un steamer ne trouverait pas de point d'appui pour ses roues. Ces bateaux sont ainsi "perchés" par dessus les Petites Chûtes, quand les eaux du Madawaska ne sont pas trop hautes; et quand le courant est trop fort, on les toue au delà des chûtes sur le portage. Ils ont été toués en remontant le St. François jusqu'à Pohenagarnook sur le lac limitrophe. Quant aux prix demandés, quoique ces bateaux soient beaucoup plus lents, ils sont généralement moindres que ceux que demandent les steamers au-dessous des Grandes Chûtes où ces deux modes de transport viennent en concurrence.

LES GRANDES CHUTES.

Les Grandes Chûtes de St. Jean sont situées, par la rivière, à environ 200 milles de son embouchure, et à environ 100 milles du fleuve St. Laurent à l'Isle Verte. La rivière s'est fait ici un chenal à travers le roc de la forme d'un fer à cheval. La distance depuis le bassin à la tête jusqu'à celui qui se trouve au pied de ces chûtes, est, par la rivière, d'environ un mille; mais, par le portage, elle n'est que d'un demi-mille. Quelque distance avant d'atteindre les chûtes, la rivière coule entre deux bords haut et à pic, lesquels, aux chûtes principales, se rapprochent à cent pieds l'un de l'autre, et forment un mur en roc perpendiculaire qui continue jusqu'au bassin inférieur, augmentant en hauteur à mesure que le niveau de la rivière s'abaisse. La première chûte à environ soixante-dix pieds (variant suivant l'état de la rivière); et le reste de la descente, quarante-cinq pieds, se distribue dans ce qui s'appelle la "gorge," réunion turbulente de chûtes et de remous incapables d'améliorations, et très destructifs pour le gros bois. La route inférieure à travers laquelle l'on pourrait pratiquer une tranchée, exigerait un maximum d'excavation d'environ soixante-dix pieds. Le bord, en remontant, du bassin inférieur est extrêmement escarpé. A l'endroit le plus favorable (lequel se trouve dans un "ravin"), l'élévation est de 180 pieds, dans une distance de 1690 pieds; il n'y a pas d'apparence de roc dans le profil (quoique, probablement, on en trouverait au centre), mais d'après la mine du bord, et la profonde excavation requise, il est à appréhender qu'il se produise des éboulis.

Le second profil indique la tranchée dans le roc à la profondeur de trente pieds, et un nombre de pieds

égal de terre au-dessus; la longueur de cette route est d'environ un mille, et celle de la première d'à peu près quatre cinquièmes de mille.

Ci-joints se trouve un plan de ces chûtes, et les profils des parties les plus favorables des deux bassins; cet endroit formant évidemment la clé de la communication entière.

Le simple passage dans ces chûtes est tellement destructif pour le bois que la valeur de celui-ci en est dépréciée de dix pour cent. Comme la crue de l'eau ne dure que peu de tems, les personnes qui ont de grandes quantités de bois se trouvent forcées de le risquer dans les chûtes; mais les petits lots sont tirés au delà du portage et jetés à l'eau de rechef, à un coût de 2s. par tonneau, ou d'un demi denier par pied cube. Tout le bois scié et les bardeaux sont toués ainsi—les chevaux travaillant dans l'eau jusqu'au poitrail—la charge en flotte. La tranchée est si formidable qu'on n'a pas encore tenté d'y faire une glissoire. Le bois hâlé à travers le portage est tiré à une hauteur de 100 pieds, puis traîné en bas d'une côte de 220 pieds de hauteur.

Toutes les marchandises qui remontent, doivent, comme de raison, être tirées au haut de cette côte. La chûte entre les bassins supérieur et inférieur étant de 115 pieds, et la moyenne de l'eau, entre les lignes extrêmes de la haute et basse marée, étant de vingt pieds dans le bassin supérieur et de vingt-cinq dans le bassin inférieur, avec une formidable tranchée sur le niveau du sommet—il n'a pas, jusqu'à présent, été fait de proposition sérieuse pour écuser au-dessus de ces obstructions. Il a été proposé un railway de portage; mais il est probable que les intéressés dans le commerce de bois, décideront de la nature des améliorations qui devront être adoptées ici.

Une glissoire à bois, avec un railroad incliné, mû par force hydraulique, et sur lequel les remorqueurs pourraient être transportés (sans décharger,) d'un bassin à l'autre, serait, à mon avis, un des moyens les mieux adaptés à la nature et au trafic actuel de cette rivière.

GRANDES CHUTES JUSQU'À FRÉDÉRICTON.

La rivière St. Jean, au-dessous des Grandes Chûtes, est navigable d'un bout à l'autre, pour les steamers d'un léger tirant, quand l'eau se trouve à certain niveau. Depuis la cité de St. Jean, à l'embouchure de cette rivière, la marée de la mer se fait sentir jusqu'à Frédéricion, distant de quatre-vingt milles. Les mers du printemps à St. Jean, s'élèvent jusqu'à trente pieds, et comme il y a bien peu de différence dans le tems du passage des steamers entre St. Jean et Frédéricion, soit qu'ils remontent ou qu'ils descendent; le niveau de la rivière à Frédéricion, mettant en compte le courant et la différence entre les marées dans la Baie de Fundy, et dans le St. Laurent, ne saurait à peine être considéré de plus de cinquante pieds, au-dessus de la marée dans le St. Laurent.

Le niveau du Lac Témiscouata, est de 480 pieds au-dessus du St. Laurent, et la pente dans les rivières Madawaska et St. Jean, (y inclus les onze pieds des Petites Chûtes) n'a pas été évaluée à plus de soixante pieds; ceci mettrait le bassin supérieur aux Grandes Chûtes à 420 pieds au-dessus du St. Laurent, et le bassin inférieur à 305 pieds, ou 300 pieds, en allouant 120 pieds de hauteur pour les chûtes. On peut ici faire observer que la hauteur des Grandes Chûtes varie suivant le tems où l'état de la rivière, durant lesquels on la mesure, et ses effets sur la position des bassins supérieur et inférieur.

En estimant le bassin inférieur à 300 pieds au-dessus de la marée dans le St. Laurent, et la rivière à Frédéricion à cinquante pieds au-dessus du même

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

point, il restera une pente de 250 pieds dans les 125 milles entre les Grandes Châtes et Frédéricion, ou une chute moyenne dans la rivière de deux pieds par mille.

A deux endroits, la rapidité du courant est évaluée par Gesner à six et huit milles par heure, respectivement.

La pente moyenne dans la rivière Ohio, est d'une fraction au-dessous de six pouces par mille; et la moyenne de la rapidité du Mississipi est de trois milles à l'heure. La force du courant est telle que le tems requis pour remonter de Frédéricion aux Grandes Châtes, avec une bonne hauteur d'eau, est généralement de trois fois plus long que pour faire le même trajet en descendant.

De Cincinnati à la Nouvelle Orléans, le voyage en descendant prend cinq jours, et en remontant sept jours.

La nature de la rivière St. Jean, entre Frédéricion, et les Grandes Châtes, est décrite dans les extraits tirés des rapports officiels faits en 1826 et en 1849, au gouvernement du Nouveau-Brunswick, et joints au présent rapport. Il est présenté dans le premier de ces rapports, une vue tabulaire de la rivière, dans laquelle la montée est portée à 177 pieds trois pouces seulement, ou une moyenne de dix-sept pouces au mille dans ces 125 milles. D'après l'examen que j'ai fait du rapport de M. Foulis, je n'ai pu constater s'il a pris un niveau continu de Frédéricion aux Grandes Châtes, ou s'il n'a pris que le niveau des rapides, faisant une évaluation du reste; mais la hauteur du Témiscouata, et la pente de la Grande Châte, ayant été déterminées la saison dernière, par deux explorations indépendantes l'une de l'autre, je suis porté à croire que la pente dans le St. Jean, doit être plus considérable que celle qui est indiquée dans les évaluations de M. Foulis. La communication à la vapeur est régulièrement en opération entre Frédéricion et Woodstock, excepté quand elle est interrompue par l'eau basse à la mi-été; et quand il s'offre de la charge, les bateaux remontent jusqu'à Tobique, 21 milles au-dessous des Grandes Châtes. La navigation au-dessus de Tobique, dépend en grande partie de l'état de l'eau, de la force et du tirant du bateau.

A l'eau haute, le courant est trop fort, et à l'eau basse, le chenal est trop étroit, pour les steamers de la force et du tirant d'eau de ceux dont on se sert aujourd'hui sur cette rivière. Il en est de même pendant les débordemens et la mi-été, entre Woodstock et Frédéricion.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'occupe actuellement à l'amélioration de cette partie de la rivière; il a été voté pour cet objet £10,000 qui seront dépensés à raison de £2000 par année. La base de ces opérations est d'obtenir une profondeur de trois pieds d'eau dans les rapides "d'une pente modérée,"—car il y a aujourd'hui moins de deux pieds à l'eau basse sur plusieurs des barres.

En rétrécissant le chenal, et conservant les lacs à la tête du St. Jean, (comme réservoir pour la saison de la sécheresse) il y a peu à douter que ce résultat ne soit atteint, pourvu que la position relative du lit de la rivière ne souffre pas de changemens matériels. D'après l'apparence de la rivière aussi bien que d'après le rapport du capitaine Bent, des ingénieurs royaux, et de M. Grant, ingénieur civil, il est à craindre que les glaces s'entassent le printemps sur les battures actuelles, ou formant digue quelq' autre part, et bouchant ainsi temporairement la rivière, ne la forcent à se faire de nouveaux chenaux à travers les terres molles qui ajoutent tant à la richesse et à la beauté de la vallée du St. Jean. A l'eau basse, ces chenaux additionnels développeraient le volume de la rivière tellement qu'ils reproduiraient les obstacles qui s'opposent à la navigation actuelle.

Après avoir considéré la nature de la rivière St. Jean au-dessus de Frédéricion, j'en viens forcément à la conclusion que sa navigation à la vapeur, limitée qu'elle devra être, sous toutes les circonstances, à sept mois de l'année, sera trop précaire et trop dispendieuse pour être considérée suffisamment permanente, ou pour devenir suffisamment étendue, pour garantir aucunes préparations sur une grande échelle, au portage de Témiscouata, relatives à l'amélioration future de cette route de navigation.

Si l'on considère que la côte sud du Nouveau-Brunswick possède un havre d'hiver, par lequel le commerce d'importation et d'exportation peut se faire tout le long de l'année, il n'y a pas de doute qu'avant peu d'années, la locomotive entrera en concurrence avec les steamers au-dessus de Frédéricion, et il n'est pas difficile de prévoir quel sera le résultat de la lutte.

TRAFIC.

Il y a plusieurs considérations importantes relatives à la proposition d'ouvrir une communication entre les provinces du Canada et du Nouveau-Brunswick, par la route du portage de Témiscouata.

1er. L'étendue et les besoins particuliers du district qui deviendrait tributaire de cette communication.

2e. La probabilité qu'il pût se faire un commerce non interrompu, par une semblable route, entre les ports de l'Atlantique et ceux du St. Laurent, en compétition avec la route de mer. Et si non :

3e. Autant qu'il n'y aurait pas de trafic de retour, combien de tems l'agriculture du Nouveau-Brunswick permettrait-elle l'importation de la farine du Canada pour la consommation sur le haut du St. Jean?

La nature de la navigation sur la rivière St. Jean requiert des bateaux de la construction et du tirant les plus légers, afin de résister le fort courant de cette rivière. Ces sortes de bateaux ne se hasardent pas sur le St. Laurent au-dessous de Québec; il faut, par conséquent, qu'il y ait transbordement (quand même il serait construit des canaux entre le St. Laurent et le lac Témiscouata, et autour des Grandes Châtes du St. Jean,) partout où cette communication laisse le St. Laurent.

Un bateau qui naviguerait sur le St. Laurent, entre Québec et l'Isle Verte, serait, généralement parlant, capable de se rendre par mer à Halifax et à St. Jean; le tems que le voyage prendrait par mer serait de huit ou dix jours, de l'Isle Verte à St. Jean, et pour descendre par Témiscouata, de quatre ou cinq jours, selon l'état de l'eau, et d'au moins du double de jours pour remonter par cette route.

Il n'y aurait pas d'avantage, durant la saison tout entière, au point de vue du tems, à réclamer pour la route intérieure, dans le voyage d'aller et de retour.

Un bateau remorqueur, dont la charge est de neuf tonneaux, prend à peu près trois semaines à monter par Frédéricion jusqu'aux Petites Châtes, et demande, pour la distance de 160 milles, 8s. courant par baril; le prix est de 5s. par baril de Frédéricion aux Grandes Châtes.

En faisant toutes les allowances pour une communication améliorée, cette route ne pourrait jamais faire concurrence avec celle de mer pour le commerce de retour, de Québec.

Au point de vue important des assurances, la voie de mer a la préférence, en ce qu'on ne peut se procurer maintenant d'assurance sur la rivière St. Jean, soit en montant ou en descendant. Puis donc que la navigation par mer durerait plus longtems, et contrairement à celle du St. Jean, ne serait pas interrompue à la mi-été, il n'y a pas, à mon avis, de probabilité, que la route intérieure puisse concourir avec

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

celle de la mer pour le commerce de long cours. Et comme il faudrait un second transbordement de la route intérieure à St. Jean, pour les produits destinés pour d'autres ports sur la Baie de Fundy, la route de mer serait de beaucoup préférée pour ces ports. De St. Jean à Frédérickton, le fret d'un baril de fleur varie de 4d. à 6d. (moyenne de 5d. courant) pour une distance d'environ quatre-vingt milles. De Frédérickton à Woodstock, distant de soixante-cinq milles, le fret montant, par steamer et remorqueurs, est de 2s. à 2s. 6d., par baril, tandis qu'en descendant, il n'est que de la moitié ou du quart de ces prix. De Woodstock aux Grandes Chûtes, soixante-douze milles, le fret montant est d'environ 5s. par baril. Ces taux peuvent être appelés "taux" du chemin. De grandes quantités d'articles venant "d'un bout à l'autre," dans des remorqueurs, sont transportés à meilleur marché. Le fret de la fleur qui remonte le St. Jean et consignée pour les établissemens et chantiers à bois sur la Rivière au Poisson, est de 7s. 6d., par baril de Boston aux Grandes Chûtes, ce qui laisserait environ 6s. 6d., pour le fret sur la rivière St. Jean.

D'après ce qui précède, il semblerait que notre exportation de fleur par le lac Témiscouata ne s'étendrait pas sur le St. Jean, plus bas que Frédérickton, et que l'approvisionnement de cette ville serait, comme à présent, fourni par mer par la voie de St. Jean.

L'importation annuelle à la cité de St. Jean, est d'environ 66,000 barils; sur ce nombre à peu près 20,000 barils sont envoyés au haut de la rivière, desquels environ 2,000 barils atteignent les Grandes Chûtes. Quoique la fleur puisse être transportée aux Grandes Chûtes, par le portage de Témiscouata, à 2s. 6d., ou 5s. meilleur marché que par St. Jean, l'approvisionnement cependant y vient principalement d'en bas. La quantité dont ils ont besoin étant petite, et le marché pour leurs produits se trouvant dans la cité de St. Jean, les habitans de la partie supérieure du pays s'y approvisionnent naturellement, même à un prix plus élevé.

L'approvisionnement pour les "Petites Chûtes," passe principalement par le portage de Témiscouata. Et d'après le tableau ci-joint de Thomas Jones, écuyer, de la Rivière du Loup, et l'un des commissaires du portage de Témiscouata, j'évaluerais le nombre de barils maintenant exporté par cette route à environ 1000. Ceci porterait la consommation du haut St. Jean (au-dessus des Grandes Chûtes) à environ 3,000 barils par an.

La population de cette section est d'environ 8,000 âmes, également partagées entre l'établissement de Madawaska et l'Etat du Maine, et se compose principalement d'Acadiens. Cette population semble récolter assez de foin et d'avoine pour la consommation locale et le commerce du bois. Leurs importations, outre la fleur, sont évaluées comme suit:—

Lard.....	1000 barils.
Sel.....	1000 minots.
Mélasses....	100 boucauts (de 1200 lbs. chaque.)
Morue.....	100 do do
Clous.....	100 do do

Suivent quelques uns des prix en détail, aux Grandes Chûtes:—

Fleur.....	45s. par baril.
Lard.....	100s. à 125s. do
Avoine et patates	1s. 3d. à 2s. par minot.
Foin.....	30s. à 50. par tonneau.

Les prix ci-dessus pour la fleur ne peuvent être qu'au détail, car cet article, acheté à Boston, peut être apporté aux Grandes Chûtes pour 32s. 6d., y inclus toutes charges et dépenses.

La population le long de la rivière St. Jean au-dessus de Frédérickton, y inclus l'établissement d'Ardoostook dans l'Etat du Maine, pourrait se monter actuellement à environ cinquante mille âmes.

