

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, un 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		
		12x		16x		20x		24x		28x		32x

APPENDICE, N° 11,

DU

TREIZIÈME VOLUME.

APPENDICE

AU

TREIZIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX

DE

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

DEPUIS LE 5 SEPTEMBRE 1854, JUSQU'AU 30 MAI 1855, CES DEUX JOURS INCLUS,
DANS LA DIX-HUITIÈME ANNÉE DU RÉGNE DE NOTRE SOUVERAINE DAME
LA REINE VICTORIA.

1^{re} SESSION du 5^{me} PARLEMENT PROVINCIAL du CANADA:

SESSION, 1854-55.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

VOLUME XIII.

REPONSE

A une adresse de l'assemblée législative à son excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1854, priant son excellence de faire mettre devant cette chambre, “ un état, sous les titres ordinaires, des revenus et dépenses, du revenu brut du Canada, et du montant des paiements faits à même iceux durant les six mois de l'année fiscale expirée le 31 juillet dernier, y compris le département du bureau des postes ; aussi le montant des sommes au crédit du gouvernement dans les banques et autres institutions monétaires du Canada, ou ailleurs, ou prêtées à des particuliers ou dont le dépôt leur a été confié, jusqu'à une époque aussi récente qu'il sera au pouvoir des départements de l'inspecteur et du receveur-général de les procurer ; et un état du montant entier de la dette publique à la dite époque, y compris toutes sommes pour lesquelles la province a donné sa garantie, indiquant l'intérêt maintenant dû par des compagnies de chemin de fer ou autres compagnies incorporées, s'il y a tel intérêt, et le dit intérêt non payé ; indiquant aussi l'état du fonds consolidé d'emprunt municipal du Haut-Canada, et le revenu brut des réserves du clergé dans le Haut et le Bas-Canada, pendant les six mois à compter de l'époque de la clôture des comptes publics pour 1853.”

Par ordre,

P. J. O CHAUVEAU,
Secrétaire

Bureau du secrétaire,
Québec, 3 novembre, 1854.

No. 1.

Etat indiquant le revenu de la province du Canada, (non compris le revenu territorial) pour le semestre expiré le 31 juillet 1854, et aussi un précis des dépenses durant la même période.

1854.	DEPENSES.	Courant.	1854.	REVENU.	Courant.	Courant.
31 Juillet...		£ s. d.	31 Juillet...		£ s. d.	£ s. d.
	Intérêt sur la dette publique.....	11174 17 2		Droits de Douanes	573387 11 7	
	Liste civile cedule A.....	14887 9 8		Revenu des travaux publics.....	10626 4 0	
	do B.....	14134 8 5		Impôts sur 7 Rev. brut £38675 9 8 } les banques } Deduct. 24345 16 10 } Amendes de milices, etc... } Ames. et forfaiitures y com. les saisies } Revenu casuel } Fonds des hono. de Just., 12 Vic. c. 63 }	13410 12 7	
	Actes, Bas-Canada	4043 10 10			10 4 1	
	Actes, Haut-Canada	1585 2 2			959 6 7	
	Actes, Province du Canada.....	89643 19 6			8935 0 3	
	Budget 1851	2573 16 6			2112 5 4	
	do 1852	327 2 8				
	do 1853	44379 11 4				
	do 1854 (non voté)	67229 13 3				
	Excédant du revenu sur les dépenses	350519 11 6				
		273051 5 9				
		£ 623570 17 3				£ 623570 17 3

MEM.—Presque tout le montant du revenu territorial est perçu par le département des terres de la couronne, d'où il n'a été reçu aucun compte.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GENERAL,
Québec, 26 octobre, 1854.

No. 2.

ETAT des deniers au crédit du gouvernement du Canada, à la disposition du receveur général, dans les diverses institutions financières, ou autrement, dans cette province, le 1^{er} octobre 1854, indiquant quel montant porte intérêt et quel est le taux de l'intérêt.

	INSTITUTIONS.	Taux de l'intérêt.	Montants à intérêt.			Montants sans intérêt.			Totaux.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
1...	Banque du Haut-Canada	3 par cent.	100000	0	0	202008	16	8	302008	16	8	
2...	Banque de Montréal .....	.....	.....	.....	.....	8575	0	0	8575	0	0
3...	Banque de l'Amérique Britann. du Nd.	4 par cent.	75000	0	0	1585	14	10	76585	14	10	
4...	Banque du peuple	3 par cent.	50000	0	0	9513	13	9	59513	13	9	
5...	Banque commerciale, dist. de Midland	3 par cent.	100000	0	0	11783	5	5	111783	5	5	
6...	Banque de Québec .....	.....	.....	.....	.....	1271	18	0	1271	18	0
7...	Banque d'épargne de la cité et district de Montréal	4 par cent.	11000	0	0	.....	.....	.....	11000	0	0
8...	Banque de Gore .....	.....	.....	.....	.....	11085	8	3	11085	8	3
9...	Banque de la cité.....	.....	.....	.....	.....	40586	16	5	40586	16	5
			£	336000	0	0	286410	13	4	622410	13	4

E. E.

E. P. TACHÉ, R. G.

Bureau du receveur-général,
Québec, 20 octobre 1854.

Les sommes ne portant pas intérêt sont toutes payables à demande.

Les £100,000 dans la banque du Haut-Canada, à 3 par cent, payables à demande.

Les £75,000 dans la banque de l'Amérique Britannique du Nord, à 4 par cent, sujets à être retirés à 60 jours d'avis.

Les £50,000 dans la banque du peuple, à 3 par cent, sujets à être retirés à 60 jours d'avis, mais devant vraisemblablement y rester jusqu'à juillet 1855.

Les £100,000 dans la banque commerciale du District de Midland, à 3 par cent, sujets à être retirés à 60 jours d'avis, mais devant vraisemblablement y rester usqu'à juillet 1855.

Les £11,000 dans la banque d'épargne de la cité et district de Montréal, à 4 par cent, sujets à être retirés.

ETAT des sommes au crédit de la province, en Europe, sujettes à l'ordre du receveur général, le 1er octobre 1854.

	Sterling.	Courant.
	£ s. d.	£ s. d.
A la banque d'Angleterre	188 8 0	229 4 4
Avec Glyn, Mills et Cie.....	10375 14 4	12623 15 9
“ Baring Frères et Cie.....	1554 2 1	1890 16 7
Dans les trois par cent consolidés £260,000	275987 7 0	335784 12 3
	£ 288105 11 5	350528 8 11

E. P. TACHÉ, R. G.

Bureau du receveur-général,
Québec 20 octobre 1851.

No. 3.

ETAT de la dette publique du Canada, et aussi du montant pour lequel la province est partiellement responsable le 30 septembre 1854.

	£ s. d.	£ s. d.
Montant de la dette publique, 31 janvier 1854, voir dette publique, suivant l'état No. 44, comptes publics, 1853.....		4621290 8 7
Ajoutez—Débentures émises depuis le 31 janvier 1854, jusqu'au 30 septembre 1854, savoir:—		
Sous autorité de l'acte 12 Vic., c. 5	14416 2 6	
Do. d'actes du Haut-Canada	182 8 1	14598 10 7
	£	4635888 19 2
A déduire—Débentures rachetées du 31 janvier au 30 septembre 1854, savoir:—		
Emises sous l'autorité d'actes du Haut-Canada.....	14770 0 0	
Do do Bas-Canada	4000 0 0	
Do de l'acte 9 Vic., cap. 66	7000 0 0	
Do do 10 et 11 Vic., cap. 34	375 0 0	
Do do 11 Vic. cap. 9	2 0 0	
Do do 12 Vic. cap. 5	11506 2 6	
Do do 12 Vic., cap. 32	6825 0 0	
Sterling, cinq par cent débentures en Angleterre	220095 0 0	
		264573 12 6
Dette publique.....	£	4371315 6 8
Montant pour lequel la province est partiellement responsable, le 31 janvier 1854, voir comptes publics, 1853, No. 43, savoir:		2859397 16 1
Ajoutez—Débentures émises entre le 31 janvier 1854, et le 30 septembre 1854, savoir:		
Emises en vertu de l'acte 16 Vic., c. 22, débent. du prêt de Montréal	383766 13 4	
Do. pour le grand chemin de fer occidental	365000 0 0	
Do. pour le de chemin de fer du grand trouc.....	1101935 0 0	
		1850701 13 4
	£	4710099 9 5
Moins—Rachat de débentures émises en vertu de l'acte 9 et 10 Vic., c. 65 et 35.....		3675 0 0
Responsabilité partielle	£	4706424 9 5

Bureau de l'inspecteur-général,
Québec, 26 octobre 1854.

No. 4.

Cédule des débetures du prêt consolidé payées en vertu de l'acte 16 Victoria, chapitre 22, antérieurement au 31 juillet 1854, portant intérêt à 6 par cent. par année, et rachetables le 1er juillet 1873, pour les diverses municipalités dans le Haut-Canada.

NOMS DES MUNICIPALITES.	Montant courant.			Montant courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant suivant les comp. pub. 1853, No. 46, jusqu'au 31 Jan, 1854.	.....			492850	0	0
Ville de Norwich	50000	0	0			
do Woodhouse	20000	0	0			
do Woodstock (£100 dans le compte pour 1853)	24900	0	0			
do Niagara	25000	0	0			
do Cornwall	3000	0	0			
do Cobourg ..	43700	0	0			
do Port Hope	30000	0	0			
do Belleville	5000	0	0			
Comté d'Elgin	20000	0	0			
do Huron et Bruce	2000	0	0			
do Northumberland et Durham	30000	0	0			
Township d'Ops	20000	0	0			
do Elizabeth Sterling £10000	12166	13	4			
Ville de Brockville,..... do £20000	24333	6	8			
Comté de Lanark et Renfrew... do £40000	48666	13	4			
				358766	13	4
Montant total .....	..... £			851616	13	4

NOTE.—Débetures en sterling échangées, soit £60,000 sterling, au lieu des débetures provinciales émises en 1853, pour la ville de Bytown, £48,000, et pour celle de Prescott £25,000, étant une partie du montant qui paraît dans les comptes de 1853.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL.

Québec, 26 octobre, 1854.

No. 5.

ÉTAT du fonds consolidé d'emprunt municipal constitué en vertu de l'autorité de l'acte 16 Victoria, chapitre 22, indiquant le montant provenant de la vente de débentures, comme aussi les paiements faits aux diverses municipalités, et les dépenses payables à même icelles, à venir au 31 juillet, 1854.

PAIEMENTS.	Courant.		Courant.		SOMMES REÇUES.	Courant.		Courant.		
	£	s. d.	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.	
Paiements faits aux municipalités suivantes, savoir :—					Balance suivant les comptes publics pour 1853, No. 47, au 31 janvier 1854...	13671	3 9			
Township de Stanley	2500	0 0			Moins—Remboursé à J. F. Bradshaw pour Lincoln et Welland.....	12000	0 0			
Ville de Cebourg	25000	0 0			Sommes provenant de débentures du 31 janvier, 1854, au 31 juillet, 1854, vendues au pair, savoir :—			1671	3 9	
do Niagara	25000	0 0			Ville de Cobourg	25000	0 0			
do Woodstock	25000	0 0			do Niagara	25000	0 0			
do Port Hope	30000	0 0			do Woodstock (£100 paraît sur les comptes de 1853.).....	24900	0 0			
do Belleville	5000	0 0			do Port Hope	30000	0 0			
do Cornwall	3000	0 0			do Belleville	5000	0 0			
Township d'Ops.....	20000	0 0	167500	0 0	do Cornwall	3000	0 0			
Comté de Huron et Bruce	20000	0 0			Township d'Ops.....	20000	0 0			
do Northumberland et Durham.....	30000	0 0			Comté d'Huron et Bruce.....	20000	0 0			
					do Northumberland et Durham.....	30000	0 0			
Payé à Rawdon, Wright, Hatch et Edson pour bons d'emprunt municipal etc			1190	2 7	Balance.....			164900	0 0	
								2118	18 10	
Balance.....			168690	2 7						
			£	2118	18 10			£	168690	2 7

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL,
Québec, 26 octobre, 1854.

No. 6.

Etat indiquant les recettes et paiements pour intérêt sur les débentures du fonds consolidé d'emprunt municipal émises en vertu de l'autorité de l'acte 16 Victoria, chap 22, entre le 31 janvier et le 31 juillet, 1854.