Sans essayer à constater d'une manière précise, quelle étendue de terrain et quelle population deviendraient tributaires de la route de Témiscouata, on en a assez dit pour garantir la conclusion que ce commerce ne pourrait supporter ni un canal ni un railway de portage, en ce qu'il n'y aurait à peine aucun commerce de retour, et que nos exportations se réduiraient à une petite quantité d'articles, limités eux-mêmes dans leur nombre.

CONCLUSION.

Que la poursuite du commerce de bois sur la rivière St. Jean, de la prospérité duquel devra dépendre encore pendant plusieurs années la communication proposée, sera continuée et étendue, je n'ai pas à ce sujet le moindre doute. L'Etat du Maine sera bientôt restreint aux rivières Allegash et Waloostook ou haut St. Jean, pour son approvisionnement de bois; et il lui faudra bien vite transférer le capital et l'établissement des rivières Atlantiques à ces eaux. Le Nouveau-Brunswick, en outre, est particulièrement riche en ressources minérales, d'une grande étendue et variété, lesquelles jointes à son heureuse position commerciale, le rendent éminemment propre à devenir un pays de manufactures générales, quand ses habitans auront acquis une ambition qui s'élèvera au-dessus de bois de sciage et de bois quarré.

A l'instar des Etats de la Nouvelle Angleterre, il semble y avoir peu de doute qu'il est destiné à devenir un importateur permanent des farines. D'un autre côté, le district particulier qui sera atteint par la route de Témiscouata contient la plus grande étendue de bonne terre qu'on puisse trouver dans la province: pourvu, sans compter la rivière, d'un excellent chemin et d'un marché local pour l'argent, aux meilleurs prix des produits agricoles. Les établissemens avancent fermement dans les environs des Grandes Chûtes, et un joli village (aujourd'hui le bourg du comté) y a surgi durant les sept années dernières. Il n'est donc pas probable que le district requière ou permette encore longtemps une très grande importation des produits de l'agriculture.

Les approvisionnements de marchandises et de manufactures étrangères destinés au haut St. Jean, pourraient être envoyés du St. Laurent, dans la saison de navigation, formant ainsi une concurrence fructueuse avec la route qui remonte le St. Jean, mais seulement jusqu'à ce qu'un railway gagne les Grandes Chûtes par la côte du sud.

Quoique ni un railway de portage, ni un canal fonctionnant de concert avec les steamers sur le St. Jean, ne peuvent être maintenant supportés, il serait néanmoins très désirable que la communication entre les deux provinces fut immédiatement placée sur le pied le plus praticable possible. La nature de la communication actuelle par le portage de Témiscouata, du fleuve St. Laurent au Dégolé ou débouché du lac Témiscouata, distant de cinquante-quatre milles, est impropre à toute espèce de commerce que ce soit. Le reste de la route de terre, de Québec à la Baie de Fundy, est un bon chemin de voiture.

L'une des premières mesures à prendre pour obtenir une communication améliorée, sera probablement l'abandon du portage actuel.

Les examens faits jusqu'ici avaient rapport aux projets et routes déjà arrêtés. Il n'est en aucune manière établi que l'une ou l'autre de ces routes ou projets soit la meilleure qu'offre le pays, ou la plus adaptée au commerce particulier qui s'y fait.

La rivière St. François traverse le portage de Témiscouata à environ seize milles de la Rivière du Loup, et entre dans le St. Jean à environ trente-six milles au-dessus des Petites Chûtes. Cette rivière est alimentée par un lac qui porte le même nom, d'à peu près trois milles de longueur, et qui se trouve entre le portage et le St. Laurent. On trouverait probablement la tête de ce lac à pas plus de douze ou

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

quinze milles du havre de l'Isle Verte, le meilleur port de la rive sud, au-dessous de Québec, et qu'on peut atteindre sans courir le risque des écueils et des courans des Isles Rouge et Verte. Ce havre peut être appelé le pied de la navigation du fleuve, (car immédiatement plus bas, le St. Laurent s'élargit en un seul chenal de douze à quinze milles) et est accessible aux embarcations de fleuve et de lac, en ce qu'il est le seul dans les environs où un vaisseau de lac puisse flotter à l'eau basse, ou se tenir à l'abri à une distance raisonnable de la côte.

Pour atteindre le lac St. François en partant de l'Isle Verte, il faut traverser une élévation d'environ 900 ou 950 pieds. Ce qui serait, moins 100 pieds, la route la plus basse qui pourrait être adoptée pour chemin en aucun endroit entre le St. Laurent et le St. Jean.

A partir du lac St. François, la route descendrait dans la vallée de cette rivière jusqu'à ce qu'on pût la prendre, soit au Dégelé, ou par la route actuelle, par "Lebels," évitant tout le portage actuel et la partie montagneuse entre le Cabind et le Dégelé. Ceci compléterait la communication par terre, si on peut trouver une route convenable; mais l'objet principal en prenant cette route, serait de se servir du St. François pour le commerce descendant. Des canots chargés de quatre barils ont déjà laissé le portage, (à seize milles du St. Laurent,) et descendu par la rivière, sans transbordement, dans le St. Jean; de l'autre côté, des remorqueurs ont été toués par des chevaux, en remontant la rivière, dans le Pohenagamonk ou lac limitrophe. Il semblerait donc que quelques améliorations rendraient cette rivière navigable pour les remorqueurs, depuis le lac St. François jusqu'au St. Jean; dans ce cas, la route de terre pour les voitures se trouverait raccourcie d'un tiers de la distance actuelle, ce qui réduirait le coût du transport d'au moins cinquante pour cent.

Mais si l'emploi de cette rivière est trouvé impraticable, on ne devrait tenter aucun effort d'ouvrir un chemin par cette route, à moins que la nature de la route et du sol environnant, n'offre quelque garantie que le pays pourra être établi et le chemin entretenu par la suite par une population fixe. Si la route n'est pas assez plane, ou la terre assez bonne pour promettre ce résultat, la route des Trois Pistoles pourrait, je crois, le produire. Les objections qu'on apporte à cette dernière sont, qu'elle allonge la route entre tous les points sur le St. Laurent au-dessous d'elle et le St. Jean; en même tems que comme point de connexion avec le St. Laurent, elle est inférieure tant à celle de l'Isle Verte qu'à celle de la Rivière du Loup.

Je recommanderais donc respectueusement que le St. François fût examiné, dans le but de le rendre passable pour les remorqueurs; et qu'une ligne pour un bon chemin de gravois fut tracée, conformément aux conditions précédentes, entre le St. Laurent et le lac Témiscouata, où il se joindrait aux steamers, lorsque les voyageurs et le trafic auront besoin de ceux-ci, et que les améliorations auront été faites aux Grandes et Petites Châtes.

Je crains qu'il ne faudrait pas faire davantage, tant que l'approche de quelque railway de la côte sud du Nouveau-Brunswick, n'offrira pas quelque chance de lier le St. Laurent avec la Baie de Fundy, au moyen d'une ligne non interrompue de railroad, et n'offrira pas aussi à cette route la chance d'avantages plus considérables que ne lui en offrent le commerce et la population limités du haut St. Jean.

On trouverait probablement, au moyen d'un semblable chemin, que la meilleure route pour entrer dans la vallée du St. Laurent, est au lac St. François, et que le meilleur terminus sur le St. Laurent, est le havre de l'Isle Verte.

Le choix des routes dans le district de Témiscouata, est si limité que la meilleure ligne pour un chemin à

barrière, serait aussi la meilleure pour un railway, quand on en aura besoin. Le site et le lieu d'aucun chemin devraient donc être choisis, et le niveau pris au moyen du niveau à l'esprit de vin.

CHEMIN DE FER DE ST. ANDRÉ ET DE QUÉBEC.

Quoique le résultat probable à obtenir, ne devrait pas engager, dans mon opinion, à faire de grands déboursés à présent, relativement à une proposition aussi imparfaite que toutes les classes d'améliorations fonctionnant avec ou dépendant de la rivière St. Jean, je ne voudrais pas non plus que l'on crût que je pense qu'il n'y a pas d'autre moyen de lier les provinces plus désirable que celui que j'ai proposé.

Il y a devant le public une proposition qui, si elle est mise à effet, placerait la communication entre les deux provinces sur le pied le plus parfait, et deviendrait en même tems, un grand chemin de communication avec le monde entier, hiver et été, indépendant de tous réglemens ou droits de transit, et du caprice ou de la politique d'une puissance étrangère.

Le railroad de St. André et de Québec, laisse l'Atlantique à la Baie de Passamaquoddy, et courant nord, touche à la Rivière St. Jean à Woodstock; delà vers le nord, traversant les Grandes Châtes, il toucherait au St. Laurent, à l'Isle Verte, liant les deux rivières dans une distance n'excédant pas 250 milles.

Voici ce que dit le président de la compagnie:— "Notre chartre est pour un railroad de St. André à la frontière canadienne. Nous avons un octroi de notre chambre d'assemblée, de cinq milles en profondeur de chaque côté du railroad, ce qui nous donnera 250,000 acres, la plus grande partie d'excellentes terres. Nous avons souscrit en Angleterre, et dans cette province la plus grande partie des actions; et, en outre, nous avons l'intention de demander cet hiver à la législature un emprunt d'obligations en débentures, au montant de £50,000.

"Les dix premiers milles seront terminés dans deux mois; nous avons le fer et une locomotive en chemin pour ces dix milles; pendant l'été prochain, nous avons l'espoir de voir terminer la plus grande partie de la ligne jusqu'à Woodstock. Aussitôt celle-ci terminée jusqu'à Woodstock, la législature du Nouveau-Brunswick a garanti six pour cent, sur £100,000 pour vingt-cinq ans.

"A la tête du bureau de Londres sont:—le très honorable le comte de Fitz William, le très honorable le lord Ashburton; et le directeur surintendant à Londres est Benjamin Sharpe, écuyer (frère des banquiers Goslee et Sharpe,) qui est un fort actionnaire; nous avons constaté qu'on peut obtenir une très belle ligne pour un railroad de Woodstock aux Grandes Châtes, et delà jusqu'au St. Laurent, où un terminus peut être établi pour le moment, pour recevoir les produits du Haut-Canada dans des steamboats ou autrement; et finalement, il sera construit un railroad depuis la Rivière du Loup jusqu'à Québec—du milieu d'un rail au milieu de l'autre, la largeur est de cinq pieds six pouces."

D'après la description donnée du commerce actuel de la rivière St. Jean, il paraîtrait qu'il n'y avait pas beaucoup d'espoir de l'étendue prochaine du chemin au delà de Woodstock. Ce n'est que par son extension jusqu'au St. Laurent, qu'il peut être rendu profitable. Mais la législature du Nouveau-Brunswick a considéré sagement ce chemin comme un moyen de développer les ressources du haut St. Jean, plutôt que comme un débouché pour celles qui existent déjà. Confiante dans le merveilleux pouvoir créateur des railroads, elle ne s'attend pas à des dividendes immédiats, et en se servant de la locomotive pour semer, elle sait qu'elle ne nuit en rien à son efficacité pour récolter; elle gagne ainsi une génération sur le tems.

Comme il n'y a pas de chartre ou d'organisation pour la partie canadienne de ce chemin, il n'est pas

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

probable qu'il soit tenté aucun effort pour continuer cette ligne au delà de Woodstock, à moins qu'on n'en fasse une question intercoloniale, et que le Canada n'offre une aide proportionnelle à celle offerte par le Nouveau-Brunswick. On ne saurait s'attendre à ce qu'un placement semblable devînt de suite et directement rémunérateur; mais indirectement, et à une époque assez rapprochée de nous, il y a des considérations qui rendent ce projet digne de nos réflexions sérieuses et libérales.

1^{re}. En prenant pour décidée la construction d'une ligne principale de railroad, depuis Québec jusqu'à l'extrémité ouest du Canada, il n'y a pas de doute, en supposant que ce chemin du Nouveau-Brunswick fût fait, que les 120 milles intermédiaires de Québec à l'Isle Verte, passant par la meilleure partie de la province au-dessous de Québec, ne fussent simultanément construits. Le Canada posséderait alors par chemin de fer une liaison non interrompue avec l'Atlantique, se trouvant totalement sur le territoire Britannique.

2^{te}. Au moyen d'une connexion avec les railroads de l'Europe et de l'Amérique du Nord, nous aurions une connexion avec toutes les cités et tous les ports des colonies d'en bas, et une route pour Halifax aussi courte que celle par Portland.

3^{te}. Elle créerait un port de mer et un centre commercial au pied du fleuve et à la tête de la navigation du golfe, et concentrerait un commerce maintenant éparpillé parmi de nombreux hameaux qui n'ont ni havres ni quais; et dont les habitants, à cause du peu d'étendue de leurs terres arables, et de la rigueur du climat, sont incapables de se livrer avec profit à l'agriculture, et qui ne sauraient acquérir des richesses et du bien être que dans la poursuite du commerce à laquelle leur position les invite.

4^{te}. La bande étroite de la province à l'est de Melbourn, ne peut jamais s'attendre pour ses railroads, à l'aide étrangère que donnera la centralisation de tant de chemins à Montréal, aux railroads qui se trouvent à l'ouest de cette ville. La connexion avec le railway européen et nord américain (au Nouveau-Brunswick) donnerait à cette section beaucoup de passagers d'Halifax au Canada, et aux endroits ouest du Canada, aide étrangère dont aura tant besoin la section est, en même tems qu'elle formera l'une des plus courtes communications avec Halifax pour les mêmes points, et une route des plus attrayantes.

5^{te}. Elle transporterait du bois scié, des bardeaux, et les volumineuses, nombreuses et utiles manufactures en bois, des deux côtés du haut St. Jean, pour les embarquer sur le St. Laurent, tous deux sur la route qui mène aux marchés de l'ouest et de l'est, et en offrant ainsi le choix des marchés, elle créerait une demande additionnelle de la fleur et des produits canadiens.

Les Grandes Chûtes forment un obstacle si formidable qu'il n'y a que la pure nécessité qui attire le bois au delà. Le coût de faire monter du bois manufacturé au delà de ce point est de quatre chelins par M. pieds, mesure de planche, sans compter le délai, le passage et la dépréciation dans la valeur.

Le coût du transport de bois scié, des Petites Chûtes à St. Jean, est de douze chelins et demi par M. pieds, mesure de planche, auquel il faut ajouter cinq pour cent pour les pertes. Le bois est transporté sur le railroad d'Ogdensburgh, 118 milles, pour douze chelins et demi par M. pieds, pour du pin coupé en bonne saison. Comme la distance des Petites Chûtes n'est que de la moitié de cette longueur; que le bois pourrait être embarqué sec (augmentant par là sa valeur,) que 5 pour cent de perte sur la route de la rivière serait épargné; et qu'il y aurait du tems gagné et pas d'interruption causée par la sécheresse de la mi-été, il est raisonnable de s'attendre à ce que ce commerce rendrait un joli profit au railway; quand, au moyen de celui-ci, il aura été suffisamment développé. Au jour d'hui, la valeur du bois scié et des bardeaux envoyés

du haut St. Jean, est d'environ \$50,000, et celle de 3,000,000 de pieds cubes de bois carré d'environ \$150,000. Les Grandes Chûtes ont été la clé qui a jusqu'ici conservé le district à bois du haut St. Jean dans un état presque vierge; et si l'on considère la position désavantageuse de ce district relativement à la mer, on ne peut douter de son étendue.

Enfin, ce railway serait un concurrent redoutable pour la voie de mer, en ce qu'il substituerait 250 milles de chemins à plus de 1000 milles par eau, épargnant tous les frais d'assurance et 7mes du tems. Il approvisionnerait l'intérieur du Nouveau-Brunswick et du Maine des farines du Canada, et, dans le printemps et l'automne, ferait presque toutes les affaires de la Baie de Fundy et de la Nouvelle-Ecosse.

Il nous donnerait un moyen court et économique pour faire le commerce avec les Indes Occidentales, pour livrer rapidement les produits périssables de ce climat aux steamers du St. Laurent; et en nous permettant de faire ce commerce pendant l'hiver, il établirait ce que nous n'avons pas aujourd'hui, un commerce direct avec ces isles dans l'été. Le seul mécompte qu'offre la route du St. Laurent, est qu'elle ne permet pas un approvisionnement continu de ses produits aux marchés étrangers. Quand nous établirons un commerce par le fleuve en été, nous devons nous mettre en état, au moyen de notre railway, de maintenir ce commerce durant les longs hivers de notre climat. Outre un railway sur notre propre territoire (ce qui est la première considération) il nous faut encore, dans notre intérêt, une flotte commerciale pour exporter nos produits quand le railroad les aura transportés au delà de nos havres couverts de glaces.

Les colonies d'en bas ont un capital de bâtimens; elles ont formé des liaisons et commercé avec toutes les parties du monde, et à toutes saisons de l'année.

Le tems est arrivé où il faut resserrer les liens qui nous unissent avec elles; et ce n'est plus le tems de peser l'importance de toute route ou communication entre l'ouest et la Grande-Bretagne, d'après la longueur, la ligne directe ou le bon marché de cette communication. Car la Grande-Bretagne a cessé d'être notre marché pour les produits de l'ouest; elle n'est plus qu'une pratique de troisième classe pour notre bled et notre farine, ces deux grandes branches de l'exportation à l'ouest de l'Outaouais. Nous avons envoyé l'année dernière, depuis que le marché anglais nous est ouvert, plus de fleur aux colonies de l'Amérique Britannique du Nord qu'en Grande-Bretagne; et il y a tout lieu de croire que cette disparité ne fera que s'accroître en faveur de nos frères coloniaux.

Cette entreprise, quelque faible et chimérique que soit sa position actuelle) mérite donc notre sérieuse considération, de même que toute autre proposition de la même nature qui aura pour but de lier notre fleuve aux ports d'hiver de l'Atlantique, et de nous procurer de nouveaux débouchés au-dessous de nos canaux sur le St. Laurent.

On devrait donc la veiller de près, et elle mérite de former le sujet d'une conférence avec les provinces-sœurs. L'aide provinciale demandée par le bas St. Laurent, devrait être ménagée et employée à l'entreprise la plus parfaite, plutôt qu'à la connexion incomplète et insuffisante proposée jusqu'ici.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votré obéissant serviteur,
THOS. C. KEEFER.

P.S.—Je suis redevable à John Grant, écuyer, ingénieur civil, Frédérickton, Nouveau-Brunswick, de plusieurs cartes précieuses du haut St. Jean; et aux autorités de cette province, de beaucoup de renseignements intéressans.

Aussi, au Dr. J. C. Taché, M. P. P., pour Rimouski, qui a donné beaucoup de tems et d'attention à encourager cette entreprise; à Thomas Jones, écuyer, de la Rivière du Loup, et à John E. Barry, écuyer, Isle Verte, pour leur aide précieuse.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)**LISTE des DOCUMENTS qui accompagnent ce RAPPORT.**Appendice
(T.)

13 juin.

- No. 1.—Trafic du portage Témiscouata, par Thomas Jones, écuyer, depuis 1844, jusqu'à 1850.
- 2.—Extrait du rapport du capitaine Bent et de M. Grant, sur les améliorations de la rivière St. Jean.
- 3.—Extrait du rapport de Robert Foulis, sur la rivière St. Jean, avec des vues tabulaires de ses rapides.
- 4.—Carte agricole du Nouveau-Brunswick, indiquant la position et la qualité relative de son sol.
- 5.—Carte géologique du Nouveau-Brunswick, indiquant la position de ses minéraux.
- 7.—Carte du pays, entre le St. Laurent et le St. Jean, indiquant l'exploration qui en a été faite.
- 8.—Carte générale, indiquant la route de communication entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, et sa position par rapport aux autres routes du St. Laurent à l'Atlantique.

13 juin.

No. 1.

TABLEAU du trafic entre la Rivière du Loup et Madawaska, depuis le 1er août 1844 jusqu'au 1er octobre 1850, avec des notes, etc., par Thomas Jones, écuyer, soumis à M. Keefer, sur la demande de l'honorable W. H. Merritt.

Années.	Lard barils.	flour, barils.	Farine d'avoine, barils.	Biscuits, barils.	Pois, barils.	Pois- sons, barils.	Morne, quintaux.	Fonte, etc., quintaux.	Marchan- disés sèches, colis.	Cordage, quintaux.	Poêles.	Tonne de mé- lasso.	Avoina, minots.
1844	1170	2296	442	475	20	30	406	805	47	70	74	12	7151
1845	841	1331	704	75	72	21	400	160	59	30	15	14	9958
1846	622	2612	377	25	9	71	277	249	219	70	79	10	29059
1847	420	2076	251	.....	.....	25	129	50	132	.....	.....	20	10970
1848	324	555	42	52	.....	27	68	8	85	35	.....	.....	1235
1849	80	461	.....	.....	.....	9	.....	.....	98	.....	.....	7	2065
1850	371	390	76	.....	.....	.....	85	12	52	.....	.....	7	.....
7	3823	10221	1892	629	101	183	1365	1284	692	205	168	70	60438

Le tableau ci-dessus ne comprend pas ce que les gens de Madawaska peuvent avoir transporté de l'autre côté du portage. Il a aussi été envoyé de l'autre côté du portage une grande quantité de foin, et d'autres effets trop nombreux à énumérer. Pendant la période de temps ci-dessus, il a été apporté de St. Jean, dans des bateaux, une grande quantité d'articles de toutes descriptions pour l'usage des personnes qui résident au-dessus des Grandes Chûtes. La diminution du trafic pendant les trois ou quatre dernières années est due à la baisse du prix du bois à St. Jean, ce qui a causé plusieurs faillites au Nouveau-Brunswick. Mais cette année le prix du bois à St. Jean se relève, et le trafic au portage s'en accroît d'autant, malgré les hauts prix du transport, et le très mauvais état des chemins.

Les opérations sur le bois au-dessus des Grandes Chûtes, continueront probablement un grand nombre d'années, en ce que la rivière St. Jean est alimentée par de nombreux ruisseaux qui viennent de toutes les parties du pays, et qui sont assez considérables pour faire flotter le bois, qui est généralement abondant; si la communication était améliorée par un chemin à barrière ou autrement, il n'y a pas de doute que le trafic augmenterait d'une manière surprenante. Le St. François pourrait, à peu de frais, être rendu navigable pour des bateaux à fond plat, depuis son embouchure jusqu'au chemin actuel du portage. Des marchandises et effets pourraient être expédiés par cette rivière aux établissements à bois, disons à la Rivière au Poisson et autres endroits sur le haut St. Jean, ce qui diminuerait considérablement la distance, et épargnerait beaucoup de frais dans le transport. Un chariot (team) peut, dans de bons chemins, aller de la Rivière du Loup à St. François, et revenir en un jour. Je pourrais faire plusieurs autres remarques

en faveur de cette route, mais je n'en ai pas le loisir pour le moment. Les personnes qui vivent à l'embouchure du St. François, ont été, depuis les deux ou trois dernières années, dans l'habitude de traîner leurs effets à travers le portage, depuis la Rivière du Loup jusqu'à St. François, puis de là, les descendre la rivière dans des canots portant quatre barils. J'ai envoyé quelques barils par cette route, il n'y a pas plus de quinze jours.

No. 2.

EXTRAITS du rapport du capitaine Bent, I. R., et de M. Grant, I. C., sur les améliorations de la rivière St. Jean.

(Déposé devant la chambre d'assemblée, mars le 4 1850.)

FREDERICTON, le 12 novembre 1849.

MONSIEUR,

Conformément aux instructions de votre excellence, en date du 27 juillet dernier, nous avons l'honneur de soumettre notre rapport sur les principes généraux qui, dans notre opinion, devraient guider les autorités provinciales, dans la mise à effet de l'allocation et octroi de £10,000, votés pour les améliorations de la navigation de la rivière St. Jean, entre Frédérickton et les Grandes Chûtes.

Notre attention s'est bornée à la considération de la méthode la plus efficace et la plus économique de rendre la rivière navigable pour des steamboats d'un petit tirant d'eau, pendant la saison de l'été. Il est établi qu'un vaisseau remontant de toute sa force un rapide dans un chenal étroit, tirera généralement dix ou douze pouces d'eau plus qu'il ne tire dans d'autres

Appendice
(T.)

13 juin.

six pouces, le minimum de la profondeur requise dans ces localités, et à trois pieds pour les endroits moins rapides et plus larges.

Il y avait moins d'eau dans la rivière à l'époque où nous fîmes nos sondages sur les barres et les battures (août 1849,) que durant les années moyennes; mais dans les tems de grande sécheresse, le flux de l'eau est considérablement diminué. En comparant le résultat de nos renseignemens et examens, nous avons adopté un niveau probable au-dessous duquel l'eau tombe rarement, viz: quand on ne trouve qu'un pied dix pouces sur la barre de l'Isle aux Ours, et nous avons réduit les autres profondeurs en proportion.

Comme les opérations proposées tendent, dans presque tous les cas, à allonger le cours du chenal quand l'eau est rapide, en la faisant passer d'un côté de la rivière à l'autre, la rapidité moyenne du courant sera diminuée. Et comme l'expérience a établi qu'il n'y a pas un seul endroit où le courant soit assez rapide pour empêcher un bateau de le remonter, nous avons, dans presque tous les cas, omis de prendre la différence du niveau de l'eau au haut et au bas des différentes obstructions, et nous avons adopté comme correctes les dimensions données dans la table imprimée qui accompagnait le rapport de M. Foulis, D. A. P., en date du 21 août 1826, n'ayant aucune raison de douter de l'exactitude de ses données.

Le flux et le reflux de l'Océan se font sentir pendant quatre-vingt-quatre milles, c'est-à-dire, jusqu'à la tête de l'Isle Sauvage, d'où, jusqu'à Spring Hill, distance d'un mille et demi, la rivière se divise en une suite d'isles, battures et bancs de sable, qui changent tous plus ou moins, chaque année, de nature et de position. ce qui fait que les chenaux navigables changent constamment de place, en sorte qu'un passage profond une année peut être une batture l'année suivante. Au premier dégel, les glaces flottantes s'accumulent et s'amoncellent à la tête de l'Isle au Chapeau, refoulant l'eau jusqu'à ce qu'elle déborde les "intervalles," sur la rive sud, quelquefois à une profondeur de seize pieds, et alors le volume d'eau toujours croissant, et les masses de glaces se font un passage d'elles-mêmes à travers les "intervalles." Ces excavations sont connues sous l'appellation locale de "Thoroughfares."

Simultanément avec ces opérations, le gros sable et les galets apportés par les eaux, sont déposés à la tête de l'obstruction causée par les glaces, et forment des barres qui élèvent graduellement le lit de l'ancien chenal ou chenal droit, qui se trouve maintenant plus haut que l'une de ces Thoroughfares.

A partir de l'eau profonde dans le bassin, au pied des Grandes Chûtes à aller à "Cuffeman's Bar," distance d'environ quarante milles, ce qui caractérise généralement la rivière, c'est qu'elle coule entre des bords élevés et à pente douce, et se divise en une suite d'étangs ou flaques d'eau, quelquefois par des dames naturelles là où des chaînes de rochers rangés par couches s'étendent d'un bord à l'autre de la rivière; en d'autres endroits, le cours de la rivière est bloqué par de nombreux récifs, et des masses de rochers détachées. Les rapides se trouvent où l'eau déborde de la faite des dames naturelles, s'échappe à travers des passages étroits dans ces barrières, ou se subdivise en chenaux tortueux et étroits au milieu d'une multitude de quartiers de rocs irréguliers et détachés.

La rivière entre "Cuffeman's Bar" et Frédéricion, présente tout-à-fait une nouvelle physionomie. Les bords, en plusieurs endroits, s'élevant par degrés ou terrasses successives, indique que le lit de la rivière était autrefois à un niveau plus élevé que celui d'aujourd'hui. On voit en plusieurs endroits les traces des chenaux que la rivière s'est faits pendant les dernières années, dans les dépôts d'alluvion qui eurent lieu alors (maintenant appelés "intervalles," formant en quelques endroits des isles, et en d'autres, quand le courant se jette sur eux, il les renverse et les restes ont l'apparence de battures ou barres qui s'accumulent.

Les glaces flottantes et les hautes eaux étant la principale cause des changemens qui ont lieu chaque printemps, le succès permanent d'aucun ouvrage ici semble problématique: en ce que, avant plusieurs années, cet ouvrage pourrait devenir inutile en conséquence de ce que la partie la plus considérable pourrait passer par quelque autre "Thoroughfare," au lieu de par le grand Pas, comme aujourd'hui.

Nous n'offrons qu'avec défiance nos suggestions pour l'amélioration de cette partie de la rivière, et nous recommandons une nouvelle exploration, afin de constater jusqu'à quel point on peut compter sur les chenaux existans, et à quels nouveaux changemens on peut s'attendre.

Un galet mesurant 6'0 x 4'0 x 3'6, fut enlevé par la glace l'année dernière et déposé au milieu de la rivière, à une petite distance au-dessus des chûtes Maductic, quatre vingt dix milles au-dessous des Grandes Chûtes.

En terminant, nous ferons observer que dans les climats tempérés il est praticable, au moyen d'ouvrages artificiels, de régler une rivière de manière à la rendre fixe; mais que dans l'Amérique Britannique du Nord, cela est à peu près impossible—les masses de glaces flottantes, et les gros débordemens, étant des adversaires trop forts pour qu'on essaie à lutter contre eux. Nous sommes, par conséquent, forcés à nous conformer autant que possible, à la conformation et à la nature de la rivière, et à améliorer le chenal qui donne le plus d'eau pendant l'été.

Il est à remarquer, en même tems, que tout le soin et les prévisions possibles ne sauraient empêcher qu'il arrive occasionnellement des accidens; tout ce que nous pouvons faire, c'est de veiller avec soin aux changemens, à l'époque où ils s'opèrent.

Nous avons l'honneur d'être,
De votre excellence,
Les très humbles et obéissans serviteurs,

GEORGÉ BENT, capitaine, I. R.
JOHN GRANT, I. C.

No. 3.

EXTRAITS d'un rapport sur une exploration de la rivière St. Jean, de Frédéricion aux Grandes Chûtes, par Robert Foulis, I. C., et D. A. P.

Je considère que la rivière St. Jean pourrait être navigable de Frédéricion aux Grandes Chûtes, au moyen de steamers à hélices, bâtis pour cet objet, dans les mois de mai, juin et juillet. Depuis juillet jusqu'à la fin d'août ou le commencement de septembre, l'eau sera trop basse en plusieurs endroits, (à moins qu'on n'y fasse des améliorations,) pour faire flotter avec sûreté des vaisseaux tirant 18 pouces d'eau. En septembre, la navigation peut recommencer et continuer encore quelque tems en novembre, disons en tout, cinq mois dans l'année environ.

Les terres le long de la rivière, sont généralement bonnes; le sol en étant généralement de riche marne, et, même avec une culture imparfaite, produit d'excellentes récoltes.

Les bords des deux côtés de la rivière paraissent partout aussi bien établis qu'entre St. Jean et Frédéricion; de Tobique à la rivière au Saumon, les établissemens sont moins nombreux et plus éloignés; et de là aux Grandes Chûtes, sept milles, il n'y a pas d'établissemens.

ROBERT FOULIS,
I. C., et D. P. A.

ST. JEAN, N. B.,
Août 21 1826.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

VUE TABULAIRE DE LA RIVIÈRE ST. JEAN, DE FRÉDÉRICTON AUX GRANDES CHUTES.

DISTANCES DES ENDRONTS.		Milles.	Chalins.	Milles.	Montant du niveau, en pouces.	No. des Rapides	Vélocité du courant dans les rapides, par 66 pieds.	Vélocité moyenne du courant, par 66 pieds.	Profondeur du chenal.	GÉOLOGIQUE.
De Frédéricton au confluent de la marée, en bas de Chapel Bar		4	77	59				72"	De	Sable, gravois, pierre sableuse, block occidental granit.
Du confluent de la marée à French Chapel		5	15		43	2	22"	58"	De	Gneiss—clate, ardoise, tuiles d'ardoises.
De French Chapel à Cliffs' Bar		7	52		129	3	23"	1' 26"	De	do —granit rouge.
De Cliffs' bar à la tête de Bear island bar		5	70	40	227	2	30"		A Bear island, de	Variété de granit.
De Bear island à Mackawickak		8	54			4	Rapides Méouctic, 13'	46"	De	Large grained granit veined avec quartz.
De Mackawickak à Méductic		4	68	50	56	2	30"	60"	De	Graphite et porphyritic granit.
De Méductic à la rivière à l'anguille		9	25		220	3		48"	De	Pierres volcanique, détaché.
De la rivière à l'anguille à l'isle Griffith		9	43		168	4		55"	De	Cellulaire volcanique.
De l'isle Griffith à McMullan		12	26		144	4		59"	De	Gneiss—trappe.
De McMullan à Presqu'Isle		8	8		375	3	24"	45"	De	Pierre à chaux, ardoises.
De Presqu'Isle à la rivière du Chat		14	77		765	7		43"	De	Transition de chaux.
De la rivière du Chat à Tobique		12	71			3			De	
De Tobique aux Grandes Chutes		21	12			8			De	
Total de distance		125	39	47	2127	45	Longueur total, 10½ milles.			
Hauteur perpendiculaire des Grandes Chutes					74 pieds.					
Descente a travers l'abîme de roc					46 do					
Total de la descente des chutes					119 pieds					
Hauteur de la côte au Portage, du niveau du bassin supérieur					120 pieds					
do do inférieur					240 do					
Longueur de tranchée nécessaire pour tonnelle et du haut au bas bassin										
Profondeur de l'eau dans le bassin supérieur										20 pieds.
do do inférieur										33 do
Longueur de tranchée nécessaire pour tonnelle et du haut au bas bassin										836 verges.

ROBERT FOULIS.

Appendice F.

RIMOUSKI, 20 décembre 1850.