PAIEMENTS.	Courant.	SOMMES REÇUES.	Courant.
	£ s. d.		£ s. d.
1854. 31 Janvier ...		Montant reçu des trésoriers des diverses municipalités ci-dessous énumérées, pour intérêt devenu dû sur les débentures du fonds consolidé d'emprunt municipal, déduisant 2 par cent. (tel que stipulé par l'acte ci-dessus) pour former un fonds d'amortissement:	
Balance suivant les comptes publics, état numéro 48	943 4 5	Ville de Cobourg..... £75000 { £30000 7 Mars, 1853, au 31 Déc., 1853 } do Prescott..... { £45000 14 Sept. do au 31 Juin, 1854 } do Bytown..... 25000 31 Octobre, 1853, do do Woodstock..... 50800 17 do 1854, do do Port Hope..... 25000 25 Janvier, 1853, do do do..... 50000 31 Décembre, 1853, do do Niagara..... 30000 31 Mars, 1854, do do do..... 15000 31 Décembre, 1853, do do do..... 25000 23 Février, 1854, do do Ste. Catherine..... 12500 17 Octobre, 1853, do Comté de Grey..... 4000 31 Décembre, do do Oxford..... 5000 24 Octobre, do do Perth..... 22000 31 Décembre, do do Lambton..... 4000 14 do do do Lincoln et Welland... 12000 17 Octobre, do Township de Woodhouse .. 20000 13 Janvier, 1854, do do Norwich..... 50000 do do do Hope..... 15000 31 Décembre, 1853, do do Middleton..... 1250 26 Novembre, do do Ops..... 20000 14 Décembre, do do Stanley..... 2500 17 do do Balance	2274 13 2 1004 15 11 2124 13 2 645 4 2 1500 0 0 453 14 0 450 0 0 531 3 3 120 0 0 206 14 3 660 0 0 131 16 9 509 18 4 555 12 4 1389 0 10 450 0 0 44 18 0 600 0 0 93 9 11 7719 18 10
Balance rapportée.....	£ 7719 18 10		£ 21995 15 8
Paiements additionnels à venir au 30 Sept. 1854... £	538 19 5	Recettes additionnelles à venir 30 septembre, 1854.....	£ 7862 13 5

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL, Québec 26 octobre, 1854.

No. 7.

Etat des recettes pour le fonds d'amortissement d'emprunt municipal consolidé, constitué en vertu de l'autorité de l'acte 16 Victoria, chapitre 22, indiquant le montant au crédit de ce fonds, le 31 juillet 1854.

		Courant.		Courant.				
		£	s.	d.	£	s.	d.	
Reçu des trésoriers des diverses municipalités, énumérées plus bas, les sommes suivantes pour intérêt sur les débetures d'emprunt municipal, à venir au 31 jan. 1854, voir les comptes publics No. 49					400 ⁰⁰			
Recettes additionnelles, du 31 Janvier, 1854, au 31 Juillet, 1854:								
	£							
Ville de Cobourg	30000	7 Mars, 1853, au 31 Décembre, 1853.....	758	4	4			
do Prescott	45000	14 Sept., do do	334	18	7			
do Bytown	25000	31 Octobre, 1853, au 30 Juin, 1854	708	4	4			
do Woodstock	50000	17 do do do	215	1	4			
do Port Hope	25000	25 Janvier, 1854, do	500	0	0			
do do	50000	31 Décembre, 1853, do	151	4	7			
do Niagara	30000	31 Mars, 1854, do	150	0	0			
do do	15000	31 Décembre, 1853, do	176	14	3			
do Ste. Catherine..	25000	23 Février, 1854, do	177	1	1			
Village de Par	12500	17 Octobre, 1853, do	100	0	0			
Comté de Grey	10000	31 Décembre, do do	40	0	0			
do Oxford	4000	do do do do	68	18	1			
do Perth	5000	24 Octobre, do do	220	0	0			
do Lambton	22000	16 Août, do do	43	18	10			
do Lincoln and Welland	4000	14 Décembre, do do	169	19	5			
do Perth	12000	17 Octobre, do do	1250	0	0			
Township de Woodhouse.	125000	31 Décembre, 1850, do	185	4	1			
do Norwich ...	20000	13 Janvier, 1854, do	463	0	3			
do Hope	50000	do do do do	159	0	0			
do Moulton and Sherbrooke.	15000	31 Décembre, 1853, do	50	0	0			
do Middleton ...	5000	do do do do	14	19	3			
do Bertie	1250	26 Novembre, do do	100	0	0			
do do	10000	31 Décembre, do do	0	10	0			
do Ops	20000	Restant dû au 31 Décembre, 1853.....	200	0	0			
do Stanley	2500	14 Décembre, 1853, au 30 Juin, 1854	31	3	3			
do Brantford ...	2500	17th do do do	125	0	0			
do Wainfleet ...	12500	31st do do do	50	0	0			
	5000	31st do do do						
					6434	1	8	
					£	10441	19	4
Recettes additionnels à venir au 30 Septembre, 1854.....					£	671	4	7

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL,
 Québec, 26 Octobre, 1854.

No. 8.

ÉTAT indiquant le revenu des réserves du clergé dans le Haut et le Bas-Canada, pour les six mois expirés le 31 juillet, 1854, (à compte du fonds du revenu pour distribution.)

	£ s. d.	£ s. d.
Revenu du clergé Haut-Canada, anciennes ventes—		
Intérêt sur versements	6671 10 3	
Rentes de lots à bail.....	3002 16 0	
Intérêt pour placements en débetures.....	5804 1 9	
		15478 8 0
Revenu du clergé, Haut-Canada, nouvelles ventes—		
Intérêt sur versements.....	9894 1 1	
Intérêt pour placement en débetures	4875 5 0	
		14769 6 1
Revenu du clergé, Bas-Canada, anciennes ventes—		
Intérêt sur placements en débetures		1505 0 8
Revenu du clergé, Bas-Canada, nouvelles ventes—		
Intérêt sur versements	274 0 11	
Intérêt sur placements en débetures	63 10 0	
		337 10 11
Total du revenu dans le Haut et le Bas-Canada		£ 32090 5 8

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL,
Québec, 26 octobre, 1854.

No. 9.

ÉTAT indiquant les recettes en argent à compte des réserves du clergé dans le Haut et le Bas-Canada, pour les six mois expirés le 31 juillet, 1854, (à compte du fonds des réserves pour placement.)

	£ s. d.	£ s. d.
Réserves du clergé, Haut-Canada, anciennes ventes—		
Pour versements		6248 15 4
Réserves du clergé, Haut-Canada, nouvelles ventes—		
Pour versements	40795 19 9	
Pour inspections	791 10 0	
Pour rente antérieurement à la vente	1856 16 10	
		43444 6 7
Réserves du clergé, Bas-Canada, anciennes ventes—		
Pour versements		596 13 10
Réserves du clergé, Bas-Canada, nouvelles ventes—		
Pour versements	2126 15 0	
Pour inspections	49 2 6	
Pour rente antérieurement à la vente	94 13 3	
		2270 10 9
Total des réserves pour placement.....		£ 52560 6 6

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL,
Québec, 26 octobre, 1854.

DEPARTEMENT DES POSTES.

Québec, 31 octobre, 1854.

MONSIEUR.—Je suis chargé par le maître-général des postes de vous dire, en réponse à votre lettre de ce jour demandant un état des recettes et des dépenses du département des postes durant les six mois expirés le 31 juillet dernier, (et par conséquent commençant le 1er février,) que les renseignements demandés se trouvent compris, pour les deux premiers mois de la période mentionnée dans le rapport annuel, jusqu'au 31 mars 1854, maintenant à la veille d'être terminé pour être soumis par l'entremise de son excellence à la législature; mais on ne pourrait sans un travail considérable fournir un état de cette nature pour les quatre mois expirant le 31 juillet; la chose ne serait même guère possible, parceque la date mentionnée ne correspond pas avec le temps où nos maîtres de poste transmettent leurs comptes trimestriels, savoir, les 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre de chaque année.

Je prendrai la liberté de saisir cette occasion pour expliquer que la complétion des comptes annuels et des rapports statistiques dans la forme requise par le statut pour l'année expirée le 31 mars 1854, a été inévitablement remise par la grande presse d'autres affaires qui ne pouvaient souffrir de retard, et qui provenaient de diverses causes, mais principalement de l'augmentation considérable des travaux du département par l'accroissement continu de nouvelles routes de poste et de nouveaux officiers, du travail énorme auquel a donné lieu le transfert du contrat pour le transport des malles au grand chemin de fer occidental et autres chemins de fer récemment ouverts, et la réorganisation qui s'en est suivi de tout le système des routes de poste dans les diverses sections du pays que traversent ces chemins, et du dérangement des affaires du bureau de poste occasionné par l'état de maladie qui a régné dans la province durant la saison qui vient de s'écouler.

Telles sont les causes qui, en dépit de tous les efforts qui ont été faits pour faire face aux difficultés, ont invariablement retardé le règlement des affaires de compte, et la collection des matériaux nécessaires pour la compilation du rapport et de l'état en question. Durant cet intervalle cependant, les officiers surintendants du département ont été nécessairement forcés de consacrer une part plus qu'ordinaire de leur attention à prévenir ou corriger les irrégularités dans le service de la malle, au préjudice de toute affaire qui pouvait se remettre, et si ce parti n'avait pas été pris, toute la correspondance du pays serait tombée dans une confusion irrémédiable.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. H. GRIFFIN,

Secrétaire.

E. A. MEREDITH, ECUYER,
Assistant-secrétaire, etc, etc.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Québec 2 novembre, 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 31 ultimo.

J'inclus avec la présente un état des dépenses et des recettes de ce département pour le semestre expiré le 30 juin dernier, indiquant un excédant de onze mille huit cent quarante louis et cinq deniers, des recettes sur les dépenses. On ne saurait fournir d'état jusqu'au 31 juillet, parceque les rapports des agents ne nous sont pas encore parvenus.

J'ai à faire remarquer que le compte de commission n'est pas ordinairement fermé avant le 31 décembre de chaque année ; la somme de huit cent quatre-vingt quatre louis, dont l'état doit par conséquent être considérée comme approchant du montant véritable.

Les recettes pour le bois sont perçues pour la plus grande partie durant la dernière partie de l'année.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. N. MORIN,
C.

E. A. MEREDITH, ECUYER.

Assistant-secrétaire, etc., etc.

Etat des recettes et dépenses du département des terres de la couronne, pour le semestre expiré le 30 juin, 1854.

		DEBOUTS.		RECETTES.			
		£	s. d.	1854.	RECETTES.	£	s. d.
1854.							
30 juin.....	Montant de scrip pour terres racheté, H. C.....	337	4 0	June 30	Montant de ventes de la couronne, H. C.....	16376	19 7
" "	do do do B. C.....	35	0 0	" "	do do B. C.....	2255	8 3
" "	do pour exploration de chemins de colonisation Haut-Canada.....	410	11 6	" "	do rentes de la couronne.....	195	14 3
" "	do do Bas-Canada.....	632	10 1	" "	do rentes et arrérages.....	87	17 9
" "	do do pour arpentages, Bas-Canada.....	3379	7 11	" "	do des bois et forêts.....	2699	9 3
" "	do do Haut-Canada.....	1462	12 8	" "	do du fonds des honoraires.....	217	15 5
" "	do pour annonces officielles, Bas Canada.....	94	9 1	" "	do de droits casuels.....	30	2 9
" "	do do Haut-Canada.....	48	12 4	" "	do mines.....	1242	7 10
" "	do pour déboursés d'une nature générale.....	1466	2 10		do compte du gouvernement.....		
" "	do pour frais de port des agents, H. C.....	7	5 3		Suretés.....		
" "	do do B. C.....	2	14 8		do } £368 12 11		
" "	do pour frais de port du bureau.....	292	9 6		Moins — en diverses sommes } 31 16 1		
" "	do des Salaires.....						
" "	do Moins—Commission des écoles et clergé.....	884	0 0				
	Balance.....	3413	11 8				
		11840	0 5				
		23422	11 11				
		£				£	23422 11 11

A. N. MORIN, C.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 2 novembre, 1854.

REPONSE

A une adresse de l'Assemblée législative, du 16 du mois dernier, pour copie de deux pétitions du maire et des habitants de Brockville et de Cornwall, respectivement, relatives au transport des immigrants par les eaux de l'intérieur de la province.

Par ordre,

PIERRE J. O. CHAUVEAU,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,
Québec, 2 novembre, 1854.

Copie.

BROCKVILLE, août 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour la considération du gouvernement exécutif, la pétition ci-inclus de plusieurs des habitants de Brockville, demandant de régler le transport des passagers par les eaux de l'intérieur.

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

(Signé) JOHN CRAWFORD,
Maire.

L'honorable P. J. O. CHAUVEAU,
Secrétaire provincial, Québec.

A son excellence James Comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur-général de l'Amérique-Britannique du Nord, etc., etc., en conseil.

LA PETITION DES SOUSSIGNES HABITANTS DE LA VILLE DE
BROCKVILLE ET SES ENVIRONS,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que durant le temps que durera l'épidémie qui règne aujourd'hui, il est grandement important que les dispositions salutaires de l'acte 16 Victoria, chap. 167, à l'égard du nombre de passagers de pont qui peuvent être transportés par les bateaux-à-vapeur de cette province, soient immédiatement mises en force.