MONSIEUR,

Je vous transmets ci-dessous les renseignements que vous m'avez demandés sur le bas St. Laurent, renseignements que je donne aussi complets que le temps m'a permis de les faire, je vais d'abord répondre aux questions que vous m'avez posées sur la navigation du fleuve; ensuite je vous ferai part des statistiques que j'ai pu me procurer: puis je vous donnerai l'explication des trois plans dont vous m'avez prié de vous envoyer les desseins que j'annexe à ce rapport, et je terminerai par ce que j'ai à vous dire sur la construction de nos débarcadères.

Je répète vos questions avant que d'y répondre.

1^{re} Question.—Quelles sont les causes les plus fréquentes de naufrages dans le St. Laurent?

Réponse.—Les causes les plus fréquentes de naufrages sont, sans aucun doute, l'incurie des capitaines de vaisseaux, le manque de phares et signaux en quelques points de la côte, et le défaut d'organisation de la profession des pilotes. Je ne parle que des causes soumises à notre contrôle. Je donne comme plus grande preuve de mon premier avancé, le fait qu'il ne se fait pas un naufrage de nos petits bâtimens côtiers contre cinq des vaisseaux d'outre-mer, bien que ces navires soient plus propres à résister à la tempête et mieux fournis de moyens de se guider, et que le nombre des arrivages et départ de goëlettes côtiers au port de Québec, soit plus grand que celui des gros vaisseaux. C'est en vain qu'on dira que nos petits bâtimens peuvent se mettre à l'abri dans des havres inaccessibles aux grands navires, car la plupart de nos havres peuvent recevoir les vaisseaux de toutes grandeurs comme vous avez pu vous en convaincre vous-même; en outre, en rivière, ces vaisseaux peuvent tenir à l'ancre en pleine côte dans les coups de vents que de petits bâtimens ne peuvent endurer ainsi. Il est de fait, que bien rarement les capitaines ne font usage de la sonde au bas du Bic, et c'est à cette précaution indispensable dans un temps obscur, que sont dus la plupart des naufrages, qui pour le plus grand nombre arrivent plus bas que Rimouski, c'est-à-dire après avoir traversé les endroits les plus dangereux de la navigation intérieure.

J'aurai occasion de vous parler de la seconde cause que j'ai assignée dans la réponse suivante relative aux phares.

Un mot maintenant sur le manque d'organisation de la profession des pilotes. Aujourd'hui il n'existe presque aucun règlement à ce sujet; les pilotes à la vérité sont surveillés et condamnés à l'amende ou démis de leurs fonctions lorsqu'on a quelque chose à leur reprocher, ou qu'un accident est arrivé par leur faute; mais en dehors de cela il n'existe rien. Les pilotes vont au-devant des vaisseaux dans des embar-

cations particulières, soit chaloupe ou goëlette, et cinglent ainsi vers le bas du fleuve et jusque dans le golfe, exposés à toutes sortes de misères et de dangers, ce qui fait que souvent ils sont épuisés de fatigues et de veilles avant de mettre le pied sur le pont des navires qu'ils ont à diriger. Un autre mal qui résulte de cette mauvaise pratique c'est que, stationnés tous ensemble dans un endroit où le fleuve a une largeur de vingt à vingt-cinq lieues, les vaisseaux passent par un temps sombre ou la nuit, montent inaperçus et souvent se trouvent engagés dans les endroits dangereux du fleuve sans pilotes; la même chose arrive dans tous les gros vents de nord-est qui amènent un grand nombre de vaisseaux, et forcent quelque fois les petits bâtimens pilotes à se réfugier dans les havres. C'est ce qui explique pourquoi avec un nombre plus que suffisant de pilotes, beaucoup de navires tous les ans parcourent une partie du havre de Québec sans pilote et sont souvent obligés d'avoir recours à des habitans de la côte pour les conduire, et ces cas sont si nombreux qu'on a trouvé nécessaire de qualifier ces personnes ainsi employées d'un nom classique, ainsi on dit, "un tel navire a été piloté par un assistant." Tant que ce système durera les pilotes et le commerce y perdront et notre navigation sera déficiente. Les pilotes, de toute nécessité, devraient être incorporés, et on devrait choisir dans le bas du fleuve des stations, comme par exemple entre l'Isle Verte et l'Isle aux Basques, au Bic et à l'Isle Saint Barnabé et au Cap Colombier sur la côte nord, où des goëlettes d'un fort tonnage équipées à même les fonds de la corporation, se tiendraient croisant avec un nombre suffisant de pilotes en disponibilité, de cette façon un navire qui aurait échappé une croisière ne pourrait les passer toutes sans trouver un pilote et ce pilote parfaitement reposé serait en état d'entrer de suite dans l'accomplissement de ses rudes et fatigantes fonctions. Les capitaines de vaisseaux laissant les limites du pilotage, trouveraient en outre à ces stations des hommes capables de leur donner des renseignements dont ils ont souvent besoin. Encore une fois, tant qu'on n'adoptera pas quelque chose de semblable, le commerce et la classe de pilotes en souffriront.

Bien entendu que quelque soient les précautions prises et quelque soient l'habileté et l'attention des maîtres de navires et des pilotes, il y aura toujours quelques naufrages; mais les causes que j'ai énoncées détruites, le nombre en serait diminué, car vous le savez la navigation du St. Laurent est moins dangereuse que beaucoup d'autres soumises à autant et plus de naufrages et où le commerce, néanmoins, paie des assurances maritimes trois et quatre fois moindres. D'où vient cela? me demandiez-vous à la vue de notre beau fleuve;—probablement de la difficulté qu'ont les hommes de se débarrasser d'un préjugé.

2^{me} Question.—Quels sont les endroits où vous croyez nécessaire qu'il soit érigé des phares?

Réponse.—Les deux premiers endroits où, suivant moi, et d'après l'avis des pilotes il serait important d'établir des phares sont, la pointe du petit Métis au

Appendice
(T.)

18 juin.

sud de la batture de Manicouagan au nord, deux endroits tristement célèbres en sinistres. Ces deux points également dangereux sont situés à-peu-près vis-à-vis l'un de l'autre, on sorte que par un grand vent et des nuits sombres les vaisseaux sont côte à l'un en voulant éviter l'autre, ce sont les carybde et sylla de notre grand fleuve. Il y aura toujours avantage à avoir des phares distribués sur les deux rives surtout dans le bas du fleuve, car les brumes dans ces endroits où la distance d'un bord à l'autre est très considérable ne couvrent jamais toute l'étendue, mais occupent tantôt le nord, tantôt le sud, en sorte qu'un navire pourrait ne pas apercevoir une lumière placée à une couple de lieues, tandis qu'il distinguerait parfaitement une autre lumière sur l'autre rive à plusieurs lieues; néanmoins on thèse générale le côté sud sera toujours préférable pour l'érection de phares parce que la sonde peut toujours prendre le fond à une grande distance du rivage, le lit du fleuve ayant une pente graduelle jusqu'à une profondeur de 50 à 60 brasses par un élargissement moyen de deux lieues, tandis que sur la côte nord on ne peut trouver le fond qu'en arrivant sur les rochers. Le phare de Manicouagan pour remplir le but devrait être un phare flottant, ce qui, suivant plusieurs pilotes, rencontrera des difficultés, mais rien n'est plus facile que de construire un phare sur la pointe du Petit Métis.

Les autres phares qu'il serait nécessaire d'ériger, seraient, un sur le Cap-Rosier dans le district de Gaspé, un sur le Pot-à-l'Eau de Vie, un sur la Grosse-Île de Kamouraska et un sur les Îlets de Belle-Chasse.

Il semble qu'un canon d'un très fort calibre placé sur l'un des Îlets Caribou, serait aussi d'une grande utilité, car il se fait nombre de naufrages dans les environs de ces îlets et surtout sur la pointe aux Anglais, située à une demi-lieue en bas. Il y a des établissements aux Îlets-Caribou.

Il n'y a pas de doute, que quelques autres lumières seront plus tard jugées utiles; mais celles que je viens d'indiquer paraissent devoir suffire pour le moment. On ne devrait pas négliger cet important objet, surtout depuis que l'expérience nous a prouvé que les naufrages dans le Saint-Laurent ont diminué en raison de l'augmentation du nombre des phares.

3^{me} Question.—Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'établir des havres de refuge?

Réponse.—Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'établir des havres de refuge, qui d'ailleurs coûteraient infiniment plus qu'ils ne vaudraient: c'est le large qu'il faut aux navires dans la tempête et toutes nos idées d'améliorations de la grande navigation du St. Laurent doivent être dirigées dans ce sens. Dans les cas assez rares où des vaisseaux se trouvent désemparés, alors les havres fournis par la nature et les quais des débarcadères qu'on se propose de construire peuvent leur offrir des asiles. C'est le lieu de vous faire ressouvenir de la remarque que je vous fis à bord du *Doris* et de la justesse de laquelle vous avez pu vous convaincre par vous même, sur les incorrections de nos cartes marines relativement à ces havres qui ne sont pas assez connus et étudiés.

4^{me} Question.—Pensez-vous que l'usage de vapeurs pour remorquer les vaisseaux dans le Bas-Saint-Laurent puisse être avantageux?

Réponse.—Il n'y a pas l'ombre d'un doute que l'établissement d'une ligne de remorqueurs d'une grande force, depuis la Pointe des Monts, jusqu'à l'endroit où la marée fait sentir d'une manière régulière les courants de montant et de baissant, c'est-à-dire à un point quelconque en haut de l'Île Verte, ne puisse devenir d'une immense utilité surtout dans la saison des calmes longs et fréquents, et que par ce moyen on ne fasse faire trois voyages d'outre-mer, par saisons, à la plupart des vaisseaux qui, aujourd'hui n'en font que deux et passent quelquefois deux semaines à parcourir la distance que je viens d'indiquer. On sent que comme conséquence naturelle, le prix du fret en serait diminué.

CHIFFRE PROBABLE DE LA POPULATION DES DEUX RIVES DU BAS-SAINT-LAURENT A L'EXCEPTION DU DISTRICT DE GASPÉ.

Le dernier recensement général que nous ayons, date de 1844, en sorte qu'il est impossible d'établir le chiffre actuel de la population du Bas-Canada, autrement que par des calculs; voici ceux que j'ai adoptés pour trouver le montant de la population cherchée: je pose d'abord la population donnée par le recensement de 1844. Je dis ensuite que les six comtés dont il s'agit ne perdant pas de population; par l'émigration à l'étranger, leur accroissement est l'excédent du nombre des naissances sur le nombre des décès durant la période écoulée de six années, plus l'émigration qui du dehors arrive vers ces comtés. J'explique ces différentes propositions, puis je les réduirai en chiffres et de là, je répartirai sur chaque comté sa part probable de population.

Je prends le recensement de 1844 tel qu'il est, bien qu'il soit en toute probabilité de beaucoup au-dessous de la vérité; parce qu'il est la seule base sur laquelle il soit possible de fonder un calcul rationnel.

J'ai dit que les comtés du Bas-Saint-Laurent n'émigrent pas à l'étranger; en effet le comité nommé en 1849 pour s'enquérir de l'état de l'émigration, n'a pu, après de laborieuses recherches constater l'absence que de 555 personnes de tous âges sorties de ces six comtés, et ce chiffre est plus que balancé par le nombre des personnes temporairement absentes, nombre qui n'est pas porté au total de la population dans le recensement de 1844.

J'ai dit que la population actuelle de ces comtés, est la population de 1844, plus, l'excédent des naissances sur les décès, plus, l'émigration venue à ces comtés. Je porte le chiffre de cette immigration à 7,000 âmes,—ce chiffre qui pourrait surprendre ceux qui ne sont pas à même de voir les progrès étonnans de cette immigration qui se dirige vers le Saguenay et le bas du comté de Rimouski, ne surprendra plus quand on saura que dans la paroisse de Rimouski, qui n'est pas celle qui augmente proportionnellement le plus, prise pour exemple, le nombre de naissances pour 1850, s'élève à 232, tandis qu'il ne s'élevait qu'à 159 en 1844. C'est sur de pareilles données que je suis arrivé à déterminer le chiffre approximatif de l'immigration, en disant par exemple: le nombre des naissances en 1844, était

Appendice
(T.)

18 juin.

Appendice (T.)
13 juin.

Appendice (T.)
13 juin.

la population la même année comme le chiffre des naissances pour 1850, est à la population probable actuelle; ainsi on a pour la paroisse de Rimouski la population suivante:—150 : 2700 :: 232 : x = 4147, population cherchée.

N'ayant pas de retour général des naissances et décès pour les années 1848-49 et 1850, j'ai pris l'excédant des naissances sur les décès en 1847, comme la moyenne entre 1844 et 1850, maintenant je réduis en chiffres.—

COTÉ SUD DU FLEUVE.

NOMS DES COMTÉS.	POPULATION EN 1844.	EXCÉDANT DES NAISSANCES EN 1847.
Bellechasse.....	14549	298
L'Islet.....	17003	540
Kamouraska.....	17465	545
Rimouski.....	17630	819

COTÉ NORD.

NOMS DES COMTÉS.	POPULATION EN 1844.	EXCÉDANT DES NAISSANCES EN 1847.
Montmorenci.....	8434	176
Saguenay.....	13475	345
Grand total.....	88556	2729

Donc population en 1844..... 88,556
Excédant des naissances de 1847 pris comme moyenne et multiplié par 6, nombre d'années écoulées..... 16,374
Montant de l'immigration pour les 6 années. 7,000

Donne population actuelle..... 111,030

Ce calcul approximativement exact, appliqué à tous ces comtés pris ensemble ne l'est plus, si on l'adopte aux différens comtés pris séparément; car la presque totalité de l'immigration venant du dehors, en outre d'un certain nombre d'émigrans venant des comtés de Bellechasse, l'Islet et Kamouraska, s'est dirigée vers le Saguenay et le Bas-Rimouski, où des paroisses ont surgi depuis le dernier recensement. Pour arriver à connaître le chiffre de la population pour chaque comté en particulier, je pose d'abord la population de 1844, à laquelle j'ajoute l'excédant des naissances sur les décès pendant les six années, en prenant l'année 1847 comme moyenne et j'obtiens le résultat suivant:—

NOMS DES COMTÉS.	POPULATION DE 1844.	EXCÉDANT DES NAISSANCES	POPULATION D'APRÈS CE CALCUL.
Bellechasse.....	14549	1770	16319
L'Islet.....	17003	3294	20297
Kamouraska.....	17465	3270	20735
Rimouski.....	17630	4914	22544
Montmorenci.....	8434	1056	9490
Saguenay.....	13475	2070	15545
Total.....			104930

Mais comme je viens de le dire, le résultat ci-dessus pêche en ce que les deux courans d'émigration mentionnés ne sont pas mis en ligne de compte. Pour ce faire, j'ai procédé d'abord par supputation sur la distribution du chiffre des émigrans, d'après des connaissances qui me sont personnelles et des renseignements reçus de mes amis. Puis en établissant des proportions du nombre des naissances à la population, connue d'une époque, avec le nombre des naissances à la population cherchée d'une autre époque, d'où j'ai déduit la progression jusqu'à 1850. Cela fait, j'ai pris la moyenne de ces calculs et supputations, et je suis arrivé aux chiffres suivans qui sont la figure de la population probable actuel de chacun des comtés dont on parle. J'ai laissé au comté de Montmorenci le chiffre obtenu plus haut, parce que ce comté ne reçoit ni n'envoie d'émigration.

NOMS DES COMTÉS.	POPULATION EN 1850.
Bellechasse.....	16000
Islet.....	19700
Kamouraska.....	19610
Rimouski.....	25330
Montmorenci.....	9490
Saguenay.....	21800
Total.....	111930

Remarquons que dans la population du comté de Saguenay, n'est pas comprise la nombreuse tribue des sauvages Montagnais.

Voici maintenant la population probable de chaque paroisse sur le bord du fleuve, la différence entre ce chiffre et celui de la population de chaque comté est le montant de la population des paroisses qui se trouvent situées en arrière des établissemens riverains.

COTÉ SUD EN DESCENDANT.

Comté de Bellechasse ...	Beaumont.....	1350
	St. Michel.....	2260
	St. Valier.....	1870
	Berthier.....	1060
Comté de l'Islet.....	St. Thomas.....	8900
	Île aux Grues.....	750
	Cap St. Ignace.....	2720
	Islet.....	3450
	St. Jean Port Joli.....	3480
	St. Roch des Aulnets.....	3400

Appendice
(T.)

13 juin.

COTÉ SUD EN DESCENDANT.—(Continuation.)		
Comté de Kamouraska...	St. Anno.....	3000
	Rivière Ouelle.....	3500
	St. Denis.....	2000
	Kamouraska.....	2800
	St. André.....	3350
	Partie de la Rivière du Loup.	1100
Comté de Rimouski.....	Partie de la Rivière du Loup.	2000
	Kakouma et St. Arsène....	3600
	Ile Verte.....	2600
	Trois Pistoles.....	3100
	St. Simon.....	1400
	St. Fabien.....	1000
	Bic.....	1100
	Rimouski.....	4000
	St. Luce.....	1800
	Sto Flavie.....	1700
	Métis et township.....	1500
	Matane et township.....	1530

COTÉ NORD.

Comté de Montmorenci..	Ile d'Orléans, 5 paroisses....	4500
	Ange Gardien.....	1000
	Château Richer.....	1300
	St. Anno.....	900
	St. Joachim et St. Féréol...	1700
Comté de Saguenay....	Petite Rivière.....	500
	Baie St. Paul.....	3100
	Ile aux Coudres.....	800
	Bloulements.....	2100
	Malbaie.....	3300
	Territoire du Saguenay.....	10000

Les paroisses qui s'étendent en arrière des établissemens de la rive, et dont la population n'est pas inscrite plus haut, sont au sud du fleuve en descendant, Saint-Gervais, St. Lazard, Ste. Geneviève, St. Charles, St. François, St. Pierre, St. Paschal et Ste. Hélène:—au nord, les paroisses de Ste. Agnès, St. Iréné et St. Urbain.

Autour de l'église de chaque paroisse se groupe un village qui, peu-à-peu s'agrandit avec la population. Les plus considérables de ces villages sont ceux de Saint-Michel, St. Thomas, les plus grand de tous, l'Îlet, Kamouraska, la Rivière du Loup, l'Île Verte et Rimouski, pour la côte sud, et ceux de la baie St. Paul et de la Malbaie sur la rive nord.

Territoire compris dans les comtés de Bellechasse, l'Îlet, Kamouraska, Rimouski, Montmorenci et Saguenay.

L'aire contenu dans les limites de ces six comtés forme à peu près la cinquième partie de tout le territoire canadien, et sur cette immense étendue de terrain presque partout de bon sol, et avantageusement situé,—1,343,160 arpens à peu-près, sont la propriété des citoyens, sur quoi environ 391,755 arpens sont tous les ans ensemencés, le reste demeure en bois, en pâturage ou en repos.

Heureusement qu'il n'y a pas ici de ces grands propriétaires de terres, incultes, et il faut espérer que le gouvernement qui possède ces terres ne permettra pas qu'elles soient accaparées par les spéculateurs et monopoleurs. Aucune partie de ce vaste territoire n'est totalement improductive, tout ce qui n'est pas occupé par la population agricole est exploité pour le commerce du bois ou celui des pelletteries, et cette dernière industrie pour le territoire seul du Saguenay emploie une population de plus de 3,000 âmes.

Appendice
(T.)
13 juin.

Le sol est partout d'une bonne qualité, en beaucoup d'endroits excellent et dans beaucoup de localités, d'une fertilité presque sans égal. Dans le bas du fleuve, la terre tirée de la mer une nouvelle richesse, dans les plantes marines que la tempête amène au rivage et qui produisent un des meilleurs engrais. En général, le pays est accidenté de côtes et de petites collines, il se montre des montagnes; mais peu considérables et on peut dire qu'il n'y a presque pas de terre non susceptible de culture.

Nul pays au monde n'est plus magnifiquement arrosé, et il est impossible de trouver ailleurs un nombre égal de pouvoirs d'eau. Les bois les plus communs sont l'ébène, l'orme, le frêne, le mérisier, le bouleau, le hêtre, le cèdre, le pin, l'épinette, le sapin, le peuplier et le tremble pour les hautes futaies; les arbustes que l'on rencontre le plus souvent sont le cérisier à grappe, la saule, le cormier, le coudrier et l'aune.

Les terres neuves produisent jusqu'à vingt minots de blé par arpent, quelquefois même plus dans quelques localités; après quelques années de culture le produit moyen est de dix minots par arpent ou à peu-près douze *winschester bushels* par acre, mais cette production est loin d'atteindre à la capacité productive du sol. Il se forme depuis quelques années des établissemens sur les excellentes terres de la couronne, et bon nombre de townships sont en progrès de défrichemens, notamment ceux d'Ixworth et Stonebridge, dans le comté de Kamouraska, et ceux de Withworth, Viger, des Sauvages, Macpés, Neigette, McNider, Matane et St. Denis, dans le comté de Rimouski, sans parler des nombreux défrichemens du Saguenay.

La valeur des terres est difficile à assigner, car en général nos habitans ne vendent point, mais lèguent à leurs enfans; il faut se fonder en cela sur le prix des ventes, qui se font d'ordinaire sous de mauvaises circonstances, prix qui varient d'ailleurs suivant le tems et n'atteignent presque jamais la valeur réelle; une terre de deux arpens sur quarante en bois debout se vend de 15 à 25 louis, la terre mise en valeur se vend d'ordinaire £4 0 0 l'arpent et quelquefois beaucoup plus. L'habitation sur le bord du fleuve ajoute toujours à la valeur des terres pour les jouissances qu'elle procure, car avant tout, le canadien, et surtout le canadien du bas du fleuve vise à être heureux, puis comme offrant des endroits de chasse et de pêche et les engrais que la mer apporte dans les varecs et autres plantes marines.

IMPORTANCES ET PRODUCTIONS DU BAS
DU FLEUVE.

Il suffit d'avoir parcouru par terre l'une ou l'autre rive du Saint-Laurent et d'avoir vu la manière de vivre de nos cultivateurs pour savoir qu'ils sont producteurs à un haut montant. Rien n'est plus beau que la longue rangée de maisons blanches qui se déroule aux yeux du voyageur qui visite nos endroits, et si l'axiome suivant des staticiens est vrai, savoir: "qu'il y a un rapport direct, incontestablement prouvé par les chiffres entre les lumières morales de l'esprit et la lumière du jour qui pénètre dans les maisons; en sorte que toutes les fois qu'en traversant un pays, on voit les maisons bien aérées, ayant beaucoup de portes et de fenêtres, on peut en conclure que l'instruction est répandue et que la civilisation est avancée." Si cet axiome est vrai, et il semble qu'il n'est pas possible d'en nier la vérité, la population de nos campagnes est une des plus civilisées et des plus

Appendice
(T.)

13 juin.

éclairées, bien que l'instruction qui consiste à savoir lire et écrire soit moins répandue parmi la génération que dans bien d'autres pays américains; mais c'est une erreur de croire que la civilisation et l'éducation soient aux populations, dans un rapport exact avec le nombre des personnes sachant lire et écrire, surtout chez une population comme la nôtre possédant à un éminent degré ce caractère de socialité et cet esprit communicatif si propre à la diffusion des lumières.

Je dis ceci parce que ce document devant devenir public et être publié en langue anglaise sera une réponse aux mille et un mensonges débités intentionnellement et avec une persistance et une malice infernales par certains journaux et certains personnages; et j'en appelle à vous sur la courtoisie et la bonne éducation de nos habitans: loin de moi l'idée de vouloir établir un contraste avec aucune autre population, moins que toute autre, la population du Haut-Canada; ce n'est pas nous qui refuserons justice à vos braves *yeomen* après nous être assis à leur table hospitalière et avoir reçu d'eux l'expression de leur bienveillance.

Je viens aux chiffres.—Dans les calculs suivans, j'ai pris pour base la population comme généralement adoptée dans les statistiques.

La superficie occupée est en moyenne de.....	12 arpents.	} par habitant.
La superficie ensemencée de..	3½ do	
Production moyenne en grains de toutes espèces de.....	20 minots.	
La superficie ensemencée était en moyenne pour 1844 de....	4½ do	

Le grand nombre de nouveaux établissemens a réduit cette dernière moyenne à 3½ à peu près pour 1850. La moyenne de 4½ demeure la même ou à peu près pour les comtés de Montmorenci, Bellechasse, Ilet et Kamouraska, et réduit d'autant la moyenne pour les comtés de Saguenay et Rimouski, où une grande population est occupée par le commerce du bois.

Le nombre des différentes espèces d'animaux, est à la population dans la proportion suivante:—

Chevaux	1.4½
Bêtes à cornes.....	1.1
Moutons	2.1
Cochons.....	1.3½

D'après les calculs faits sur des données prises par moi, dans mon voisinage, je trouve que la dernière proportion est de beaucoup au-dessous de la réalité, ce qui me confirme dans l'opinion que j'ai sur l'imperfection de nos statistiques.

La population étant la base de ces calculs, il résulte que le chiffre de la population de chaque comté et de chaque paroisse est la mesure de l'importance de ces comtés et paroisses avec les différences générales qui suivent, toujours proportion gardée de la population.

C'est le comté de Rimouski qui possède le plus d'arpens de terre occupée et celui de Kamouraska le moins.

C'est le comté de Bellechasse qui possède le plus d'arpens de terre ensemencée annuellement, et celui de Rimouski le moins.

C'est le comté de Rimouski qui produit le plus de blé, et celui de Kamouraska le moins.

C'est le comté de Kamouraska qui produit le plus d'orge et de seigle, et celui de Bellechasse le moins.

Ce sont les comtés de Bellechasse, l'Ilet, Kamouraska et Montmorenci, qui produisent le plus d'avoine, et ceux de Rimouski et Saguenay le moins.

C'est le comté de Saguenay qui produit le plus de pois, et celui de l'Ilet le moins.

C'est le comté de Kamouraska qui possède le plus de chevaux, et celui de Montmorenci, le moins.

C'est le comté de Bellechasse qui possède le plus de bêtes à cornes, et celui de Rimouski le moins.

C'est le comté de Kamouraska qui possède le plus de moutons, et ceux de Montmorency et de Rimouski le moins.

Ce sont les comtés de l'Ilet et de Kamouraska qui possèdent le plus de cochons, et ceux de Saguenay et Montmorenci le moins.

Presque tout le commerce de bois se fait dans les comtés de Rimouski et Saguenay qui sont aussi ceux qui fournissent le plus d'huile, de pelletteries et la plus grande quantité de saumon; le comté de Kamouraska est celui qui fournit le plus de poissons, le comté de Montmorenci, celui qui fournit le plus de légumes pour le marché et celui de Bellechasse le plus d'animaux vivans.

La paroisse de Rimouski est celle où il y a le plus de moulins à scies et qui produit le plus de blé. Celles de la Rivière du Loup et Kamouraska où il va le plus d'étrangers; celles de Kamouraska, St. Denis et la Rivière-Ouelle où il se prend le plus de poisson et marsouins; Trois-Pistoles et Bic, où il se tue le plus de loups-marins, à l'exception des postes sauvages, dans le comté de Saguenay; Matane où il se tue le plus de porcs; l'Ile aux Grues, le Cap, l'Ile aux Coudres, Kamouraska, l'Ile Verte et Rimouski le plus de gibier.

On peut estimer en £200,000 en valeur le montant des importations dans les six comtés. Les articles ainsi importés sont tous ceux qui viennent du dehors ou sont manufacturés dans les autres parties du pays; ces articles sont vendues par nos marchands ou apportés par les habitans eux-mêmes, ce qui en rend l'évaluation exacte impossible. Il entre dans ces importations une certaine quantité de fleur et de lard pour les chantiers.

Les exportations atteignent en valeur le chiffre approximatif de £322,000 repartis comme suit sur les différens produits exportés.

Produits agricoles.....	£150,000
Bois pour le marché anglais.....	150,000
Pelletteries	16,000
Huile et poisson.....	6,000

L'item des produits agricoles peut se partager ainsi entre les différens produits de l'agriculture.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

Beurre de la meilleure qualité.....	5.12
Lard et autres viandes.....	2.12
Grains et autres produits.....	5.12

Il faut remarquer que les comtés de Rimouski et Saguenay qui exportent presque tout le bois, envoient infiniment moins de produits de l'agriculture que les comtés de Bellechasse, l'Îlet, Kamouraska et Montmorency. Ces derniers comtés fournissent d'ailleurs aux établissemens à bois du Saguenay une grande quantité de foin, d'avoine et d'autres produits. Dans l'item des pelleteries à peu près £15,000 appartiennent au seul comté du Saguenay ; les fourrures qui forment la valeur de cet item sont les suivantes : ours, castors, renards rouges, argentés et noirs, loutres, martes et visons, aussi une certaine quantité de peau de loups-marins, de caribou et d'original.

Naturellement, je ne puis donner tous ces calculs comme étant d'une exactitude mathématique, ils ne sont qu'approximatifs ; mais je n'ai pas de raison de croire qu'ils soient au-dessus de la réalité.

Au reste, voici des tableaux exacts à la rigueur pour ce qu'ils contiennent et qui vous mettront à même de juger de la valeur de mes chiffres en recourant en même temps au recensement de 1844.

Vous verrez dans ces tableaux des articles d'exportation consignés dans les uns, lesquels sont omis dans les autres, et vice versa, ce qui montre qu'aucun d'eux n'atteignent le chiffre réel des exportations des localités qu'ils concernent, dans ces cas, j'ai calculé par analogie et à défaut de renseignemens récents j'ai eu recours au recensement de 1844.

EXPORTATIONS de ST. ARSÈNE et ST. GEORGE de KAKOUNA, en l'année 1850.

PRODUITS.	QUANTITÉS.	RIX MOYEN.	VALEUR.
Beurre.....	47382 lbs....	6d.	£ 1184 s. 11 d. 0
Lard.....	20000 do ...	4d.	333 6 8
Graine de lin...	500 minots..	5s. 0d.	125 0 0
Orge.....	1500 do ..	2s. 6d.	187 0 0
Avoine.....	3000 do ..	1s. 3d.	150 0 0
Argent dépensé par les voyageurs.....			£ 1125 0 0
Grand total.....			£ 3292 17 8

La Rivière du Loup reçoit en argent déposé par les voyageurs, la même somme que Kakouna.

PRODUCTIONS en GRAINS des paroisses de KAKOUNA, en l'année 1850.

PRODUITS.	QUANTITÉS.	VALEUR.
Bled.....	9142 minots.	£ 2285 s. 10 d. 0
Orge.....	8671 do	1083 17 6
Seigle.....	12501 do	2177 13 6
Avoine.....	19248 do	1203 0 0
Pois.....	7351 do.	1470 4 0
Totaux.....	56913 do	8220 5 0

PRODUCTIONS ENREGISTRÉES dans la paroisse des TROIS-PISTOLES, en 1848.

PRODUITS.	QUANTITÉS.	VALEUR.
Bled.....	10223 minots.	£ 2555 s. 15 d. 0
Seigle.....	9946 do	1740 11 0
Orge.....	5600 do	700 0 0
Avoine.....	6523 do	407 13 9
Pois.....	6100 do	1220 0 0
Patates.....	47700 do	2081 5 0
Foin.....	150000 bottes.	1875 0 0
Lin.....	2679 lbs.	133 19 0
Sucro d'érable.....	10000 do	125 0 0
Laine.....	6900 do	690 0 0
Beurre.....	20689 do	517 4 6
Total en valeur.....		£ 12946 8 3

EXPORTATIONS des TROIS-PISTOLES, pour 1850.

PRODUITS.	QUANTITÉS.	VALEUR.
Beurre.....	500 tinettes.	£ 750 s. 0 d. 0
Orge.....	1000 minots.	125 0 0
Avoine.....	300 do	18 16 0
Graine de lin.....	200 do	50 0 0
Patates.....	1000 do	50 0 0
Bois.....	100 cordes.	62 10 0
Potasse.....		100 0 0
Animaux vivans.....		100 0 0
Huile et saumon.....		100 0 0
Pelleteries.....		50 0 0
Madriers et planches.....		5000 0 0
Total en valeur.....		£ 6396 5 0

Les importations pour la paroisse des Trois-Pistoles sont évaluées à £4080. Les prix affectés aux produits sont les prix ordinaires ; il faut remarquer que les grains, patates et foin employés par les cultivateurs à la nourriture et à l'engrais des animaux obtiennent ainsi transformés une valeur triple.

Je dois les tableaux qui précèdent à MM. Dionne et Beaulieu pour Kakouna, à M. le Dr. Dubé pour les Trois-Pistoles. Les renseignemens suivans me viennent de l'obligeance de MM. Heath et Barry, et ceux pour le Bic de M. Sylvain.

L'établissement du moulin à scie de l'Isle verte, importe annuellement pour £3,000 ; exporte en bois pour £5600, emploie terme moyen 85 hommes par jour, paie en argent comptant environ £1200 par année ; expédie ordinairement 5 navires pour le marché anglais, 24 charges de godettes pour Québec, et reçoit 7 chargemens de godettes.

Il y a en outre à l'Isle Verte trois marchands qui importent et exportent pour un montant considérable.

L'établissement du Bic se compose de deux moulins à scies, un moulin à farine et un moulin à carder et fouler

Les importations pour 1850, sont de..... £2,700
Les exportations en madriers et bois carré de mérisier pour l'Europe..... 3,000

Cet établissement emploie 40 hommes continuellement, et terme moyen 60 hommes par jour à l'année.

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice (T.)
13 juil.