Que dans l'intérêt de la santé générale de la province aussi bien que de celle des émigrants qui mettent le pied sur nos rivages, il est absolument nécessaire de mettre fin de suite au système qu'on suit aujourd'hui et qui consiste à encombrer les bateaux-à-vapeur qui voyagent sur nos rivières de passagers de pont.

dont le nombre n'est limité que par la volonté des propriétaires ou la dimension des vaisseaux, sans égard, dans beaucoup de cas, à la santé ou à la commodité des passagers.

Que déjà, dans diverses circonstances, la maladie s'est déclarée sur les *steamers* durant leur trajet, et de cette manière le fléau s'introduit dans des endroits qu'il n'aurait pas visités sans cela.

C'est pourquoi vos pétitionnaires, persuadés que leur prière est conforme à tous les principes d'humanité et de justice publique et qu'elle tend à assurer la santé générale, supplient humblement votre excellence en conseil de vouloir bien adopter tel ordre en conseil qui vous paraîtra juste pour déterminer et régler le nombre de passagers de chambre et de pont qui pourront être transportés par les bateaux-à-vapeur dans cette province; et de vouloir bien en outre le faire mettre immédiatement en force, en vertu des dispositions du dit acte.

Et vos pétitionnaires, par devoir comme par inclination, ne cesseront de prier.

(Signé) JOHN CRAWFORD,
Maire et autres.

Brockville, 9 août, 1854.

CORNWALL, 11 Août, 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre par votre entremise, pour la considération du conseil exécutif, la pétition ci-incluse que je prends la liberté de recommander à votre attention.

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

(Signé) WM. CLINE.

A l'honorable P. J. O. CHAUVEAU,
Secrétaire provincial, Québec.

A son excellence James Comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord, etc. etc. etc., en conseil.

LA PETITION DES SOUSSIGNES HABITANTS DE LA VILLE DE BROCKVILLE ET SES ENVIRONS.

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que durant le temps que durera l'épidémie qui règne aujourd'hui, il est grandement important que les dispositions salutaires de l'acte 16 Victoria, chap. 167, à l'égard du nombre de passagers de pont qui peuvent être transportés par les bateaux-à-vapeur de cette province, soient immédiatement mises en force.

Que dans l'intérêt de la santé générale de la province aussi bien que de celle des émigrants qui mettent le pied sur nos rivages, il est absolument nécessaire de mettre fin de suite au système qu'on suit aujourd'hui et qui consiste à encombrer les bateaux-à-vapeur qui voyagent sur nos rivières de passagers de pont dont le nombre n'est limité que par la volonté des propriétaires ou la dimension des vaisseaux, sans égard, dans beaucoup de cas, à la santé ou à la commodité des passagers.

Que déjà dans diverses circonstances, la maladie s'est déclarée sur les *steamers* durant le passage, et de cette manière le fléau s'introduit dans des endroits qu'il n'aurait pas visités sans cela.

C'est pourquoi vos pétitionnaires, persuadés que leur prière est conforme à tous les principes d'humanité et de justice publique et qu'elle tend à assurer la santé générale, supplient humblement votre excellence en conseil de vouloir bien adopter tel ordre en conseil qui vous paraîtra juste pour déterminer et régler le nombre de passagers de chambre et de pont qui pourront être transportés par les bateaux-à-vapeur dans cette province; et de vouloir bien en outre le faire mettre immédiatement en force, en vertu des dispositions du dit acte.

Et vos pétitionnaires, par devoir comme par inclination, ne cesseront de prier.

(Signé,)

ANDREW ELLIOT,
Maire et autres.

Cornwall, 11 août, 1854.

BUREAU CENTRAL DE SANTE,
QUEBEC, 19 Août, 1854.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre au sujet des habitants de Brockville et Cornwall, je suis chargé de dire :

Que le bureau central de santé ayant consulté les autorités suivantes, "Actes impériaux," "Passagers, 15 et 16 Victoria, ch. 44," "Marins, 13 et 14 Victoria, ch. 93," au sujet de l'espace qui doit être accordé généralement ou individuellement aux passagers par les *steamers* et autres vaisseaux, et ayant pris le témoignage des capitaines les plus expérimentés des bateaux-à-vapeur voyageant entre Québec et Montréal, est d'opinion que durant le règne d'une épidémie comme celle qui visite maintenant cette province, le plus petit espace à accorder à chaque émigré adulte devrait être de neuf pieds en superficie sur le pont ou la partie du pont assignée aux émigrés, dans les *steamers* qui voyagent entre Québec et Montréal, et que dans les bateaux-à-vapeur du Haut-Canada et ceux qui voyagent en droite ligne, le plus petit espace devrait être de douze pieds en superficie.

Le bureau recommande qu'en tout temps le moindre espace pour chaque émigré adulte soit de six pieds en superficie; pourvu toujours que dans les saisons salubres, aussi bien qu'en temps de maladie, le pont destiné aux passagers émigrants ne soit couvert d'aucune sorte d'effets ou marchandises, à part le bagage des émigrants.

Le bureau recommande que tous les bateaux-à-vapeur qui transportent des passagers sur les eaux de cette province soient mesurés, et que leur capacité soit, conformément à cette règle, constatée et enregistrée, afin que toute contravention à la règle soit de suite découverte et punie.

Le bureau recommande respectueusement mais instamment au gouvernement la nécessité urgente de remédier de quelque manière aux défauts du système de transport des émigrants par les eaux de cette province.

Il existe, dans l'opinion de votre comité, deux grands défauts à ce sujet, 1o. irrégularité et défaut d'emménagement suffisant à bord des bateaux-à-vapeur; 2o. commodités insuffisantes sur terre aux diverses stations entre lesquelles voyagent ces vapeurs et où sont généralement débarquées leur passagers.

Le bureau est d'opinion, d'après les renseignements pratiques qu'il a obtenus, qu'il serait impossible aujourd'hui, et peut être à l'avenir, vu le manque de bateaux-à-vapeur, de transporter le flot d'émigration qui gagne le haut de la province avec toute la régularité désirable, spécialement dans les temps d'épidémie, où le nombre de passagers dans chaque vaisseau devrait être limité comme on l'a suggéré. Il est donc évident, comme le suggèrent l'humanité et l'expédition politique, qu'il devrait être construit dans les principales cités de cette province ou dans les environs (comme il a déjà été mentionné au gou-

vernement) des dépôts où les émigrants pourraient, avec sûreté pour eux et pour toute la société en général, attendre le moment de leur embarquement pour leur destination à l'ouest.

Ces dépôts devraient être assez spacieux pour loger le nombre probable d'émigrés qui pourraient arriver, et pour leur permettre d'y rester un temps raisonnable, s'ils désiraient s'établir dans l'endroit, et qu'il ne pussent trouver de logement ailleurs.

Les dépôts pourraient être disposés de manière à ce que les bateaux-à-vapeur pussent débarquer les émigrants là ou près de là, et qu'ils pussent y être reçus par les officiers attachés au département de l'émigration, dont le devoir devrait être, entre autres choses, de les mettre en garde contre ces articles de diète qui sont toujours recherchés avec trop d'activité par ceux qui arrivent d'un voyage sur mer.

Le premier et le plus considérable de ces dépôts devrait être près de Québec, et le bureau espère qu'il ne se passera pas une autre saison avant qu'il en soit construit un dans l'endroit qu'on jugera le plus convenable.

Ces dépôts une fois établis dans toute la province, la coutume de transporter les émigrants directement jusqu'à Hamilton ou autres ports de l'ouest pourrait être discontinuée, parce qu'on pourrait ainsi de temps à autre nettoyer les vaisseaux, et que les passagers pourraient aussi se laver, ce qui serait très favorable à la santé.

En définitive le bureau prend la liberté de réitérer l'opinion qu'il a déjà exprimée, et qui a été appuyée par le rapport du bureau local de santé de Cornwall, c'est-à-dire, que tout bateau-à-vapeur devrait, durant les temps d'épidémie, être obligé d'avoir un médecin à bord.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

(Signé)

THOMAS BLATHERWICK,

Secrétaire.

L'honorable P. J. O. Chauveau,
Secrétaire Provincial, Québec.

QUÉBEC :

IMPRIME PAR LOVELL ET LAMOUREUX,

RUE LA MONTAGNE.

REPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 26 du mois dernier, pour un état des licences accordées pour l'exploitation des mines et minéraux dans le Bas-Canada, depuis 1847 jusqu'au 24 du mois dernier.

Par ordre,

PIERRE J. O. CHAUVEAU,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Québec, 3 novembre, 1854.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

Québec, 2 novembre, 1854.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 27 du mois dernier, j'ai l'honneur de dire qu'à la connaissance de ce département, il n'a été accordé aucune licence régulière pour l'exploitation des mines dans le Canada Est, à l'exception de deux patentes pour exploration de mines émises en faveur de MM. DeLéry, et la curatrice de l'honorable Ross Cuthbert, enregistrées dans le bureau du régistrateur provincial. Je puis ajouter cependant, que permission de commencer les explorations de mines a été accordée aux personnes suivantes: M. Richard Oatey, MM. Lewis Sleeper et autres, et M. Pemberton, par lettres dont copie est ci-jointe.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. N. MORIN,

Commissaire des terres de la couronne.

ETIENNE PARENT, écuyer,

Assistant secrétaire provincial Est, Québec.

Copie.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

Montréal, 10 mai, 1851.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la demande de Lewis Sleeper et autres, pour permission d'exploiter les mines d'or dans Jersey, Linière Waterford, Craunbourne et Ware ayant été soumise à la considération de son excellence le gouverneur général en conseil, ces parties ont eu la permission de commencer leurs opérations sur la rivière Metgermet ou ses tributaires, sujet aux termes, conditions et restrictions suivantes qui ont été arrêtés comme les termes auxquels les privilèges pour l'exploitation des mines seront accordés à l'avenir.

1. L'octroi sera un bail de sept années, pouvant être renouvelé au choix des locataires, sur paiement pour les sept premières années d'un vingtième du minéral obtenu et mis en état propre au commerce.

2. Le locataire s'arrangera avec le propriétaire des terres concédées ou les seigneurs pour toutes les réclamations auxquelles la dite exploitation pourrait donner lieu.

3. Avant que l'octroi sera accordé, l'exploration nécessaire devra être terminée et un plan régulier de la localité transmis au gouvernement.

4. Pour mettre le locataire en état d'exploiter le dit lot de mines, les droits seigneuriaux lui seront remis pour la première année, à compter du jour du dit bail.

5. L'octroi ne pourra s'étendre sur une plus grande étendue que cinq milles sur un cours d'eau sur un quart de mille de chaque côté des rives.

6. Les locataires seront tenus d'employer tous les jours sur la location, pendant tout le temps que la location sera exempte des gelées ou des inondations, trois bons travailleurs par mille ou quinze pour une location de cinq milles,—le non accomplissement de cette condition entraîne forfaiture du bail.

7. Le locataire sera tenu d'entrer régulièrement sur une carte la partie de terrain qu'il aura exploitée et épuisée, d'en fournir une copie au besoin, et de rendre compte annuellement au gouvernement de la qualité du métal dû pour droit de seigneur, le gouvernement ayant le choix de prendre le dit droit de seigneur en nature ou en valeur, avec le droit d'examiner les livres du locataire à son gré. De fausses entrées faites malicieusement entraîneront forfaiture du bail et une amende jusqu'au montant du dommage constaté.

8. Le locataire sera tenu sous peine de confiscation de son bail, de tenir des livres réguliers du nombre de personnes employées chaque jour durant la saison des mines et de l'exacte quantité de métal produite par la location, et d'en transmettre tous les ans une copie certifiée sous serment comme compte correct du fait sur la location et du métal qui en a été extrait dans un état propre au commerce.

9. Le droit de seigneur ou le pourcentage dans le cas où les terres auxquelles l'octroi peut s'étendre, se trouveraient des terres non concédées de la couronne, sera un quinzième du métal extrait.

10. Les comptes seront transmis au département des terres de la couronne, et le droit de seigneur ou pourcentage sera délivré ou payé aux lieux que décidera l'honorable commissaire des terres de la couronne.

Vous voudrez donc bien informer vos clients de la nature des conditions ci-dessus énoncées, et me laisser savoir s'il sont prêts à accepter le bail afin qu'il soit pris des mesures pour mener l'affaire à fin.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

FÉLIX FORTIER,

Pour le commissaire des terres de la couronne.

EDOUARD CLACKMEYER, écuyer,
Notaire public, Québec.

Vraie copie,
(Signé,) FELIX FORTIER,
Pour le commissaire des terres de la couronne.