Il n'y a pas de manufactures proprement dites, si ce n'est des manufactures de cuir dont toutes nos paroisses sont fournies, et une manufacture d'outils et une fonderie, qui sont toutes deux dans la paroisse de St. Thomas; mais les manufactures domestiques sont ici plus nombreuses qu'en aucun pays du monde, chaque maison est une filature et possède son métier à tisser, et vous me permettrez de croire que ces manufactures sont les meilleures. On peut évaluer à 230,000 le nombre d'aunes de toile de lin manufacturées dans les six comtés, c'est-à-dire, un peu plus de 2 aunes par habitant, et à 320,000, le nombre d'aunes de tissus en laine, ou un peu moins que 3 aunes par habitant.

C'est le comté de Kamouraska qui manufacture le plus de ces tissus.

Voici deux tableaux du retour de l'état de la douane établie à Rimouski, un pour 1848 et un pour 1850, que M. Gauvreau a eu l'obligeance de me fournir.

ANNÉE 1848.

ENDROIT DE CHARGE.	NOMBRE DE NAVIRES.	MADRIERS.	DOUVES.	CORDS DE LATTES.	PLAÇONS.	TONNAGE.	DROITS PERÇUS.	
							£	s. d.
Rivière Blanche.	7	50589	3050	81	...	1676	26	3 1
Matano	5	51200	2935	4	298	1009	19	17 10
Partigou	3	36311	...	...	...	1365	14	17 6
Mitis	2	22894	2330	...	...	781	9	13 6
Bic	4	48944	800	...	...	1596	20	7 10
Rimouski	2	28669	1520	...	...	970	11	0 0
Trois-Pistoles	6	64897	...	...	...	1974	28	10 1
Isle Verte	4	41412	...	...	...	1435	18	18 4
Rivière du Loup	2	25258	...	4	...	881	11	18 3
Sault au cochon	5	45191	...	3	...	1562	21	2 7
Portneuf	5	46171	...	...	...	1564	22	3 4
Spring Brook	1	...	24	894	...	265	3	6 3
Escoumains	1	10068	...	5	...	300	4	7 6
Totaux	47	170134	10635	48½	1132	14878	211	16 5

N.B.—Il faut remarquer que 6 vaisseaux chargés dans la partie supérieure du comté de Rimouski, n'ont pas été enregistrés à Rimouski, et ont dû importer 60,000 madriers, ceci ne concerne en rien les chargemens faits dans le Saguenay où il y a un bureau de douane dont l'état est à peu près double de celui-ci.

Vaisseaux enregistrés à la douane de Rimouski, depuis le 11 mai, jusqu'au 28 octobre 1850 :—

- 25 vaisseaux (britanniques) jaugeant... 8506 tonneaux et portant... 328 hommes.
- 6 do (américains) jaugeant... 3181 tonneaux et portant... 90 hommes.
- 2 do (norwégiens) jaugeant... 621 tonneaux et portant... 24 hommes.

Total, 33 vaisseaux; 12,308 tonneaux; 442 hommes; £265 droits de phares.

Endroits où les vaisseaux ci-dessus ont pris leur chargement.

Nombre des vaisseaux.	Lieu du chargement.
5	Portneuf.
5	Sault au Cochon.
2	Escoumains.
1	Kamouraska.
1	L'Isle Verte.
6	Rivière du Loup.
3	Bic.
8	Trois-Pistoles.
1	Rimouski.
1	Métis.
1	Partigou.
4	Rivière Blanche.

N.B.—6 ou 7 vaisseaux ont chargé à l'Isle Verte, Rivière du Loup, Trois-Pistoles et Sault au Cochon, et 2 à Portneuf, et sont partis sans prendre de permis à Rimouski.

Tableau résumant le nombre des voitures et voyageurs, embarcations côtières et leurs passagers, venant de, ou allant à plus de dix lieues (30 milles) de la paroisse de Rimouski, recueilli à la rivière et au port de Rimouski, depuis le 17 juillet, au 1er décembre 1848.

Mois.	Voitures.	Voyageurs.	Goélettes.	Passagers.	Fret.			Total Voyageurs.
					£	s.	d.	
Juillet	67	124	4	21	40	0	0	146
Août	127	259	8	42	80	0	0	301
Septembre	77	149	10	66	100	0	0	215
Octobre	55	110	6	70	60	0	0	180
Novembre	41	62	29	124	290	0	0	186
	(a)	(b)	(c)		(d)			
Grand total	365	704	57	323	570	0	0	1027

Remarques.—(a) Il a échappé un grand nombre de voitures qui n'ont pu être enregistrés. A prendre indistinctement toutes les voitures qui passent au village de Rimouski, il passe au delà de 100 voitures par jour en moyenne. (b) Les deux tiers des voyageurs viennent de plus de 30 lieues. (c) Il n'est pas parlé ici des bateaux et autres embarcations pilotes qui font hâvre ou viennent s'approvisionner à Rimouski, mais simplement des bâtimens côtiers frettés pour cet endroit. (d) N'ayant pu se procurer d'une manière correcte le montant des frets, ils n'ont été évalués en moyenne qu'à dix louis (£10 0s. 0d.)

Tableau comparatif du revenu du bureau de poste de Rimouski pour les années 1845, 46, 47, 48, 50, indiqué par le premier semestre de chaque année, du 5 janvier au 5 juillet.

1845.	1846.	1847.	1848.	1850.
£29 6s. 9½d.	£33 7s. 3d.	£39 5s. 9d.	£51 15s. 5d.	£53 18s. 4½d.

Etat progressif des affaires à la cour de circuit du circuit de Rimouski, années indiquées.

Années.	Total des causes.	Causes appelables.
1844	124	21
1845	148	28
1846	147	47
1847	198	57
1848	296	86

Appendice
(T.)

13 juin.

Il y a trois termes par année, et le seul terme de septembre 1850, a donné 220 causes dont 125 au-dessous de £6 5s.

Les trois derniers tableaux que j'ai inscrits sont pour vous donner une idée du mouvement et du commerce qui se font ici. Le premier de ces tableaux est la ligne du résumé des statistiques prises jour par jour en 1848, par M. Tourangeau sur l'ordre du bureau des Travaux Publics et dont les détails ont été transmis, et font partie des liasses de ce bureau.

Avant que de passer à un autre sujet, j'ajoute que nos marchés sont l'Angleterre pour le bois; la rivière St. Jean et surtout Québec pour nos produits agricoles, et que nous n'avons pour nous rendre au Nouveau-Brunswick, qu'un mauvais chemin pour charrettes à moitié chargés et que nous ne possédons aucune amélioration publique venant du gouvernement, n'ayant reçu depuis la date de notre existence (pour les six comtés) à peu près £20,000 quand nous versons chaque année plus de £22,000 dans le coffre provincial, dont à peu près £5,000 au revenu territorial, £800 à celui sur les phares, et £17,000 au revenu des douanes, sans compter ce qui provient des autres sources.

Explication des plans annexés à cette lettre.

Le plan que vous m'avez demandé de Rimouski, vous montre la manière dont nos paroisses sont partagées par rangs, ayant presque tous la même profondeur de 40 à 42 arpens, et cordonnés en rapport aussi exact que possible avec les sinuosités du fleuve. La paroisse de Rimouski est une des plus irrégulières dans la distribution des rangs de concessions, cela vient de ce que le fleuve y est très sinueux, et de ce que la grande rivière de Rimouski, coulant obliquement à travers la paroisse, a forcé les seigneurs à borner les concessions à la rivière.

Les chemins et routes y sont indiqués afin de vous faire juger de nos voies locales de communication et de leur nombre. Vous y verrez que cette seule localité possède dix moulins à scies et un à farine. En jetant un coup d'œil sur ce dessin, vous pourrez apprécier l'excellence de l'endroit proposé pour un quai, endroit que vous, le capitaine Boxer et M. Keefer avez trouvé si avantageux, protégé qu'il est au fond d'une baie sûre, en arrière d'une île et flanquée de pointes qui le mette à l'abri des vents; n'oubliez pas d'ailleurs que l'île St. Barnabé offre à ses deux extrémités un havre à tous les vaisseaux et que ce havre sera en contiguïté avec le havre que formerait un quai. J'ai indiqué le nombre de brasses d'eau qui s'y trouvent à marée basse.

Le tracé du comté de Rimouski vous fera connaître ce que vous étiez désireux de savoir sur la direction des chaînes de montagnes, sur le nombre et le cours de nos rivières, sur le point de division des eaux qui se jettent dans le St. Laurent, d'avec celles qui coulent dans la rivière St. Jean ou dans celle de Ristigouche. J'y ai indiqué l'arrangement et l'étendue des établissemens le long de la rive. J'ai laissé ce tracé libre de toutes inscriptions comme vous le désirez et j'y ai ajouté un petit plan de Méris et un du Bic que vous avez trouvé si beau.

Le plan du quai proposé pour Rimouski vous indique la profondeur d'eau en pieds dans un grand rayon, la ligne des basses marées et la longueur nécessaire pour obtenir à l'extrémité du débarcadère, une profondeur de dix pieds dans les grandes marées basses. Le local, comme je viens de le dire est au fond d'une baie et un pareil local est toujours infiniment plus avantageux que les pointes, quand on a le rare bonheur d'y trouver assez d'eau, cela se conçoit facilement, les pointes étant les endroits les plus avancés vers le large sont naturellement plus exposées aux vents,

aux courans, à la lame et aux glaces. Ici un navire ne sera jamais forcé de s'éloigner du quai ou de passer d'un côté à l'autre, et pourra en outre entrer et sortir de tous vents, ayant assez de place pour louvoyer à grandes bordées en dedans comme en dehors du quai. Un autre avantage, c'est que la construction de ce quai n'entraînera aucune dépense pour achat de terrain et construction de voute, l'extrémité du quai arrivant au grand chemin à quelques pieds des hautes marées.

Le quai d'après mes plans déduits de l'examen du local aurait 1340 pieds de long courant nord-ouest, avec une aile de 300 pieds se dirigeant à l'ouest. Je propose une aile de cette longueur afin de pouvoir offrir un espace suffisant, présentant la même profondeur d'eau. La largeur du quai serait de 20 pieds pour une longueur de 1118 pieds, et de 30 pieds pour le reste, avec un talus d'un pouce par pied. Je ne donne que 20 pieds de largeur pour la plus grande longueur du quai, parceque tous ces quais étant beaucoup plus longs qu'il ne faut pour le logement des vaisseaux, toute la partie qui de terre, se rend au point où un bâtiment peut toucher le quai à marée basse n'est réellement qu'un chemin, un moyen d'atteindre à ce point: alors qu'elle nécessite de lui donner une largeur plus grande que celle nécessaire pour le passage facile de deux voitures se rencontrant. La hauteur du quai à son extrémité serait de 20 pieds, c'est-à-dire trois pieds plus bas que la hauteur mentionnée dans les plans faits par M. Rubidge pour les autres localités, ce qui est conforme aux dispositions des endroits; car il est de fait qu'en haut du grand courant de l'île Verte, les grandes marées s'élèvent quelque fois à 20 pieds, tandis qu'au bas de l'île Verte, elles ne montent jamais plus que 17 pieds. A la réunion de la partie large de 20 pieds avec celle de 30, il y aurait des degrés pour l'usage des petites embarcations.

Avant de faire l'estimé de cet ouvrage, il est nécessaire de dire un mot sur son mode de construction, suivant moi le quai devrait être fait à charpente courante et pleine, les pièces à parois devant être de cèdre ou de pin, mais tout l'un ou tout l'autre, ajustées à leurs extrémités à joints carrés et ne recevant de soulage que la quantité nécessaire à la solidité des queues d'arondes des traverses ou corps-morts, car pour la durée et la résistance de l'ouvrage il est d'urgence que le massif de bois soit compacte sans à ouvrir des lumières pour la ventilation à l'intérieur. Les traverses ou corps-morts devraient être placés à six pieds les uns des autres de centre en centre et formant cloison; la première pièce du fond portant une plateforme pour le chargement, en outre des lambourdes courant sur la longueur du quai saisies entre les traverses et placées de manière à ne pas se recouvrir les unes les autres. Dans toute la longueur des 1118 premiers pieds les espaces entre les cloisons formées par les traverses pourraient alterner de vides et de pleins. Il va sans dire que dans toute la longueur ou le fond ne découvre pas, il faudra faire usage de caissons séparés jusqu'au niveau de la marée basse, pour là-dessus continuer la charpente courante.

Voici maintenant l'estimé de cet ouvrage sur le prix des matériaux dans l'endroit, la pierre nécessaire pouvant se trouver dans 30 arpents autour de l'emplacement du quai, et le cèdre abondant dans la paroisse et les paroisses voisines:—

558 pieds, hauteur moyenne
11 p. 12,276 p. cubes de
bois à parois en cèdre
équarri, à 5s. £265 15 0
1771 morceaux de bois à tra-
verses, lambourdes pour
charpente intérieure à 2s. 177 0 0

Appendice
(T.)

13 juin.

Appendice
(T.)
13 juin.

Pierre—270 x 11 x 20, avec déduction d'un sixième pour l'espace occupée par la charpente intérieure, 230 $\frac{3}{4}$ toises à 15s. £177 10 0	
Total de la dépense pour matériaux des 558 premiers pieds.....	£610 7 0
500 pieds, hauteur moyenne 20'6 = 22,060 à 5s.....	£478 6 0
2732 morceaux, à 2s.....	273 4 0
Pierre—280 x 20 x 20'6 — $\frac{1}{2}$, 430 toises, à 15s.....	320 5 0
Total des matériaux des seconds 500 p.....	1,080 15 0
	£1,691 2 0
582 pieds, hauteur moyenne 27'6 = 32,018 pieds, à 5s.....	£667 0 10
3700 morceaux de 30 pieds, à 3s.....	555 10 0
Pierre—582 x 30 x 27'6 — $\frac{1}{2}$, 1851 toises, à 15s.....	1,388 5 0
Total pour matériaux des derniers 582 pieds.....	£2,610 15 10
Grand total pour matériaux, £4,301 17 10	
Pour ouvrage des charpentiers, y compris l'achat des madriers pour pavé et chevilles.....	1198 2 2
Coût total du quai.....	£5,500 0 0

Pour me conformer à votre désir, voici les remarques que je crois devoir faire relativement aux autres quais proposés, et mes estimés du coût probable de ces constructions sont faits d'après les calculs précédens. Je crois bien que peu de localités présenteront autant d'avantage que Rimouski pour les matériaux; mais la différence ne peut être considérable, n'ayant trait qu'à la pierre, et dans tous les cas, il m'est impossible d'apprécier au juste ces différences, chose qu'il sera facile d'établir à la rigueur.

Le choix des localités ci-dessous désignées fait par MM. Killaly et Rubidge, a été fait dans mon opinion avec discernement et justesse, et cette partie du pays doit des remerciemens à ces MM., pour l'intérêt qu'ils ont pris en leurs capacités, en faveur de ces importantes améliorations.

Je diffère d'opinion avec M. Rubidge sur la forme de la construction à adopter dans certains endroits et comme je l'ai dit, dans la plus grande partie de leur longueur ces quais ne devraient avoir que vingt pieds de large.

La forme en T, de l'extrémité des débarcadères, telle qu'adopté par M. Rubidge, aux plans duquel je résume, c'est-à-dire avec des ailes de chaque côté formant angles droits avec le reste de la construction est suivant moi, ce qui convient le mieux pour les débarcadères de St. Michel, Berthier, l'Islet et la Pointe aux Orignaux, parce que ces quais s'avancant en pleine côte dans ces endroits peu ou point protégés, doivent offrir un abri de l'un ou de l'autre côté pour permettre aux vaisseaux de changer avec les vents et être à couvert du côté du large; mais ces ailes il me semble devraient être plus longues qu'indiquées; pour en diminuer le prix, on pourrait ne leur donner qu'une largeur de vingt pieds.

Le quai de la Malbaie, celui des Eboulemens et celui de la Rivière du Loup, comme celui de Rimouski que je viens de vous décrire devant occuper des en-

droits abrités de tous côtés excepté un, ne devraient avoir qu'une seule aile à leur extrémité, mais il faudrait donner à cette aile une plus grande longueur, et dans mon humble opinion, ces ailes ne devraient pas avoir moins de 250 pieds, et on ne doit pas faire cas de l'excédant de dépense occasionnée si l'on considère qu'ainsi faits, ces quais seront des havres sûrs et commodes où des vaisseaux de toutes grandeurs peuvent venir chercher un refuge, les bâtimens côtiers et les vapeurs pouvant aborder à marée toute basse, et les grands navires à marée haute. La direction à donner à cette partie de la construction dépend des circonstances du local, ainsi à la Malbaie sa direction devrait être vers le nord, aux Eboulemens vers le sud-ouest, à peu près, à la Rivière du Loup vers le S. S. E. formant un angle, rentrant tant soit peu aigu; pour ce faire, le quai devra être rejeté un peu plus vers l'ouest qu'indiqué sur le plan. Pour obtenir la profondeur voulue à l'entrée du quai, la longueur totale de 880 pieds pour le quai de la Rivière du Loup ne me paraît pas suffisante, par la raison que la pente du terrain au départ de l'eau basse étant rapide, la profondeur d'eau diminue rapidement, et en jetant un coup d'œil sur le plan de ce quai, vous verrez qu'à l'avant du vapeur qui y est dessiné il ne s'y trouve que six pieds d'eau, tandis qu'il y a dix pieds à son arrière, de ce dernier point l'augmentation en profondeur est plus graduelle et n'ajouterait pas beaucoup à la hauteur du massif. Je ferai aussi remarquer que les charpentes à jour (open crib) ne peuvent convenir dans des endroits où l'eau monte et baisse à cause de la glace en hiver.

Tenant compte de ces changemens, voici mes estimés sur le coût probable de toutes ces constructions. Malheureusement il n'y a pas de plans de faits pour la Malbaie et les Eboulemens, deux endroits favorables, et en conséquence je ne puis rien en dire, ne connaissant ni la longueur ni la hauteur moyenne nécessaires.

Ayant fait l'estimé du quai de Rimouski, en évaluant chacun des matériaux, il m'est facile de trouver combien coûte la masse. Dans la partie de construction dont la moitié est pleine et l'autre vide, avec une largeur de 20 pieds, la verge cube coûte 2s. 6d.; dans l'autre partie de construction 2s. 8d., sans y inclure l'item pour ouvrage etc.

Quai à la Rivière du Loup.

650 x 14 x 21'2 = 7115 verges cubes à 2s. 6d.....	£889 7 6
550 x 30 x 34'6 = 22026 do do à 2s. 8d.,.....	3016 16 0
Pour ouvrage, etc.....	1089 17 0
Coût total.....	£4996 0 6

Quai à la Pointe aux Orignaux.

240 x 11 x 20'11 = 2045 verges cubes à 2s. 6d.....	£255 12 6
410 x 27 x 32'3 = 13,228 do do à 2s. 8d.,.....	1763 14 4
Pour ouvrage, etc.....	563 13 2
Coût total.....	£2583 0 0

Quai à l'Islet.

Tête—200 x 32 x 20'8 = 5373 verges cubes à 2s. 8d.,.....	£716 8 0
600 x 27 x 32'3 = 23,090 do à 2s. 8d.,.....	3078 13 4

Appendice
(T.)
13 juin.

Appendice
(T.)

13 juin.

1270 x 9 x 20'0 = 8784 verges cubes, à 2s. 6d.....	1098	0	0
Pour ouvrage, etc.....	1365	18	8
Coût total.....	£6259	0	0

Quai à Berthier.

500 x 23 x 31'11 = 13,594 verges cubes, à 2s. 8d.....	£1812	10	8
Pour ouvrage.....	505	9	4
Coût total.....	£2318	0	0

Quai à St. Michel.—(Pour 6 pieds d'eau.)

Tête—250 x 28 x 32'4 = 8382 verges cubes, à 2s. 8d.....	£1117	12	0
100 x 28 x 32'4 = 3353 do à 2s. 8d.....	447	1	4
1000 x 12 x 21 = 9333 do à 2s. 6d.....	1160	12	6
Pour ouvrage, etc.....	785	14	2
Coût total.....	£3517	0	0

RÉCAPITULATION.

Quai à Rimouski.....	£ 5500	0	0
do à Rivière du Loup.....	4996	0	0
do à Pointe aux Originaux.....	2583	0	0
do à L'Islet.....	6259	0	0
do à Berthier.....	2318	0	0
do à St. Michel.....	3517	0	0
Total	£28,173	0	0

On pourrait en outre construire des débarcadères peu coûteux, qui seraient d'un grand avantage dans les endroits suivans, savoir, à un point quelconque de l'Isle d'Orléans, à la pointe St. Roch, dont M. Rubidge fait mention dans son rapport déjà cité de 1847, et à l'Isle Brulée, ce dernier à l'usage des belles et productives paroisses de Kamouraska, St. Paschal et St. André. De la rivière du Loup à Rimouski, il y a une distance de 20 lieues; de toute nécessité un quai devrait être construit à quelque point de la côte entre ces deux endroits; pour le moment, le sujet est lié avec un objet d'une importance encore plus grande.

Je veux parler d'une communication entre la rivière St. Jean et le St. Laurent, et je ne suis point le moins du monde, tenté de croire que le gouvernement oubliera le sentiment de son devoir au point d'abandonner ce grand projet, j'aurai occasion d'en parler ailleurs. Un autre objet d'un vif intérêt pour notre population, c'est l'ouverture de chemins sur les terres de la couronne, je vous réfère en cela au rapport du comité de 1849 sur l'émigration.

Deux chemins publics mettent cette province en communication avec le Nouveau-Brunswick, le chemin de Témiscouata, qui de la rivière du Loup se

dirige vers le lac, et de là, vers le Nouveau-Brunswick, et celui qui de Métis, va à la Baie des Chaleurs. Ces derniers sont dans un état horrible, et il devient urgent de les réparer. Je ne résiste pas au désir de vous présenter en gros, un estimé de quelques améliorations de ce genre dont la plupart ont été recommandés par M. Killaly.

Je suis sûr que les sommes inscrites employées avec économie et discernement, seront suffisantes à l'obtention du but proposé :—

Pour portages entre Matane et Cap Chat....	£1000
Réparations sur le chemin Témiscouata....	1000
do do de Métis.....	1000
Chemin en arrière de l'Islet.....	1000
Routes sur les townships Viger, des sauvages, à Boisbouscache, Macpés et Noigettes...	4000
Communications avec le Saguenay.....	8000
Éboulemens et à la Malbaie, 2 quais, (disons).	7000
Débarcadères à l'Isle d'Orléans, St. Roch des Aulnets et l'Isle Brulée, (disons).....	3000
£26000	

Cette somme jointe aux £28,173 pour la construction des quais dont j'ai parlé plus haut, et aux 5 pour cent ordinairement alloués pour frais de gestion, formant un montant d'à peu près £56,000, ne serait certes pas plus que ce que justice doit aux habitans, dont je me suis fait ici l'avocat bien incapable, mais zélé. Un mot avant de terminer sur le résultat probable de telles améliorations. Vous m'exprimez lors de votre entrevue, un doute très fort sur l'effet produit en faveur de la formation des nouveaux établissemens par l'ouverture de chemins; qu'il me suffise de vous dire en réponse, que le 21 octobre dernier, le chemin de Métis à Matane était donné à l'entreprise par petits contrats, que le 25 novembre il était terminé, le 1er décembre parfaitement beau, et accepté à l'exception de quelques ponts, et que le 15 décembre, des huit lieues de terre que ce chemin traverse, pas un pouce n'appartenait au gouvernement, plusieurs des nouveaux propriétaires ayant déjà commencé leurs abatis: en sorte que 15 jours après la confection du chemin, le gouvernement se trouvait à recevoir de la soulevée des terres, l'intérêt jusqu'à remboursement du capital d'une somme plus considérable que celle dépensée. Le chemin est, je crois celui qui coûte le moins, et un de ceux où les entrepreneurs ont le mieux fait leur affaire.

Cela dépend du système adopté, et dont j'aurai occasion de faire rapport à votre bureau.

Pardonnez aux imperfections de ces détails recueillis à la hâte au milieu de nombreuses occupations, et croyez-moi,

Tout à vous,

(Signé) J. C. TACHÉ.

A l'hon. W. H. MERRITT,
C. C., T. P.,
Toronto.

Appendice
(T.)

13 juin.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

DES

COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS,
POUR 1850.

A. Son Excellence le très-honorable comte d'ELGIN et KINGARDINE, gouverneur-général, etc., etc., etc.

Les commissaires des travaux publics ont l'honneur de faire rapport qu'il a été fait, de temps à autre à ce département, de nombreuses représentations sur cette étendue immense de terres, couvertes de bois précieux et arrosées par le St. Maurice et ses tributaires; la province n'a pu jusqu'ici et ne peut encore en retirer tous les profits, vu que cette rivière est obstruée de manière à empêcher le passage du bois de construction.

D'après des renseignements généraux obtenus de personnes qui connaissent la rivière St. Maurice, les obstructions qui s'y trouvent, l'étendue du pays qu'elle arrose et la quantité et la qualité du bois de construction que l'on en peut retirer, les commissaires trouvent que l'étendue en superficie du territoire dont cette rivière et ses tributaires forment le débouché naturel peut être évaluée à cinq ou six millions d'acres; que le pays, pour les premiers quatre-vingt ou quatre-vingt-dix milles depuis l'embouchure de la rivière, n'offre point beaucoup de bois qui puisse être exploité; mais que depuis cet endroit et pour un grand nombre de milles vers sa source et en suivant le cours de ses tributaires, l'on y voit des étendues considérables de terres couvertes de beaux pins blancs et rouges et d'autre bois propre au commerce. Il a été représenté qu'il n'est pas bien difficile de faire disparaître ces obstructions dans la principale rivière, bien qu'aujourd'hui elles soient une barrière insurmontable contre le flottage des bois et que les billots de sciage s'y détériorent de vingt pour cent en y passant.

A la vue des grandes facilités et de l'essor donné au commerce de bois sur la rivière des Outaouais par les glissoires que l'on y a construites, et du revenu vraiment considérable qui en est résulté, les commissaires avaient l'intention de recommander à la considération favorable de votre excellence la convenance de se faire autoriser à faire faire le relevé du St. Maurice aux frais du public, de manière à pouvoir être en état de faire rapport s'il est expédient d'adopter pour cette partie du pays les mesures que l'on a adoptées pour la rivière des Outaouais, et qui ont été suivies de résultat si heureux pour l'amélioration et le revenu de la province.

Dès le commencement de cette année le sujet fut, avec instance, soumis à l'attention des commissaires des travaux publics par M. Polette, M. P. P., pour Trois-Rivières, M. Turcotte, M. McDougall et par d'autres messieurs qui prennent un vif intérêt au bien-être de cette partie du pays; et de leur part ils ont offert de payer toutes les dépenses nécessaires pour l'examen et le relevé des lieux, etc., de fournir les provisions, les hommes, les canots, etc., à condition que les commissaires fissent faire le relevé par un de leurs officiers.

Sous ces circonstances et profondément convaincus de l'importance des travaux en contemplation, en ce

qu'ils sont de nature à encourager l'esprit d'entreprise, développer l'établissement du pays et rapporter un ample revenu, même en supposant que la superficie du territoire à bois n serait que du quart de l'étendue déjà mentionnée, les commissaires ont pris avec les messieurs ci-dessus mentionnés, des arrangements de la nature en contemplation, et ont enjoint à M. Joseph F. McDonald de se rendre à Trois-Rivières, lui donnant pour sa gouverne des instructions dont copie est annexée (A). Les commissaires ont aussi enjoint à M. Merrill, qui est chargé des glissoires des Outaouais, et qui a beaucoup d'expérience dans ces matières, de rencontrer M. McDonald sur le St. Maurice et de lui faire les suggestions et lui donner l'assistance que ses connaissances pratiques des localités et du fonctionnement des glissoires lui permettent d'offrir.

M. McDonald n'a point perdu de temps à remplir le devoir qui lui était assigné, et une copie de son rapport détaillé (B) est ci-annexé. Il a, non seulement visité d'une manière particulière les diverses parties de la rivière auxquelles les messieurs intéressés ont attiré son attention, mais encore les autres lieux qui, dans son opinion et celle de M. Merrill, exigent des améliorations.

Le résultat général de son examen et la teneur de son rapport peuvent être résumés comme suit:—

Que l'embouchure de la rivière St. Maurice, avec les diverses îles qui s'y trouvent, offrent toutes les facilités possibles à la construction des bômes et à la préparation des radeaux.

Qu'à deux ou trois endroits dans la rivière St. Maurice la chute est telle que le bois de construction que l'on veut y faire passer est presque totalement détruit.

Que pour toutes les fins pratiques il convient mieux de construire des glissoires pour le "bois libre," et que le coût en sera moins considérable que pour les "glissoires à radeaux."

Que les principaux travaux qui sont nécessaires, sont les bômes à l'entrée de la rivière St. Maurice, et des glissoires, bômes, jetées, chaussées, etc., à Shawenegan, aux Grès, à la Grande-Mère; et l'enlèvement de cailloux qui se trouvent en divers endroits.

Messieurs McDonald et Merrill évaluent ces travaux à la somme de £13,610 16s. 2d. mais les commissaires seraient disposés à dire £14,000, afin de faire face aux dépenses contingentes.

Les principaux tributaires du St. Maurice sont le petit Shawenegan, le lac de la Pêche, Mataouin, la rivière au Rat, la rivière au Lait et la rivière Vermillon, qui se jettent dans le St. Maurice sur la droite; et la Bête Puante, Batiscan, Missoneau, le Petit-Bostonnais, Bostonnais, Oroche, Frenche et Bonhomme-Pierriché, sur la gauche. Toutes sont très-favorables au flottage du bois de construction, excepté le petit Shawenegan, où se trouvent des chûtes considérables. On prétend que les rives de toutes ces rivières sont couvertes de

Appendice
(T.)

6 août.

forêts où abonde le bois de meilleure description. Les renseignements que donne aussi M. McDonald sur les billots de sciage et le bois de construction qu'il a pu observer sont très satisfaisans.

En terminant, les commissaires recommandent respectueusement que la somme de quatorze mille louis soit insérée dans le budget, "pour faire sur la rivière St. Maurice des travaux qui contribueront puissamment au flottage du bois de construction à l'établissement et l'amélioration du pays et à l'accroissement du revenu," conformément au principe qui a été adopté pour les travaux sur les Outaouais, savoir, dans le but de rendre aux frais du public, la rivière principale propice au flottage des bois, laissant les améliorations à faire dans les tributaires aux parties qui y feront du bois ou à des compagnies comme sur la rivière du Moine, Madawaska, etc., etc.

Respectueusement soumis.

JOSEPH BOURRET,

Commissaire en chef.

HAMILTON H. KILLALY,

Assistant commissaire.

Dépt. des travaux publics,
4 août 1851.

A

TRAVAUX PUBLICS, TORONTO,
30 mai, 1851.

MONSIEUR,

Vous êtes prié de vous préparer, en recevant la présente, à descendre à Trois-Rivières avec vos instruments d'arpentage, et à vous mettre en rapport en rapport avec messieurs Turcotte et Polette. Ces messieurs vous attendent, et ont préparé des provisions, des canots, des assistants et tout ce qu'il vous faudra pour faire le relevé de certaines parties de la rivière St. Maurice, dans la vue de faire connaître la nature et le coût des travaux qui seront nécessaires pour descendre d'une manière sûre et praticable le bois dans cette rivière.

Les seuls endroits qui, comme en sont informés les commissaires, exigent des dépenses à cet égard, sont premièrement, le rapide des Grès, à environ seize milles de l'embouchure de la rivière, et secondement, la chute Shawenegan, à environ six milles au-dessus des rapides ci-dessus mentionnés.

Vous devez comprendre que les dépenses qu'entraîne ce relevé et tous les frais qui en résulteront doivent être payés par les parties intéressées; et en conséquence vous voudrez bien les consulter et vous mettre en rapport avec eux, quant aux provisions et autres choses nécessaires, etc., etc.

Les commissaires reposant toute confiance dans l'habileté et l'expérience pratique que M. Merrill a acquises dans ces sortes de travaux, par les rapports qu'il a eus avec ces travaux dans la rivière des Outaouais, lui ont donné instruction d'aller vous rejoindre sur le St. Maurice, afin que vous puissiez vous consulter tous deux sur la nature exacte, l'étendue et le site de travaux qui peuvent être regardés comme nécessaires, tout en ne perdant point de vue une stricte économie, en autant du moins que la solidité, la durée et la facilité d'entretien des travaux pourra le permettre. Vous vous apercevrez aussi facilement qu'une partie importante de vos devoirs sera de recueillir les renseignements les plus authentiques et les plus exacts que vous pourrez vous procurer sur la nature des tributaires du St. Maurice, les facilités ou les difficultés qu'ils présentent au flottage des bois, l'étendue du territoire en superficie qu'arrosent ces tributaires avec la branche principale, la nature et la quantité du bois qui y pousse, les chances d'en faire un commerce considérable si les travaux nécessaires sont construits, et enfin de faire un rapport détaillé sur toutes les matières qui ont rapport au sujet et qu'il est à désirer que

les commissaires possèdent pour pouvoir aviser l'exécutif en toute sûreté.

M. Merrill après s'être consulté avec vous sur les plans et les détails des constructions projetées (ce qui, il est à présumer, pourra se faire en deux ou trois jours) retournera à ses devoirs sur la rivière des Outaouais, pendant que vous continuerez votre examen et votre relevé.

(Signé.) T. A. BEGLEY,
Secrétaire.

J. F. McDONALD, écuyer,
Chambly.

B

CHAMBLY, 10 juillet 1851.