Copie.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.
Montréal, 26 avril, 1851.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que votre demande pour permission d'exploiter des mines sur une certaine étendue de terres qui bordent une partie des Rivières du Loup et Chaudière, a été favorablement accueillie; pourvu que vous vous arrangiez avec les propriétaires des terres déjà concédées ou avec les seigneurs, pour toutes réclamations auxquelles la dite exploitation pourrait donner lieu, et sujet de plus aux conditions qui vous seront expliquées au long si vous passez à ce bureau.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

FELIX FORTIER.

Pour le commissaire des terres de la couronne.

M. RICHAD OATEY,
SOINS DE J. J. GIBB, écuyer,
Notaire, Montréal.

Vraie copie,
(Signé,) FELIX FORTIER,
Pour le commissaire des terres de la couronne.

Les conditions mentionnées dans la lettre qui précède sont celles qui sont contenues dans la lettre ci-jointe adressée à M. Clackmeyer.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

Québec, 16 août, 1854.

MONSIEUR,—Relativement à votre demande du 30 ultimo, concernant l'exploitation des mines sur la rivière Etchemin dans la paroisse St. Anselme, dans la seigneurie de Lauzon, j'ai l'honneur de vous dire qu'il n'existe aucune objection à ce que vous commenciez vos opérations, pour extraire le cuivre et tous autres métaux, excepté l'or, sur aucune partie de la dite rivière appartenant à la couronne, sujet aux règlements que le gouvernement pourra plus tard établir, et aussitôt que la localité que vous occuperez aura été arpentée et qu'un plan en aura été fait, vous voudrez bien transmettre ce dernier au gouvernement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOHN ROLPH,

Pour le commissaire des terres de la couronne.

A l'honorable GEO. PEMBERTON, etc., Québec.

Vraie copie,

FELIX FORTIER,

Pour le commissaire des terres de la couronne.

QUEBEC :

IMPRIME PAR LOVELL ET LAMOUREUX.

RUE LA MONTAGNE.

REPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 15 septembre dernier, pour copies de tous les documents relatifs à une étendue de terre en litige entre les habitants de Russelltown et le seigneur de Beauharnois.

Par ordre,

PIERRE J. O. CHAUVEAU,
Secrétaire,

Bureau du Secrétaire,
Québec, 7 novembre 1854.

Liste des documents, procédés, rapports, lettres, etc., relatifs à la seigneurie de Beauharnois.

1729, avril 12,—Concession de la seigneurie de Beauharnois.

1773, avril 12,—Plan de la ligne de séparation entre les provinces de Québec et New-York, par M. Collins, D. A. P.

1793, mars 10,—Ligne de séparation entre Beauharnois et Hemmingford, par M. Kilburn.

1794, mars 14,—Retour (non signé) délivré le 4 août 1795.

1807 et 1808,—Plan de la seigneurie de Beauharnois, par M. Sax.

1820, nov. 13,—Extrait d'un rapport de Mr. l'inspecteur-général Bouchette.

1823, oct. 9,—Lettre de Jos. Bouchette, A. G.

1830, mars 14,—Observations de Mr. l'arpenteur-général Bouchette, sur les bornages et superficies de la seigneurie.

Extrait d'un rapport fait par le conseil législatif en comité, daté 29 mars 1830, et signé par H. W. Ryland.

1830, juil. 31,—Instructions à MM. Stevenson et Arcand.

1830, sept. 24,—Procès verbal d'arpentage par MM. Stevenson et Arcand.

1831, avril 8,—Lettre de Joseph Bouchette, écuyer, D. A. G.

1831, avril 10,—Pétition de James Duncan et autres, demandant qu'il leur soit accordé des titres sur certaines terres.

1831, mai 21,—Rapport d'un certain comité concernant la pétition sus-mentionnée.

1831, mai 23,—Ordre final en conseil sur le rapport de MM. Stevenson et Arcand, refusant la demande des pétitions.

1831, mai 23,—Lettre de H. W. Ryland.

1831, oct. 25,—Pétition d'Edward Ellice, écuyer, à sa majesté pour commutation.

1831, déc. 14,—Avis public d'Edward Ellice, écuyer, par son procureur John Forsyth.

1832, fév. 5,—Pétition de John Manning et autres, contre la commutation.

1832, fév. 1,—Pétition de Robert Dunn et autres, contre la commutation.

1832, fév. 17,—Lettre de John Manning à l'honorable H. W. Ryland.

1832, mars 17,—Lettre de John Manning au lieutenant colonel Craig.

- 1832, mars 17,—Petition de John Manning.
 1832, juil. 11,—Lettre de O. Stuart à l'honorable H. W. Ryland.
 1832, juil. 21,—Pétition d'Edward Ellice à Lord Aylmer, pour commutation de tenure.
 1832, juil. 23,—Lettre de G. O. Stuart, écuyer, au lieutenant colonel Craig.
 1832, août 13,—Ordre du conseil exécutif, accordant la communication des oppositions à la commutation.
 1832, août 21, }
 1832, août 24, } Réponses des seigneurs.
 1832, sept. 4, }
 1832, oct. 1,—Procuration par Samuel Gerrard, écuyer, à George Okill Stuart,
 1832, oct. 4,—Réponse de G. O. Stuart à H. W. Ryland, écuyer.
 1832, oct. 6,—Lettre de H. W. Ryland au lieutenant colonel Craig.
 1832, oct. 8,—Pétition de John Manning.
 1832, oct. 20,—Acte de cession.
 1832, oct. 24,—Protêt par John Manning à Samuel Gerrard, esqualité.
 1832, déc. 1,—Réponse des habitants.
 1832, déc. 3,—Lettre de H. W. Ryland au lieutenant colonel Craig.
 1832, déc. 7,—Lettre de H. W. Ryland.
 1832, déc. 21,—Rapport du comité du conseil exécutif sur la pétition pour commutation.
 1833, jan. 24,—Ordre approuvé en conseil, relativement au rapport susdit.
 1833, fév. 4,—Lettre de H. Craig au Greffier du conseil exécutif.
 1833, fév. 13,—Extrait d'un rapport du conseil.
 1833, mars 16,—Description d'une partie de la seigneurie de Beauharnois, non concédée.
 1833, avril 6,—Rapport de John Davidson et M. Bell
 1833, avril 12.—Lettre de G. O. Stuart au lieutenant colonel Craig.
 1833, mai 10,—Lettres patentes, accordant la commutation à Edward Ellice, écuyer.
 1843.....—Trois pétitions d'Andrew Colville.
 1845, avril 19,—Pétition d'Andrew Colville, lettres, documents, &c., y relatifs.
 1846, août 18,—Lettre de D. B. Papineau.
 1846, juil. 27,—Lettre de E. Colville à l'honorable D. Daly.
 1847, avril 28,—Pétition du révérend M. Félix Perrault, demandant une décision, et la lettre du même datée le 3 mai 1847, accompagnant la pétition.
 1847, mai 23,—Lettre de M. Perrault, pressant la décision.
 1847, mai 28,—Lettre de A. Léricher, contenant une lettre de L. G. Lalanne.
 1847, juil. 22,—Lettre de M. le curé Perrault, demandant des titres pour certaines terres appartenant à la couronne.
 1847, avril 12,—Rapport de T. Bouthillier, etc.
 1847, avril 21,—Rapport de T. Bouthillier, constatant le résultat des arpentages et démontrant l'excédant de terre en la seigneurie (avec un plan.)
 1847, juin 15,—Lettre du commissaire des terres de la couronne, Price, à Armstrong.
 1848, juil. 7,—Lettre de James Armstrong avec une pétition de T. Resther et autres, du 5 du même mois.
 1848, juil. 28,—Pétition de René Grégoire, demandant l'intervention de la couronne dans la poursuite pendante.
 1848, août 5,—Pétition de Fisher Ames et autres, demandant un nouvel arpentage et l'intervention du gouvernement.
 1850, juil. 20,—Pétition de Fisher Ames et autres, ayant rapport à toute l'affaire depuis la cession originale, et demandant des instructions pour les arpen-

teurs. Pétitions, correspondances et documents de M. Ellice relatifs à la commutation. Copics des lettres patentes et procédures par *scire facias* pour en prouver la validité, avec l'arpentage de Lalanne (26 septembre 1829) de la ligne d'Hammingford, et de la déposition de l'arpenteur Barrett, dans la cause *Ellice vs. Manning* (28 mars 1843.)

- | | |
|----------------|---|
| 1850, fév. 1, | } Lettre de A. Robertson, écuyer, et réponses de J. Leslie, S. P. (avec un plan.) |
| 1850, fév. 5, | |
| 1850, fév. 7, | |
| 1850, mars 7, | |
| 1850, mars 13, | |
- 1851, mai 23,—Rapport de Joseph Bouchette, écuyer, ayant rapport à toute l'affaire depuis la cession originale.
- 1851, avril 1,—Factum du demandeur dans la cause d'Andrew Colville, Russell Ellice et John Abel Smith, demandeurs, et Thomas Dunn, défendeur.
- 1852, oct. 20,—Pétition d'Edward Ellice, demandant intervention.
- 1853, juil. 4,—Pétition d'A. Léricher, alléguant une possession de 31,000 acres de terres durant 30 et 40 ans.
- 1853, août 9,—Lettre de J. O. Bureau, notaire, se plaignant de la permission accordée au seigneur au nom de la couronne.
- 1853, sep. 12,—Lettre d'Ovide LeBlanc, M. P. P., communiquant une résolution passée à une assemblée des habitants, et demandant une investigation minutieuse de leurs réclamations.
- 1853, nov. 14,—Lettre de D. Latte et autres, au sujet de la pétition du 4 juillet 1853.
- 1854, fév. 17,—Lettre de D. Latte, au sujet de la pétition du 4 juillet 1853.

12 Avril 1729.

Concession accordée à M. Le Marquis de Beauharnois, } Aujourd'hui, douze avril mil sept cent
vingt-neuf, le roy estant à Versailles ;
sa majesté estant satisfaite des services que lui rend le S. Charles, marquis de Beauharnois, gouverneur et son lieutenant général en la nouvelle France, et de ceux qu'il lui a rendus en qualité de capitaine de ses vaisseaux pendant la dernière guerre, et voulant favoriser le dessein qu'il a formé conjointement avec le S. Claude de Beauharnois de Beaumont, aussy capitaine de vaisseau, son frère et son établissement considérable, lequel sera avantageux à ceux de ses sujets qui voudront y aller s'établir ; sa majesté lui a accordé et au dit S. de Beaumont une concession de six lieues de front sur six lieues de profondeur, nord-est et sud-ouest, joignant la seigneurie de Châteaugué le long du fleuve St. Laurent, avec les isles et islets adjacents pour en jouir par les dits Srs. marquis de Beauharnois et de Beaumont, frères, conjointement et en total par le survivant des deux, leurs enfants nez en legitime mariage et leurs héritiers à perpétuité, comme de leur propre, à titre de fief et seigneurie avec haute, moyenne et basse justice, droit de chasse et de pesche et autres droits seigneuriaux, sans que pour raison de ce ils soient tenus de payer à sa majesté ni à ses successeurs roys, aucune finance n'y indemnité de laquelle à quelque somme qu'elle puisse se monter, sa majesté leur en fait don et remise, la dite concession sous le nom de ville Chauve, à la charge présenter foy et hommage au chateau St. Louis de Québec, duquel il relevera aux droits et devoirs accoutumez quant le cas y echera suivant la coutume de Paris, de conserver et faire conserver par leurs tenanciers les bois de chesne propres pour la construction des vaisseaux de sa majesté de donner avis à sa majesté ou aux gouverneurs et intendants du dit pays des mines, et minéraux, si aucuns se trouvent dans l'étendue de la dite concession, que les appellations du

juges qui y sera étably ressortiront en la justice royalle de Montréal, d'y tenir feu et lieu et le faire tenir par leurs tenanciers à faute de quoy elle sera réunie au domaine de sa majesté, de deserter et faire deserter incessamment la dite terre, laisser les chemins necessaires pour l'utilité publique, laisser les grèves libres à tous les pêcheurs, à l'exception de celles dont ils auront besoin pour la pesche, et en cas que dans la suite sa majesté ait besoin d'aucune partie du dit terrain pour y faire construire des forts, batteries, places d'armes, magazins et autres ouvrages publics, sa majesté pourra la prendre aussi bien que les arbres qui seront necessaires pour les dits ouvrages publics et le bois de chauffage pour la garnison des dits forts sans être tenue d'aucun dedommagement, le tout en vertu du present brevet qui sera enregistré au greffe du conseil supérieur de Québec, et que pour assurance de sa volonté sa majesté a voulu signer de sa main et estre contresigné par moy comme secrétaire d'estat et de ses commandements et finances.

(Signé,) LOUIS,

Et plus bas,

(Signé,) PHELIPAUX.

Le brevet de concession ci-dessus et des autres parts transcrit a esté enregistré le 6 septembre 1729.