MONSIEUR,

Conformément à vos instructions, en date du 30 mai dernier, j'ai fait immédiatement mes préparatifs et me suis rendu à Trois-Rivières, avec mes instruments d'arpentage et de niveau, etc.; j'y suis arrivé vendredi matin le 6 juin. Je me suis rendu chez M. Turcotte qui m'a dit que M. Polette, M. P. P., pour la ville de Trois-Rivières, était absent de la ville: il m'a dit aussi qu'il me présenterait à M. McDougall, qui prend un profond intérêt aux améliorations du St. Maurice et qui veillerait à tous les préparatifs. Les arrangements nécessaires furent promptement faits, mais l'on crut qu'il était à propos d'attendre l'arrivée de M. Merrill que je m'attendais de rencontrer à Trois-Rivières d'après mes instructions. Comme M. Merrill n'arriva pas dans le bateau à vapeur du samedi soir, ainsi qu'il était attendu, il fut décidé qu'en compagnie de M. McDougall, et avec le personnel nécessaire, je monterais la rivière jusqu'au chutes de Shawenegan où je commencerais le relevé, après avoir au préalable, pris des arrangements qui permettraient à M. Merrill de venir me rejoindre en arrivant. Les pluies considérables qui survinrent durant les trois premiers jours de la semaine me mirent dans l'impossibilité de me servir de mes instruments; et en conséquence il ne fut rien fait jusqu'au lundi, si ce n'est que nous avons recherché le site le plus avantageux pour une glissoire et les bômes nécessaires, etc. Ayant terminé le relevé des chutes de Shawenegan, du moins jusqu'au point où j'ai cru à propos de le faire, avant d'en venir à une décision sur la nature et l'étendue des améliorations nécessaires, je me rendis samedi le 14 juin, à la chute des Grès, où je fus rejoint par M. Merrill ce jour-là; M. Merrill expliqua qu'il n'avait reçu ses instructions que le jeudi précédent et qu'en conséquence il n'avait pu me rejoindre avant. Après m'être consulté avec M. Merrill, il fut jugé nécessaire d'examiner la rivière jusqu'à la chute de la Grande Mère et de se décider sur la nature et l'étendue des améliorations dont la rivière pourrait être susceptible.

La rivière St. Maurice, à son embouchure, est large et divisée par un grand nombre d'îles qui offrent de grandes facilités pour la construction des bômes et pour y recevoir le bois de construction et le mettre en radeau, de manière à ne pas entraver d'une manière importante la navigation de la rivière. Le courant est ici bien peu de chose durant les hautes eaux du St. Laurent, mais il augmente considérablement à mesure que les eaux du St. Laurent baissent. La rivière, jusqu'aux rapides de la Gabelle, est très propice au flottage du bois de construction, soit que le bois soit en radeaux, soit qu'il soit libre, et cela dans toutes les saisons de l'année, à l'exception cependant du rapide des Forges où il faudrait enlever des cailloux, de manière à ce que les radeaux puissent y descendre en toute sûreté dans les basses eaux; il y a encore vers ces endroits quelques parties de la rivière où l'on voit encore des indices de quelques cailloux; mais je crois que les radeaux pourraient très bien les éviter en descendant.

Appendice
(T.)

6 août.

Appendice (T.)

6 août.

C'est le rapide de la Gabelle qui offre les premières difficultés au flottage du bois en radeaux. Il a cependant été descendu en toute sûreté des radeaux de bois scié, mais les risques étaient si grands que les propriétaires des moulins aux Grès ont cru devoir continuer leur glissoire en madriers, jusqu'à une baie qui se trouve plus bas. Le bois libre peut passer sans difficulté dans ces rapides; mais on y ferait de grandes améliorations en y construisant des bômes pour conduire le bois dans les meilleurs chenaux entre les îles et les rescifs qui forment les rapides. Depuis le haut de la Gabelle jusqu'aux Grès, le courant est rapide mais très sûr pour le flottage des bois dans toutes les saisons. Les Grès forment un obstacle sérieux pour le flottage du bois, même du bois libre; la rivière se trouve ici divisée par un nombre considérable d'îles et de rochers, entre lesquels l'eau se fraye un passage dans toutes les directions imaginables en formant des courans divergeans qui jettent le bois sur les îles et sur les rochers et lui causent un dommage considérable, et qui quelque fois le détruisent entièrement en le brisant ou le broyant sur les rochers, par l'action de l'eau; la hauteur de la chute est d'environ 22 pieds, mais varie suivant la hauteur de l'eau dans la rivière.

Depuis les Grès jusqu'à Shawenegan, la rivière est profonde et l'eau est tranquille, à l'exception des rapides de la Pointe Chevalier où le courant est rapide et où le bois va se jeter sur les battures et sur les rochers, mais il n'est pas nécessaire d'y rien faire vu que l'on a bien peu de difficulté à y faire passer le bois.

Les chutes de Shawenegan, sont situées à environ 21 milles au-dessus de l'embouchure de la rivière St. Maurice, et offrent la seconde difficulté sérieuse à la descente des bois; la chute est de 135 pieds, dans une distance de neuf cents pieds, en mesurant à travers le coude que fait le terrain, mais la distance est beaucoup plus considérable si l'on suit la marche du courant autour de la pointe vers le sud; la hauteur de la chute varie, — elle est moins considérable dans les hautes que dans les basses eaux. La chute se partage en trois branches: la branche sud se réunit à celle du milieu et à la principale au-dessous de la première chute, et les deux branches forment une grande nappe d'eau qui tombe dans un bassin entouré de rochers et forme un gouffre où l'eau tourne avec violence; le bois y est retenu et broyé sur les rochers de manière à être considérablement endommagé et quelquefois totalement détruit. Le courant prend alors une direction nord, forme presque un angle droit avec la chute principale, et descend avec une grande rapidité par une gorge étroite de rochers dans le grand bassin d'en bas. La branche nord se sépare de la branche principale au-dessus de la première chute, et se réunit au grand chenal au-dessous de toutes les chutes et à environ 600 pieds au-dessous du bassin d'en bas. Le bois de construction et le bois de sciage sont quelquefois brisés en deux par la violence avec laquelle ils se précipitent sur les rochers en descendant ces chutes. Dans les hautes eaux, une partie de l'eau se fraye un passage à travers la pointe qui se trouve indiquée sur le plan, mais qui vient à sec dans les basses eaux. Depuis les chutes de Shawenegan jusqu'aux Hêtres, la rivière est profonde et le courant n'est pas bien rapide.

On ne considère pas que le rapide des Hêtres cause de grands retards ou de grandes dépenses dans le flottage du bois, mais ces rapides sont partagés par plusieurs îles. On pourrait y faire de grandes améliorations en y construisant des bômes de direction qui conduiraient le bois dans le meilleur chenal. Depuis les Hêtres jusqu'à la Grande Mère, l'eau est profonde et coule paisiblement.

La Grande Mère est partagée en trois chutes par des îles qui la coupent immédiatement au haut de la chute qui est presque perpendiculaire et qui a trente

à quarante pieds de haut: nous n'avions pas instruction de faire aucune estimation sur le coût des glissoires à cette chute, vu qu'elle est censée offrir moins de difficultés que Shawenegan ou les Grès, ceci est bien vrai: mais quelles que soient les améliorations que l'on fasse dans cette rivière, ces améliorations seront rien moins que satisfaisantes si elles ne s'étendent point à la Grande Mère, le coût n'en serait que d'environ deux mille six cents quarante sept louis, huit shelins et deux deniers; et je recommande fortement que ce montant soit ajouté aux estimations, si l'octroi rencontre l'approbation du gouvernement.

En considérant mûrement les obstacles naturels qui s'opposent au flottage des bois en radeau dans la rivière St. Maurice et qui consistent dans la hauteur des chutes qui exigent des glissoires, le nombre des rapides qu'il s'agit d'améliorer, le peu de cours paisible que présente la rivière entre les chutes et les rapides, les grands déboursés qu'il faudrait faire nécessairement pour la construction de glissoires à radeaux pour ces chutes élevées, et pour améliorer tous les autres rapides, comparés à ceux qu'il faudrait pour y construire des glissoires à bois libre; et considérant le taux de péages élevés, que le gouvernement devra imposer sur le bois qui y passera s'il veut être indemnisé des deniers qu'il y placera; et considérant d'un autre côté les avantages naturels, les courants rapides, les rives propices sur lesquelles le bois s'arrête rarement et la courte distance de 27 milles qui se trouve entre la Grande Mère et le St. Laurent et les déboursés comparativement légers qu'exige la construction de glissoires à bois libre et l'amélioration des rapides, M. Merrill et moi en sommes venus à la conclusion que ce serait consulter les meilleurs intérêts du gouvernement, ainsi que les intérêts des personnes qui se proposent de faire du bois de construction dans cette rivière, que de recommander la construction de glissoires à bois libre n'ayant que six pieds francs en largeur, ainsi que la construction de bômes publiques à l'embouchure dans le St. Laurent.

Les messieurs des Trois-Rivières qui sont intéressés à ces améliorations, ont surtout porté notre attention aux chutes de Shawenegan et des Grès comme formant les plus grands obstacles qui s'opposent à la descente des bois et les seuls endroits qui, pour le présent, exigent des améliorations.

Les plans transmis ci-joints indiquent ces deux localités et les endroits que l'on trouve les plus favorables à la construction des glissoires à bois libre avec les jetées nécessaires, les bômes, etc. Outre ceux qui sont mentionnés sur le plan, un bôme de direction sera encore nécessaire depuis la tête de l'île de la chute, au-dessus de Shawenegan jusqu'au rivage sud; ainsi que les bômes publiques qu'il faudra à l'embouchure de la rivière. Ces bômes ne sont pas indiqués sur les plans, mais le coût est compris dans les estimations suivantes, savoir:—

GLISSOIRES, BÔMES, JETÉES, CHAUSSÉES, ETC., A SHAWENEGAN.				
	Pied.	s.	d.	£ s. d.
Bois pour les quais (cribs) chausées et bômes.	30,610	à	3 7½	1237 16 3
	Verges cubes.			
Pierre pour les remplir.	3,172	à	3 6	555 2 0
	Pieds cubes.			
Bois pour la glissoire et tête.	21,140	à	0 10	801 4 3
	Verges cubes.			
Excavation dans le roc.	500	à	5 0	125 0 0
	lbs.			
Chevilles	1,773	à	0 4½	33 4 10½
Chaînes	28,385	à	0 4	473 1 6
Deux ancres	à	£10		20 6 0
	£3325 8 11½			

Appendice (T.)

6 août.

Appendice
(T.)

6 août.

		AUX GRÈS.			
		Pieds cubos.			
Bois pour les quins (cribs)					
jetées et bômes....	67,489 à 0	7½	2109	0	7½
		Verges cubos.			
Pierre pour les remplir..	8,102 à 3	0	1417	17	0
		Pieds cubos.			
Bois pour la glissoire et					
tête.....	13,828 à 0	10	576	3	4
		Verges cubos.			
Excavation dans le roc.	801 à 5	0	200	5	0
		lbs.			
Chevilles, écrous, etc..	1,406 à 0	4½	26	7	3
Chaines	14,800 à 0	4	246	13	4
Trois ancres.....	à £10		30	0	0

£4606 6 6½

BÔMES PUBLICS A L'EMBOUCHURE DU ST. MAURICE.

		Pieds cubos.		s. d.		£		s. s.	
Bois pour les bômes	28,675 à 0	9	1075	6	3				
		lbs.							
Chaines d'amarrage	71,505 à 0	4	1191	15	0				
Dix ancres à £12 10s.			125	0	0				

£2392 1 3

Chute de la Grande Mère, disons.....£2647 8 2

Total.....£12071 4 11

GRAND TOTAL.

Chutes de Shawenegan.....	£3325	8	11½		
Do des Grès.....	4606	6	0½		
Bômes publics à l'embouchure.....	2392	1	3		
Grande Mère, disons.....	2647	8	2		
Surintendance et dépenses contingentes, 5 pour cent.....	648	11	3		

£13619 16 2

J'avais l'intention de recommander la construction d'une jetée à la tête de la glissoire des Grès, de la longueur de 1000 pieds, mais M. Merrill est d'opinion que le bois pourra être conduit à la glissoire en construisant une jetée de 500 pieds seulement et substituant un bôme à la jetée pour les 500 autres pieds. J'ai donc inclus dans l'estimation le coût d'une jetée à 500 pieds. Ces améliorations ne peuvent se faire que durant les basses eaux et si l'on a l'intention de s'en servir le printemps prochain, le bois doit être sorti immédiatement et l'on doit commencer aussitôt que possible la partie de l'ouvrage que l'on peut faire durant l'été ou l'automne, de manière à pourvoir le terminer à temps.

Quant à cette partie de votre lettre dans laquelle vous me dites :—“ vous remarquerez facilement qu'une partie importante de vos devoirs sera de recueillir les renseignements les plus authentiques et les plus exacts que vous pourrez vous procurer sur la nature des tributaires du St. Maurice, les facilités ou difficultés qu'ils présentent au flottage des bois qui y croissent et les chances qu'il y a que des marchands de bois y feront un commerce étendu si les travaux nécessaires sont faits, etc.”

J'ai pris des renseignements auprès des personnes qui sont capables de me donner les informations que vous demandez, mais j'ai trouvé peu de personnes qui connaissent personnellement les tributaires du St. Maurice, l'étendue du pays qu'ils arrosent, la quantité ou la qualité du bois de construction qui s'y trouve, si ce n'est ceux qui ont traversé ces forêts pour y faire la chasse, ou qui ont été employés comme voyageurs pour la compagnie de la Baie d'Hudson, lesquels m'ont dit que les tributaires sont le petit Shawenegan, le Lac de la Pêche, Maitawin, la rivière au Rat, au Lait et Vermillon, qui se déchargent dans la rivière du côté droit, et Bête Puante, Batiscan, Wissoneau, le Petit Bostonais, Bostonais, Croché, Frenché et Bon-

homme Pierricho qui s'y déchargent du côté gauche. Tous ces tributaires sont, dit-on, très favorables au flottage des bois, si ce n'est le petit Shawenegan dans lequel on y trouve des chutes élevées et difficiles; on y trouve en abondance, sur chaque côté des rives, du bois de la meilleure description; je n'ai pu constater l'étendue du territoire qu'ils arrosent, mais la plus part de ces rivières ont été parcourues pour une distance de trente milles par une personne avec laquelle j'ai eu une conversation; et à cette distance de l'embouchure dans la rivière principale elles offraient la même apparence. Les deux côtés de la rivière principale sont bien boisés pour une distance de quatorze lieues au-dessus de la rivière Vermillon.

J'ai eu l'occasion d'examiner une quantité de billots de sciage, trente à quarante mille, sortis dans le cours de l'hiver dernier, par MM. Baptist et Gordon; ces billots avaient été faits principalement sur la rivière principale et sur le petit Shawenegan; tous ces billots étaient de qualité vraiment supérieure, exempts de nœuds, de fissures et de pourritures, et ils étaient d'une grosseur considérable. J'ai aussi examiné une quantité de pins rouges (environ 600 mx.) que M. Grant avait fait sur la rivière Matawin, et qui étaient d'une excellente qualité, mais de petite dimension; ce monsieur me dit lui-même que la plus grande distance qu'il avait eu à les transporter à la rivière n'excédait pas sept arpents. M. Grant prétend avoir parcouru les forêts qui se trouvent sur les deux bords du St. Maurice et assure que l'on peut y trouver le pin blanc en abondance dans toutes les directions; mais que les dépenses encourues pour le descendre par la rivière empêchent que le commerce n'en soit profitable, à moins que l'on ne fasse quelques améliorations à la rivière, et si le gouvernement voulait faire les améliorations nécessaires pour engager un nombre de personnes qui pourraient s'aider les unes les autres dans le flottage des bois, à entrer dans ces spéculations, il ne doute point que toutes les parties y trouveraient leur profit.

MM. Gordon et Baptist, et M. Grant sont les seules personnes qui aient fait du bois de construction sur le St. Maurice durant cette saison, mais il y a d'autres personnes qui y transportent actuellement des provisions au-delà de la rivière Vermillon, pour y tirer le bois durant l'hiver prochain et un grand nombre de personnes qui sont engagées dans ce commerce dans d'autres parties du pays, sont prêtes à commencer leurs opérations sur cette rivière, si le gouvernement se décide à faire les améliorations en contemplation.

D'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, je suis d'opinion que le territoire arrosé par le St. Maurice et ses tributaires est bien imparfaitement connu au-delà des limites immédiates de ces rivières; les obstacles qui s'opposent au flottage du bois jusqu'au St. Laurent, sont tels que bien peu de personnes ont l'espoir d'y pouvoir exploiter ce commerce avec quelque chance de succès; et en conséquence, personne n'est porté à visiter ces forêts dans la vue de constater la quantité ou la qualité du bois qui s'y trouve. A juger de ce territoire par la position géographique qu'il occupe, situé comme il l'est dans la même latitude et entre deux points,—le Saguenay et les tributaires des Outaouais—qui se trouvent être couverts d'une quantité considérable du bois de la meilleure description, il y a bien peu de doute qu'il y a autant de bois de construction et que ce bois est d'une qualité aussi bonne sur ce territoire inexploré, comme je puis l'appeler.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) J. F. McDONALD,
Ingénieur Civil.

T. A. BERRY, écuyer,
Secrétaire des travaux publics,
Toronto.

Appendice
(T.)

6 août.