(Signé,) DAINE,

Je certifie par le présent que la copie ci-dessus est une copie correcte d'une entrée telle que de record dans le bureau des enregistrements à Québec, dans un registre français, intitulé, Insin. Cons. S. 172 à 1732, No. 6, folio 129.

(Signé,) D. DALY,
Secrétaire et Registrateur.

Bureau du Secrétaire provincial,
Québec, 31 juillet 1829.

A Samuel Holland, écuyer,
Arpenteur-général de la province du Bas-Canada,
Etc., etc., etc.

Conformément à vos instructions à moi adressées et datées le douzième jour de juin, mil huit cent quatre-vingt-treize, m'enjoignant de me rendre à St. Jean, sur le lac Champlain, pour y recevoir de M. Walter Dibblee les instructions à lui données le vingt-sixième jour de septembre, mil sept cent quatre-vingt-douze, j'ai arpenté et tracé le township d'Hemmingford, ensemble avec la subdivision de ce township en lots ou formes de deux cents acres chaque, autant que les circonstances peuvent le permettre, avec la réserve de cinq pour cent pour les grands chemins, excepté huit mille soixante-quinze acres, (avec la réserve susdite pour les grands chemins,) dans la partie nord-ouest du township pour le soutien d'un clergé protestant, et sept mille deux cent vingt acres sur la réserve susdite pour les grands chemins dans la partie nord-est du township, réservés pour la couronne, cette partie du township me paraissant être la plus convenable pour ces réserves vu qu'elle est la plus éloignée de la ligne, section 45^o nord, et que le terrain n'est pas inférieur à aucune quantité semblable dans aucune autre partie du township.

Borné au nord-est par les terres incultes de la couronne, au nord-ouest par la seigneurie de Beauharnois, à l'ouest par le township d'Hinchinbrooke, au sud par l'Etat de New-York, et au sud-est par la seigneurie de Lacolle.

Commençant à un poteau qui se trouve sur la ligne 45^o latitude nord, marqué S. Lacolle, Hemmingford 1793, et courant de là nord vingt-six degrés Est,

Ligne de Division des ci-devant Provinces de Québec et de New York tirée par John Collins, Ecr. Député Arpenteur Général en l'année 1773.

Township d' Hemmingford.

Voir Warrant No 62 daté 26 Juillet 1792 et le Livre de Notes de l'Arpenteur Général Folio 8.

N.B. La partie Sud de ce Township a été divisée en Lots par M^r Jos. Kilbourne.

1793.

Ligne tirée par M^r Joseph Kilbourne 1793.

Seigneurie de Villechauve
autrement appelé
Beauharnois.

Concédée à Charles, Marquis de Beauharnois & Claude de Beauharnois de Beaumont, son Père, le Avril. 1763 / Ex. Sec^r. No 358.

N.B. La ligne tirée par M^r Kilbourne pour diviser Beauharnois & Hemmingford ne donne pas la pleine profondeur à cette Seigneurie dans la partie sud ouest, mais en conséquence d'un détour du Fleuve en front, la Seigneurie se trouve contenir une quantité équivalente de terre et quelque chose de plus.

Township de Hinchinbrook

Voir Warrant No 186 daté 9 Janvier 1793 et le Livre de Notes de l'Arpenteur Général Folio 24

N.B. La partie Sud de ce Township a été divisée en

Lots par M^r Henry Holland et M^r W. Waller, 1793.

Township de Godmanchester

Voir Warrant No 37 daté Mai 3. 1792 & le Livre de Notes de l'Arpenteur Général Folio 5.

N.B. La plus grande Partie des Terres de ce Township sont possédées en vertu de Certificats d'occupation émis en 1797 & 1798 en faveur des Officiers et Soldats des régiments de la Guerre de l'Indépendance des Etats Unis dans la dernière guerre. La Ligne entre ce Township et Beauharnois qui avoit été tracée par M^r W. Waller en 1797 - La Rivière Chateaugay qui divise ce Township d'Hinchinbrook a été arpentée par M^r Henry Holland.

Seigneurie de Chateaugay.

Concédée à M^r Le Moine, 29 Sept^r 1673.
à l'Étre de Roy & Hommage. No 14.

Isle Perrot.

La Grande Isle.

Copie de Partie du
PLAN
de la Province du Bas Canada

Dressé dans le Bureau de l'Arpenteur Général, par ordre de Son Excellence Lord Dorchester, Gouverneur en Chef en l'année 1796

Vrais Copie,
P. L. Moine,
Arpenteur Provincial.

quatre cent vingt-six chaînes le long de la profondeur de la seigneurie de Lacolle jusqu'au poteau planté en terre, marqué S. Lacolle, Hemmingford 1793; de là nord trente-six degrés et trente minutes ouest, trois cent quatre-vingt chaînes jusqu'à un poteau planté en terre, marqué Hemmingford, seigneurie Beauharnois 1793; de là sud soixante-onze degrés et trente minutes ouest, quinze cent quatre-vingt-sept chaînes le long de la profondeur de la seigneurie de Beauharnois, jusqu'à un poteau planté en terre, marqué Hemmingford, Beauharnois, Hinchinbrooke, 1793; de là sud trente-quatre degrés Est, douze chaînes le la ligne Est d'Hinchinbrooke jusqu'à deux poteaux plantés ensemble par M. H. Holland, sur la ligne latitude 45° nord, marqués Pro. New-York, Beauharnois, Hinchinbrooke, 1793, P., 8, 11, No. 51, P. New-York; de là le long de la ligne latitude 45° nord, (ou ligne de séparation entre la province du Bas-Canada et les Etats-Unis) sud quatre-vingt-trois degrés Est, six cent cinquante-deux chaînes jusqu'à un poteau planté sur la ligne susdite marqué sur la face nord-ouest 32, sur la face nord-est 31, de là le long de la ligne de séparation susdite sud, quatre vingt-deux degrés et quinze minutes Est, quatre cent vingt chaînes jusqu'à un poteau planté sur la ligne susdite, marquée sur la face nord-ouest 18, sur la face nord-est 17, de là le long de la ligne susdite de séparation, sud quatre-vingt-cinq degrés et trente minutes, Est quatre cent quatre-vingt chaînes, soixante-quatre chaînes jusqu'au point départ. Contenant cinquante-huit mille six cents acres, avec la réserve ordinaire de cinq pour cent pour les grands chemins.

Remarques.

Les directions sont toutes prises sur le méridien magnétique. Le sol est excellent, très-propre à la culture de toutes les espèces de grains particuliers à ce pays. Il est boisé principalement en bouleau, bois blanc, érable, pruche, quelques pins, du noyer tendre et de l'orme, excepté dans les savannes où l'on ne voit que du cèdre et de l'épinette, et elles sont respectivement tracées dans leurs vraies positions; le sol est pareillement bien arrosé, et il y a quelques chûtes dans les diverses rivières où l'on pourrait placer d'excellents moulins, ainsi qu'on peut le voir sur le plan.

Donné sous mon seing à Longueuil, dans la province du Bas-Canada, le dixième jour de mars, mil sept cent quatre-vingt-quatorze.

(Signé,)

J. KILBURN,

D. Arp.-provincial.

Rapport, daté 14 mars 1794, remis 4 août 1795. Que les lignes Est et ouest de ce township ont été jusqu'ici vues et marquées par M. William Chewett, député arpenteur-général en 1788 et 1789. Que les limites du township sont comme suit, savoir. commencent au coin nord-est du territoire appartenant aux sauvages St Regis, sur le bord du lac St. François, et courant de là suivant l'aiguille S. 330 E. 574. 65 chaînes jusqu'à la ligne provinciale, de là le long de la ligne provinciale S. 85, E. 89 chaînes; de là N. 570 E. 75 chaînes, 35 chaînes jusqu'à la rive sud-est de la rivière Chateauguay; de là le long de la rive sud-est de la dite rivière, tel qu'elle court jusqu'à la ligne ouest de Beauharnois, faisant une distance rectangulaire de 1165 chaînes depuis la ligne susdite du territoire des sauvages, de là long de la ligne de Beauharnois, No. 330 O. 570 chaînes, jusqu'au lac St. François, et de là en montant la rive du dit lac jusqu'au point de départ, contenant 63,600, et la réserve pour les grands chemins.

N. B. Une grande partie de ce territoire est réclamée par des individus en vertu de certificats d'occupation. Aucune dépense sur le présent warrant.

BUREAU DE L'ARPENTEUR-GÉNÉRAL,

QUEBEC, 13 novembre 1820.

“ Ayant examiné les directions de cette ligne aux différentes stations, surtout à la borne en pierre de la rivière Chateauguay, j'ai trouvé qu'elle est magnétiquement sud 31° , $30'$ Est, au lieu de 33° , sa direction sur le lac. J'ai été confirmé dans l'opinion que je m'étais formé que cette ligne incline vers l'ouest, en en trouvant la direction, au chemin sud 31° , $40'$ Est, retranchant par là 2,900 acres de Godmanchester et 1,400 acres de Hinchinbrooke; ceci joint à l'empêchement des sauvages de St. Regis par une ligne récemment tirée par M. Plamondon, arpenteur, devient un objet de quelque importance.

La seigneurie de Beauharnois est bornée par des lignes collatérales, portant astronomiquement N. O. et S. E., conformément à une ancienne ordonnance de la province ou arrêt et règlement du conseil supérieur de Québec, daté le 11 mai 1676, qui en allouant $7\frac{1}{2}$ de variation ouest, établit la direction magnétique de ces lignes sud, 38° Est, au lieu de sud 32° Est, la direction générale de ce qui est appelé la ligne de division entre Godmanchester et Beauharnois. Cette déviation considérable dans les directions, laisserait un espace considérable entre la ligne ouest de Beauharnois et la limite actuelle de Godmanchester; mais cette erreur s'agrandit considérablement par le fait, qu'au lieu pour cette seigneurie de n'avoir que six lieues de France sur une semblable profondeur d'après les titres originaux, il y a un excédant de près de la moitié d'un mille de largeur sur le front du lac et un mille, largeur perpendiculaire, à la ligne d'Hemmingford, qui ajouté à un excédant considérable dans la profondeur provenant des sinuosités du fleuve St. Laurent; excepté sur la ligne ouest qui n'a que cinq lieues et 64 arpents au lieu de six lieues, en dédommagement duquel déficit il paraît que 4000 acres ont été donnés dans Clifton, parce que l'on supposait que c'était la quantité nécessaire, pendant que tout le déficit n'excèdera pas probablement 1000 acres. D'après cette circonstance et la déviation dans la direction des lignes, tel que mentionné plus haut, il semblerait que la seigneurie contiendrait environ 16,000 acres de plus que ce qui est donné par les titres, etc.

Extrait d'un rapport de feu Joseph Bouchette, écuyer, arpenteur-général, au comte Dalhousie, gouverneur en chef, etc., etc.

BUREAU DE L'ARPENTEUR-GÉNÉRAL,

QUEBEC, 9 octobre 1828.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 8 courant, me renvoyant la pétition de M. John Manning, en son nom et au nom de diverses autres personnes établies sur une étendue de terre que l'on dit être située dans le township de Hinchinbrooke, d'après laquelle il appert qu'il existe des différends quant à la ligne frontière de la seigneurie de Beauharnois, et me priant de donner, pour l'information de son excellence l'administrateur du gouvernement, tous les renseignements qu'il sera en mon pouvoir de donner sur ce sujet.

J'ai l'honneur de dire que la difficulté en question formait partie du sujet d'un rapport fait en 1820, à son excellence le gouverneur en chef d'alors, et dont je prends la liberté de vous transmettre un extrait qui contient en grande partie tous les renseignements que je possède sur le sujet.

Il peut cependant être à propos que j'ajoute que le township de Godmanchester a été originairement arpenté en 1788-9, et rapporté à ce bureau en 1795; et je suis porté à croire que les erreurs que l'on a découvertes viennent principalement de ce que l'arpenteur (M. Chewett) a adopté, comme son point de départ,

PLAN de la SEIGNEURIE de BEAUHARNOIS

Accordée le 12 Avril 1729, par Sa Majesté à Sieur Charles, Marquis de Beauharnois, et Sieur Claude de Beauharnois de Beaumont, son frère, comprenant par le Titre Six lieues de front sur six lieues de profondeur. Nord est et Sud Ouest, joignant à la Seigneurie de Chateauguay, le long du Fleuve St Laurent, avec les Isles et Îlots adjacents.

En conséquence, bîevues de front sur bîevues de profondeur contiendront 254,016 Arpens en superficie.

L'espace A.B.C.D.A. est un excédant de terres contenant 17,359 Arpens en superficie, entre les six lieues de France depuis le Fleuve St Laurent et la limite Nord Ouest actuellement existante du Township de Hemmingford, étant un empiétement sur les terres de la Couronne par un prolongement des limites de la Seigneurie de Beauharnois en profondeur au delà des six lieues, limites de son Titre.

L'espace E.F.G.H.E. est aussi un excédant de terres contenant 2,196 Arpens en superficie, situées entre le Township de Bechenbrook et Godwinchester et les six lieues de France pour la largeur de la dite Seigneurie de Beauharnois, étant par un prolongement sur la largeur, un empiétement des limites de la dite Seigneurie sur les terres de la Couronne au delà des limites exactes fixées par le Titre.

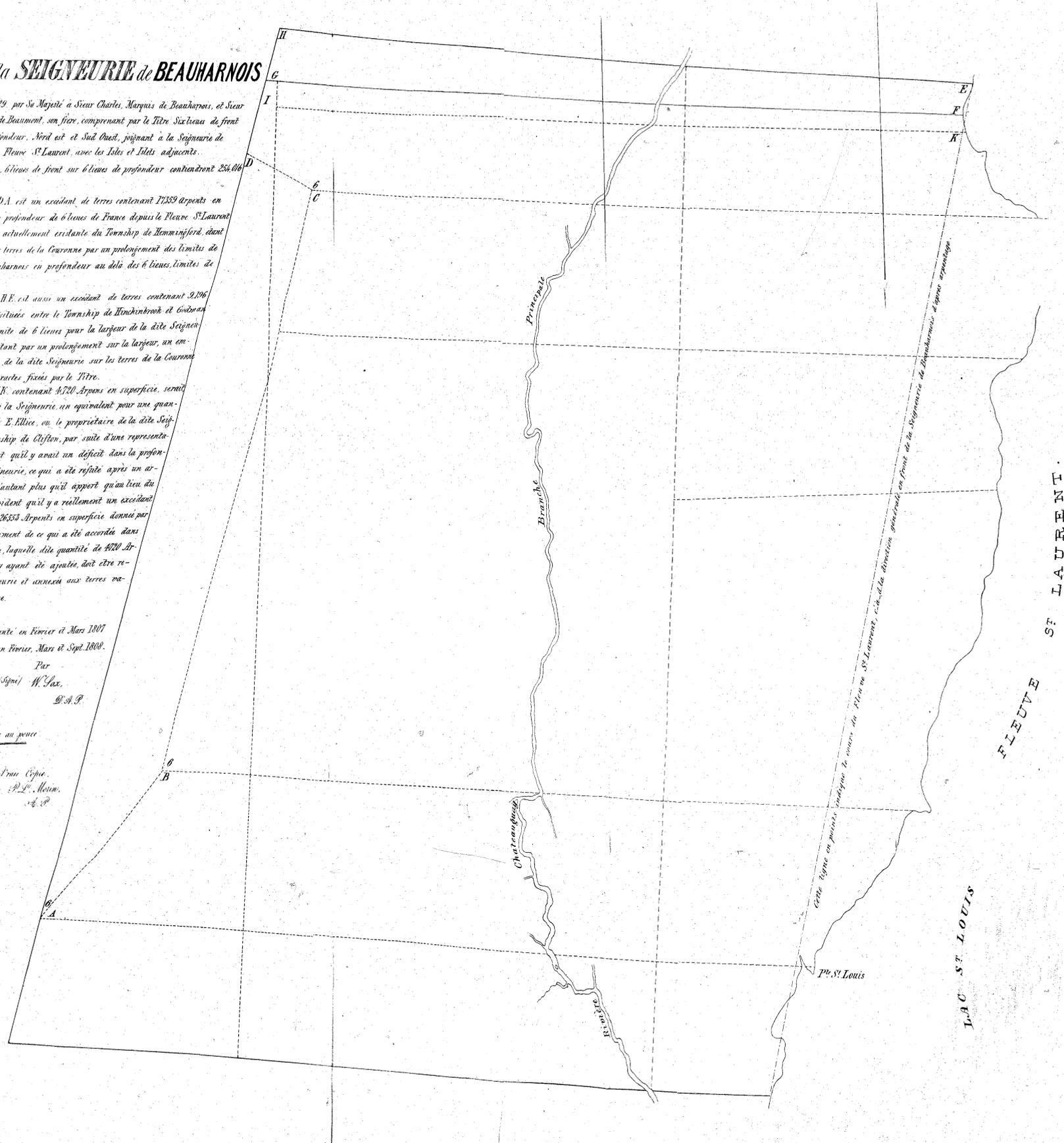
L'espace F.G.I.B. contenant 4,720 Arpens en superficie, serait s'il était retranché de la Seigneurie un équivalent pour une quantité égale accordée à E. Ellice, ou le propriétaire de la dite Seigneurie dans le Township de Clifton, par suite d'une représentation erronée exposant qu'il y avait un déficit dans la profondeur de la dite Seigneurie, ce qui a été réfuté après un arpentage des lieux, d'autant plus qu'il appert qu'au lieu du dit déficit, il est évident qu'il y a réellement un excédant sur la quantité de 26,553 Arpens en superficie donnée par le Titre, indépendamment de ce qui a été accordé dans le Township de Clifton, laquelle dite quantité de 4,720 Arpens en superficie y ayant été ajoutée, ont été retranchées de la Seigneurie et annexées aux terres vacantes de la Couronne.

Arpenté en Février et Mars 1807
et en Février, Mars et Sept 1809.

Par
Signé/ W. Sax,
G. A. P.

Echelle, 31 Arpens au pouce

True Copy.
R. S. Meier,
G. A. P.



Cette ligne en pouces indique le cours du Fleuve St Laurent, c'est-à-dire la direction générale en front de la Seigneurie de Beauharnois d'après arpentage.

PAR ST LOUIS

FLEUVE ST LAURENT.

la limite nord-est des terres des sauvages, au lieu de la limite sud-ouest de Beauharnois, après avoir pris préalablement sa largeur de six lieues.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

JOS. BOUCHETTE,
Arpenteur-général.

Lieut. Colonel Yorke,
Secrétaire civil,
Etc., etc., etc.

BUREAU DE L'ARPENTEUR-GENERAL,

QUEBEC, 15 mars 1830.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous inclure une copie de parties de plan du township d'Hemmingford, et un extrait des lettres patentes qui l'érigent, avec quelques remarques sur le sujet, tel que j'ai été requis de les préparer par l'honorable juge en chef, pour l'information de l'honorable conseil exécutif.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

JOS. BOUCHETTE,
Député arpenteur-général.

A l'honorable H. W. Ryland,
Greffier du conseil exécutif,
Etc., etc., etc.

Remarques sur la ligne qui sépare le township d'Hemmingford de la seigneurie de Beauharnois.

Le township d'Hemmingford a été arpenté et subdivisé dans le champ en vertu d'un ordre d'arpentage de Sir Alured Clarke, lieutenant-gouverneur de cette province, par Joseph Kilburn, député arpenteur-provincial en 1793 ou 94, et c'est sur son procès-verbal d'arpentage qu'a été basé le rapport fait par l'arpenteur-général, feu le major Holland, au lieutenant gouverneur, et partant les lettres patentes qui ont érigé le township d'Hemmingford.

Il semblerait d'après les extraits ci-annexés d'un rapport fait par l'arpenteur-général au gouvernement de sa majesté, en 1820, que la ligne latérale sud-ouest de la seigneurie de Beauharnois, a environ 20 arpents français de moins sur sa véritable profondeur, n'étant que de 5 lieues et 54 arpents, au lieu de 6 lieues, vu que la ligne nord-ouest du township d'Hemmingford, telle que tracée et marquée par M. Kilburn dans l'arpentage ci-dessus mentionné, empiète à cet endroit sur la seigneurie de Beauharnois, ce qui, en supposant que l'empiètement ait été proportionnellement uniforme depuis le commencement de la dite ligne jusqu'au bout de six lieues, un espace triangulaire, A. B. C. sur le plan annexé, contenant environ 3596 acres a été retranché de cette seigneurie.

Dans le but de compenser cependant pour ce déficit, l'on a accordé au propriétaire de la seigneurie, Edward Ellice, écuyer, 4000 acres de terres dans le township de Clifton, ce qui semble avoir fait disparaître tous les obstacles qui s'opposaient à l'érection du township d'Hemmingford par lettres patentes,

conformément au relevé de M. Kilburn, dont le plan ci-haut est une copie correcte et peut être facilement comparé avec les directions et les distances exprimées dans l'extrait certifié des lettres patentes ci-annexées.

Il est cependant nécessaire de remarquer qu'à l'époque où le déficit, qui n'est qu'un déficit apparent dans la seigneurie de Beauharnois, fut effectué et compensé d'après le fait que M. Kilburn n'avait pas fait l'arpentage de cette seigneurie conformément au titre, avant d'avoir tiré la ligne nord-ouest du township d'Hemmingford, le gouvernement de sa majesté ne pouvait savoir que par la même opération un excédant important était donné à la seigneurie de Beauharnois, au-delà de la superficie qu'elle devait posséder d'après le titre, ce qui pourrait maintenant devenir un objet d'importance sérieuse pour le gouvernement de sa majesté.

La seigneurie de Beauharnois ou Villechauve, a, d'après le titre, six lieues françaises de front sur six lieues de profondeur, égalant environ 254,036 arpents. D'après sa situation toute particulière, en partie sur le St. Laurent, et en partie sur le lac St. François, une partie considérable de cette superficie se trouve entre les bords d'iceux et une ligne tirée depuis l'angle nord de cette seigneurie, sur le fleuve St. Laurent jusqu'à son angle ouest sur le lac St. François, qui, d'après inspection de la carte du district, déposée dans ce bureau, (tel que dans l'esquisse ci-annexée) ne contient pas moins de 16,000 arpents. Parallèlement à cette ligne imaginaire, il paraît évidemment que M. Kilburn avait l'intention de tirer la ligne N. O. d'Hemmingford pour la séparer de Beauharnois, au lieu de continuer une direction parallèle aux sinuosités générales du fleuve St. Laurent et du lac St. François, ce qui aurait donné au township d'Hemmingford 16,000 arpents en sus de ses limites actuelles qui sont comprises dans la seigneurie de Beauharnois, comme excédant enlevé à un autre excédant ou empiètements dans le township d'Hinchinbrooke et Godmanchester, provenant de la déviation des lignes latérales de la direction tracée par l'ordonnance et provenant aussi de ce que le territoire a sur le front une plus grande largeur qu'il ne devrait avoir.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

J. BOUCHETTE,

D. A. P.

Bureau de l'arpenteur-général,
Québec, 14 mars 1830.

Extrait d'un rapport fait par un comité de tout le conseil, daté le 29 mars 1830, et approuvé par son excellence Sir James Kempt, en conseil, le 15 avril 1830, sur la pétition d'Edouard Ellice, écuyer, concernant la ligne limitrophe de la seigneurie de Beauharnois.

La longueur des lignes latérales de la seigneurie de Beauharnois ayant été déterminée par un entendement entre le gouvernement de sa majesté et feu Alexander Ellice, écuyer, et compensation ayant été donnée dans le township de Clifton, pour la quantité manquant à la seigneurie de Beauharnois, qui en conséquence de cet entendement a été en 1793 et 1794 comprise dans le township d'Hemmingford par la ligne de division alors tracée par M. Kilburn, entre ce township et la seigneurie de Beauharnois. Il paraît être de l'intérêt commun de la couronne et du propriétaire de Beauharnois que cette ligne de division, ainsi tirée par M. Kilburn, étant la véritable ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, soit marquée par quelques bornes en pierre, qui seront placées aux points où la dite ligne de division coupe les dites lignes de division de Beauharnois.

Le comité recommande donc humblement, qu'il soit nommé un arpenteur de la part du gouvernement et un autre de la part de M. Ellice et que les dites bornes en pierre soient placées comme susdit, suivant la recommandation des deux arpenteurs conjointement, et qu'un procès-verbal en soit fait.

Certifié.

(Signé,)

H. W. RYLAND.

Instructions données à M. Alexander Stevenson, député arpenteur-provincial, pour tracer la ligne de division entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, tirée par M. Joseph Kilburn, en 1793—94 et pour poser des bornes permanentes en pierre aux points où la dite ligne de division coupe les lignes latérales de la dite seigneurie de Beauharnois.

MONSIEUR.—L'arpentage ci-dessus étant fait d'après un rapport du conseil exécutif daté le 29 mars 1830, et approuvé par son excellence l'administrateur du gouvernement le 15 avril suivant, lequel rapport m'a été transmis, avec les ordres de son excellence communiqués par les lettres du secrétaire le lieutenant colonel York, en date du 28 du courant; et comme son excellence a bien voulu approuver que vous soyez employé à cet arpentage comme l'arpenteur nommé pour la couronne, dans le but de coopérer avec M. Olivier Arcand, l'arpenteur nommé de la part d'Edouard Ellice, écuyer, propriétaire de la seigneurie de Beauharnois, tel que prescrit dans le dit rapport du conseil.

Me reposant sur votre expérience et votre capacité pour l'exécution scientifique de ce service, et sans perdre de vue les intérêts de la couronne, j'ai à vous prier de suivre les instructions suivantes, savoir :—

Après avoir préalablement fait connaître à M. Arcand l'époque à laquelle vous procéderez à l'arpentage et avoir fait la même chose pour l'honorable M. Richardson, agent de M. Ellice, vous vous rendrez à l'angle sud-est de la seigneurie de Beauharnois, à un poteau planté par Joseph Kilburn, député arpenteur-provincial, formant le coin le plus nord du Township d'Hemmingford, marqué "Hemmingford, Beauharnois, 1793." Lorsque vous aurez éclairci pour une distance suffisante la ligne de division entre la dite seigneurie et le township d'Hemmingford, courant S. 71o, 30' O., variation magnétique 7o. O., et aussi pareillement la ligne latérale ouest de la dite seigneurie de Beauharnois, courant magnétiquement N. 36o, 30' O., vous déterminerez par des observations attentives du méridien, la variation exacte de l'aiguille magnétique; d'où vous déduirez les directions astronomiques de la dite seigneurie au point d'intersection, où vous poserez une borne en pierre en la manière prescrite par la loi, et à des distances suffisantes et visibles.

De là vous poserez une autre borne, mentionnant la dite distance dans vos minutes, afin que la situation locale de ces bornes en pierre ainsi posées puisse être retrouvée par la suite si la nécessité l'exige.

Vous tracerez alors et marquez visiblement la ligne de division susdite, en buchant les arbres à mesure que vous avancerez, et à chaque mille vous renouvellerez les poteaux plantés par M. Kilburn, lesquels devront être convenablement inscrits du numéro du mille, et vous continuerez ainsi de suite, jusqu'à ce que vous coupiez du ligne Ouest de la dite Seigneurie du Beauharnois, à un poteau planté par Mr. Kilburn, marqué "Hemmingford, Beauharnois, Hinchinbrooke, 1793," formant le coin sud-ouest de la dite seigneurie de Beauharnois, et l'angle le plus ouest du township d'Hemmingford, étant sur le côté ouest de la branche de la rivière Chateauguay, communément connue sous le nom de la Rivière Anglaise.

A cet angle de la dite seigneurie, vous poserez en la même manière qu'à l'angle sud-est, une borne en pierre et une autre à une distance suffisante, sur la

susdite ligne de division des townships de Beauharnois et Hemmingford, et en constatarez la direction astronomique exacte ainsi que celle de la ligne latérale sud-ouest de la dite seigneurie de Beauharnois, la séparant du township de Godmanchester et d'Hinchinbrooke.

Conjointement avec M. Arcand, vous transmetrez à ce bureau un procès-verbal de cet arpentage, pour être ratifié par le gouvernement. Pour le plan de la ligne de division entre les dits townships d'Hemmingford et Beauharnois, je vous renvoie à l'honorable John Richardson qui vous laissera avoir la copie du plan de l'arpentage original de M. Kilburn, mentionné dans ces instructions comme devant principalement vous servir de guide dans le service. Vous engagerez un nombre suffisant de personnes pour ce service, au prix le plus raisonnable que vous pourrez les avoir, et il vous sera accordé 20s. par jour et une rémunération raisonnable pour votre plan, journal, notes d'arpentage et procès-verbal.

(Signé,) JOS. BOUCHETTE,
D. A. P.

Bureau de l'arpenteur-général,
31 juillet 1830.

(Copié.)

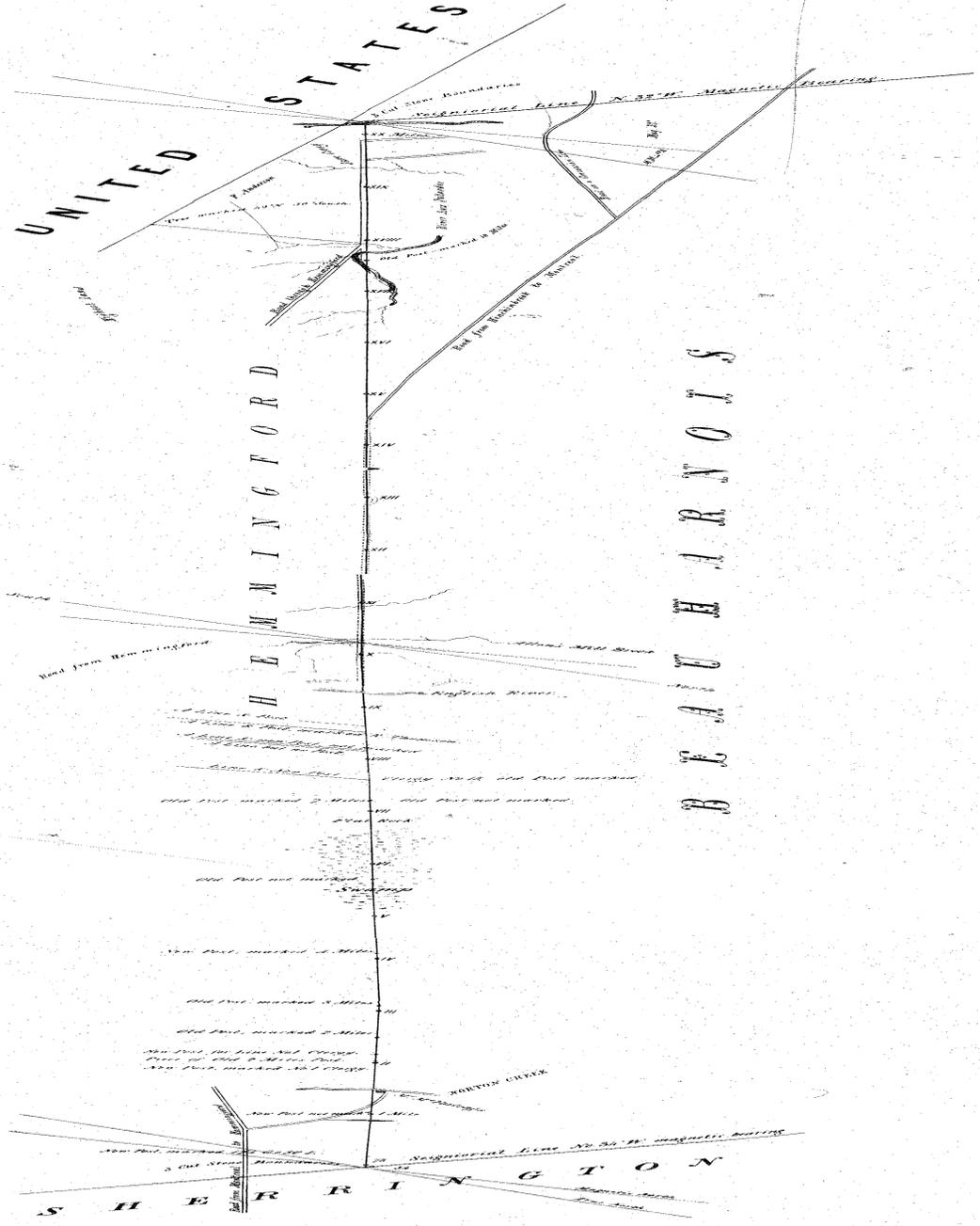
Aujourd'hui, le vingt-quatrième jour du mois de septembre, mil huit cent trente, nous, Alexandre Stevenson et Jean Olivier Arcand, arpenteurs pour la province du Canada, l'un résidant en la ville de Montréal, et l'autre à St Michel d'Yamaska, district des Trois-Rivières, le premier nommé de la part de la couronne et du clergé protestant, et le deuxième de la part de l'honorable John Richardson, membre du conseil législatif de cette province, procureur et agent, pour Edouard Ellice, écuyer, propriétaire de la seigneurie de Beauharnois ou Villechauve, et pour planter des bornes de pierre dans les points où la ligne qui divise la profondeur de la seigneurie de Beauharnois du township d'Hemmingford touche les lignes latérales de la dite seigneurie, conformément à l'ordre du conseil exécutif de cette province, en date du 29 mars 1830, et aussi en conformité aux institutions du bureau de l'arpenteur-général, en date du 31 juillet 1830, pour renouveler et retracer la dite ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, telle que tirée et établie par Mr. Joseph Kilburn, arpenteur, en 1793 et 1794, certifions que munis des instructions nécessaires, nous nous sommes transportés le vingt-troisième jour de septembre dernier à l'angle nord-est de profondeur de la dite seigneurie de Beauharnois, où étant, et continuant nos opérations jusqu'au quinze du présent mois d'octobre, nous avons d'abord reconnu le poteau du dit angle, marqué d'un côté "Beauharnois 1793" et de l'autre côté "Hemmingford." Nous y avons reconnu et défriché à une distance convenable les lignes qui séparent Beauharnois d'Hemmingford et de Sherrington, et après y avoir observé que la différence entre le vrai méridien et le méridien magnétique est de huit degrés et dix-huit minutes ouest, nous avons trouvé que la ligne entre Beauharnois et Sherrington court trente quatre degrés nord-ouest, magnétiquement, et que celle entre Beauharnois et Hemmingford, telle qu'établie par M. Kilburn, coure sud soixante-et-treize degrés ouest magnétiquement, laquelle nous avons poursuivie, renouvelée et défrichée de nouveau, et après y avoir chaîné vingt milles, dix-neuf chaînes et dix mailles de longueur, et y avoir planté à chaque mille des poteaux numérotés, en suivant toujours les traces de M. Kilburn, nous avons rencontré le poteau de l'angle sud-ouest de Beauharnois, dont les débris portent encore quelques parties d'inscription, étant au pied d'un autre poteau planté dans le bord de la rivière aux Outardes, mais à dix milles en dedans du point du contact des lignes latérales et de profondeur de Beauharnois. Nous avons aussi ob-

UNITED STATES

H E M M I N G F O R D

B E A U H A R N O I S

S H E R I N G T O N



servé que la dite ligne latérale sud-ouest de Beauharnois court nord trente-deux degrés ouest magnétiquement. Enfin dans l'angle sud-ouest de la dite seigneurie de Beauharnois et presque dans le milieu du courant le plus sud-ouest de la rivière aux Outardes qui se divise en trois dans cet endroit, et à la distance d'environ un arpent et demi au-dessous d'une chute de la dite rivière, nous avons planté une borne de pierre de taille d'environ quatre pieds et demi de long de forme triangulaire par le haut et portant pour inscription sur la plus grande face, "Beauharnois 1830" d'un côté "Hemmingford" et de l'autre "Hinchinbrooke" et vu qu'il était impossible de l'entrer dans le roc vif qui se trouve dans cet endroit, nous l'avons entouré et appuyé d'une forte maçonnerie de pierre plates. De ce point par la ligne qui divise Beauharnois d'Hinchinbrooke, nous avons mesuré la distance de quatre chaînes, et nous y avons posé une autre pierre de même longueur, dont le haut est taillé carré. En mesurant encore de l'angle sus-mentionné la distance de cinq chaînes et soixante mailles dans la ligne qui divise Beauharnois d'Hemmingford, nous avons planté sur la côte de la dite rivière aux Outardes du côté nord-est, une autre borne semblable en tout à la précédente.

Après quoi nous sommes retournés au coin ou angle nord-est de profondeur de la dite seigneurie de Beauharnois, où nous avons planté dans une savanne de cèdre, de frêne noir et d'épinette trois bornes de pierre semblables aux précédentes; celle de l'angle porte pour inscription sur la plus grande face "Beauharnois 1830" d'un côté, "Hemmingford" et de l'autre "Sherrington," et les deux autres sont à un arpent français de la première, l'une dans la ligne qui divise Beauharnois d'Hemmingford et l'autre dans celle entre Beauharnois et Sherrington, et sous chacune des bornes que nous avons planté dans cette opération, nous avons mis des morceaux de terrine conformément à l'ordonnance.

Le tout fait par ordre et du consentement des parties intéressées, et en présence de John White et John Gallaher, habitants de Neston Creek en la dite seigneurie de Beauharnois, et de plusieurs autres hommes engagés dans cet arpentage ainsi que de plusieurs personnes du voisinage.

En foi de quoi nous avons signé le présent procès verbal les jour et ans susdits.

(Signé,) ALEXANDER STEVENSON,
Arpenteur juré.

" J. OLIVIER ARCAND,
Arpenteur juré.

BUREAU DE L'ARPENTEUR GENERAL,

QUEBEC, 8 avril 1831.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre le procès verbal de bornage de la ligne qui divise la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, fait conjointement par M. Alexander Stevenson, l'arpenteur nommé et choisi pour ce service de la part du gouvernement, et M. Olivier Arcand l'arpenteur nommé par l'honorable John Richardson, agent d'Edward Ellice, écuyer, propriétaire de la seigneurie de Beauharnois, conformément aux instructions transmises par ce bureau à M. Stevenson, en date du 31 juillet dernier, lequel procès verbal est maintenant soumis à la ratification du gouvernement de Sa Majesté.

Quant à l'arpentage commun ci-dessus mentionné, j'ai raison de croire, après un examen attentif du plan et du journal des divers plans ci-joints, pour l'information de son excellence lord Aylmer, qu'il a été fait d'une manière scientifique, exacte et durable et je le recommanderai à l'attention favorable de Sa Seigneurie.

Relativement aux comptes de dépenses encourues pour ce service, il semblerait d'après sa lettre ci-jointe, que le tout a été payé par M. Brown, l'agent du propriétaire de la seigneurie de Beauharnois, pendant que j'ai compris que le gouvernement devait partager dans les dépenses et payer l'arpenteur nommé par lui, circonstance qui, je le suggère, exige d'autres recherches, ou qui dans le cas où le gouvernement paierait sa part de dépenses, le compte doit être transmis d'une manière régulière, appuyé de pièces justificatives et attesté comme de coutume.

Je recommanderais comme compensation raisonnable pour le journal et le procès verbal, la somme de £7 10s., qui sera payée à M. Stevenson ou à son procureur légal dûment autorisé pour le recevoir.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant et humble serviteur,

Au colonel Glegg,
Secrétaire civil,
etc., etc., etc.

(Signé,) JOS. BOUCHETTE,
D. A. G.

A son excellence le très-honorable Mather, Lord Aylmer, chevalier, commandeur de l'ordre militaire du bain, capitaine général et gouverneur en chef dans et pour les provinces du Bas-Canada, Haut-Canada, etc., etc., etc., et commandant de toutes les forces de sa majesté dans les dites provinces.

La pétition des soussignés habitants du comté de Beauharnois, dans le district de Montréal.

EXPOSE TRÈS-HUMBLEMENT ET TRÈS-RESPECTUEUSEMENT :

Que vos pétitionnaires comptant entre un et deux cents sont ou réellement établis, ou que ceux dont une partie d'entre-eux relèvent sont réellement établis depuis trente ans et plus, sur deux lots de terre qui sont contigus l'un à l'autre, et situés et bornés comme suit, savoir: un des dits lots de terre est situé entre la ligne latérale sud-ouest de la seigneurie de Beauharnois ou Annfield et la ligne nord-est reconnue des townships de Hinchinbrooke et Godmanchester, lequel lot va diminuant de largeur vers le St. Laurent et contient environ 17,300 acres en superficie et est généralement considéré par les habitants du comté comme des terres non concédées de la couronne. L'autre lot de terre est situé entre la partie sud-est de la dite seigneurie de Beauharnois, étant la ligne de profondeur d'icelui, et la ligne nord-ouest du township d'Hemmingford, et est censé augmenter en largeur depuis le point sud est vers le sud-ouest, et contient environ 23,500 acres de terre en superficie.

Que treize de vos pétitionnaires ont récemment été poursuivis dans la cour du Banc de la Reine pour le district de Montréal, pour prendre titre du seigneur de Beauharnois et généralement parlant pour le reconnaître comme seigneur des dits deux lots de terre, comme faisant partie de sa dite seigneurie, lesquelles poursuites ont, pendant le terme de février dernier, été renvoyées par la cour sur le motif que le demandeur n'avait pas établi par sa preuve qu'il en était en possession.

Que vos pétitionnaires se sont établis sur divers lots de terre désignés dans le plan ci-joint présenté à votre excellence de bonne foi et dans le ferme espoir et persuasion qu'ils finiraient par obtenir l'octroi de leur parts respectives du propriétaire légitime du sol; les arpentages qui ont été faits par des personnes compétentes ont toujours confirmé vos pétitionnaires dans la croyance que les divers

lots de terre en leur occupation sont des terres non concédées appartenant à notre souverain seigneur le roi.

Que vos pétitionnaires s'aperçoivent par les poursuites en question intentées de la part du seigneur de Beauharnois et par certains protets faits de sa part immédiatement avant cette mesure, qu'il désire établir ses droits aux dits deux lots de terre comme étant dans la censive de sa dite seigneurie et en formant partie; pendant que d'après le plan fait sur les arpentages et d'après les copies des dépositions des témoins interrogés dans les dites poursuites, soumis avec le présent à votre excellence, le seigneur de Beauharnois a eu sa propre possession ses six lieues de front sur six lieues de profondeur, qui constituent les amples limites de sa seigneurie, sans y ajouter les mille acres contenues dans les limites des deux territoires ci-dessus mentionnés, et appartenant évidemment à notre souverain seigneur le roi.

Que la situation de vos pétitionnaires en pure équité et justice n'est pas différente de celles des personnes qui sont établies dans le township de Sherington, dans le district de Montréal, dont les griefs ont été avec justice écoutés par la législature de la province qui a maintenu les anciens possesseurs dans leur possession, et qui subséquemment a accordé une somme de £5,000 courant pour payer les frais de justice encourus par ces personnes dans les poursuites légales soutenues contre les personnes auxquelles la couronne avait octroyé ce township.

Que pour éviter le retour de ces circonstances, vos pétitionnaires, comptant humblement sur les sentiments de justice bien connus et bien établis du gouvernement de sa majesté dans toutes les parties de ses vastes domaines, espère que bien que pauvres eux-mêmes, ils recevront cette part de justice qu'après mûr examen et investigation leur position mérite.

Ils demandent aussi par leur humble pétition, que, sans autre recours aux frais ruineux de la justice, le gouvernement de sa majesté décide lui-même la question de la propriété du sol ou des droits à icelui; et que vos pétitionnaires soient confirmés dans la possession des divers lots de terre qu'eux et leurs prédécesseurs ont établis et que la propriété leur en soit assurée aux termes et conditions que votre excellence croira devoir imposer dans sa sagesse et sa bienveillance.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

JAMES DUNCAN,

10 avril 1831.

Et 121 autres.

21 mai, 1831.

Présents,—L'honorable M. le juge Kerr, M. Smith, M. DeLéry, M. Stewart, et M. Cochrane.

Le comité ayant examiné le rapport de ce bureau du 29 mars 1830, confirmé en conseil, ainsi que le procès-verbal des travaux des arpenteurs, M.M. Stevenson et Arcand, faits dans les mois de septembre et octobre derniers, en vertu d'un ordre en conseil, considère qu'en autant que les intérêts de la couronne et ceux de M. Ellice, le seigneur de Beauharnois, y sont concernés, la ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford a été définitivement fixée.

Et quoiqu'il regrette cependant que les pétitionnaires se soient mis dans l'embarras dont ils font mention, le comité ne peut recommander qu'il soit fait droit à la demande contenue dans leur pétition.

Rapport d'un comité du conseil. Présents :—L'honorable M. le juge Kerr, M. Smith, M. DeLéry, M. Stewart et M. Cochrane, sur la pétition de certains habitants à l'égard d'un lot de terre en litige adjoignant la seigneurie de Beauharnois, par son agent, M. Manning.

Approuvé,

(Signé,)

AYLMER.

A son excellence le très-honorable Lord Aylmer, C. C. B., capitaine général et gouverneur en chef, etc., etc., etc.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Le comité ayant examiné le rapport du bureau du 29 mars 1830, confirmé en conseil, ainsi que le procès-verbal des travaux des arpenteurs, MM. Stevenson et Arcand, faits dans les mois de septembre et octobre dernier, en vertu d'un ordre en conseil, considère qu'en autant que les intérêts de la couronne et ceux de M. Ellice, le seigneur de Beauharnois, y sont concernés, la ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford a été définitivement fixée; et quoiqu'il regrette, cependant, que les pétitionnaires se soient mis dans l'embarras dont ils font mention, le comité ne peut recommander qu'il soit fait droit à la demande contenue dans leur pétition.

Le tout respectivement soumis à la sagesse de votre excellence.

Par ordre,

Chambre du conseil,
23 mai 1831.

(Signé)

J. KERR,
Président.

Certifié,

W. H. LEE, G. C. E.

QUEBEC, 23 mai 1831.

MON CHER COLONEL,—Je vous envoie le rapport que le comité a fait aujourd'hui sur la pétition de certains occupants d'un lot de terre situé dans la seigneurie de Beauharnois, ou adjoignant icelle, mais qui est considéré par les pétitionnaires, d'après le dire des habitants du comité, comme terres non concédées de la couronne.

Le présent rapport se rapportant à un autre rapport antérieur daté le 29 mars 1830, au sujet des réclamations de M. Ellice comme propriétaire de la seigneurie, je crois de-voir l'inclure aussi avec les papiers, au nombre de trois, sur lesquels il a été basé, ainsi que la pétition et les documents qui l'accompagnent, afin que son excellence puisse avoir une connaissance parfaite du sujet, et pour lui permettre d'en venir à une décision finale.

Je crains que cette affaire ne devienne une seconde affaire Sherrington, les pétitionnaires étant en possession depuis un si grand nombre d'années, et ayant fait des améliorations si considérables qu'ils seront naturellement portés par le succès des colons de Sherrington à s'adresser à la législature pour qu'elle leur soit aussi favorable.

Il me semble que si une action en bornage eut été recommandée dans le rapport du conseil du 29 mars 1830, au lieu d'un arpentage amiable, la difficulté qui se présente aurait pu être évitée, vu que les droits respectifs des parties auraient été établis dans ce cas par le jugement solennel d'une cour de loi.

La crainte que le gouvernement ne soit encore troublé sur ce sujet excusera l'inconvenance qu'il peut y avoir de vous transmettre autant de documents.

Je suis, etc., etc., etc.

(Signé)

H. W. RYLAND.

Au colonel Glezz,
Secrétaire civil,
Etc., etc., etc.

A sa très-excellente majesté le Roi.

La pétition d'Edward Ellice, écuyer, de Richmond Terrace, dans la paroisse de Westminster, en cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que le pétitionnaire de votre majesté est, par et en vertu de titres valides et légaux, le seul propriétaire du fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelé Annfield, qu'il tient de votre majesté, lequel fut octroyé par le roi très-chrétien au sieur de Beauharnois, par lettres patentes datées à Versailles le douzième jour d'avril en l'année de Notre Seigneur mil sept cent vingt-neuf, et à Compeigne, le quatorzième jour de juin en l'année de Notre Seigneur mil sept cent cinquante, lesquels dits fief et seigneurie contiennent six lieues de front sur six de profondeur, nord-est et sud-ouest, et tous les fies et filets adjacents au front d'iceux, et bornés en front par le fleuve St. Laurent, à l'Est, partie par la seigneurie de Chateauguay, et partie par celle de Lasallé et partie par le township de Sherrington : à l'ouest, partie par le township de Godmanchester et partie par celui d'Hinchinbrooke ; et en arrière par le township d'Hemmingford ; lesquelles dites limites sont fixées et déterminées par certaines bornes en pierre posées aux extrémités des lignes latérales des dits fief et seigneurie.

Que le pétitionnaire de votre majesté a également le pouvoir d'aliéner les dits fief et seigneurie, et qu'il désire obtenir de votre majesté, en vertu des dispositions du chapitre cinquante-neuf du statut passé dans le parlement de la Grande Bretagne et d'Irlande, dans la sixième année du règne du roi George IV, la commutation et l'affranchissement des droits de quint, de relief et autres droits féodaux dus à votre majesté sur les dits fief et seigneurie, que votre majesté lui fasse un nouvel octroi de toutes telles parties des dits fief et seigneurie qui sont maintenant en la possession du pétitionnaire de votre majesté non octroyées et tenues à titre de fief, arrière fief ou à titre de cens, pour les posséder sous la tenue en franc et commun soccage, de la même manière que les terres sont tenues en franc et commun soccage en cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre ; et dans ce but, votre pétitionnaire est prêt à remettre volontiers entre les mains de votre majesté, vos héritiers et successeurs, toutes telles parties des dits fief et seigneurie qui sont maintenant en la possession du pétitionnaire de votre majesté non octroyées et qui ne sont pas tenues à titre de fief, arrière fief ou à titre de cens, aussitôt que telle cession sera nécessaire.

Que les parties et lopins des dits fief et seigneurie qui ne sont pas octroyés et en la possession du pétitionnaire de votre majesté sont comme suit :

Premièrement, De cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Marystown, les lots connus et désignés par les numéros un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf, dans la cinquième concession des lots dans la dite section appelée Marystown, lesquels dits lots sont bornés en front par les terres de la quatrième concession de Marystown, en arrière, et du côté nord-est par les terres de la sixième concession de Marystown, et au sud-ouest par le domaine du buisson.

Secondement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, qui est bornée au nord par les terres de la seconde concession des lots dans Helenstown susdit, à l'est par le domaine du buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant la dite section appelée Helenstown de la section des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown.

Troisièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, qui est bornée au nord partie par les terres de la première concession des lots dans Catherinestown susdit, et partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division ap-

pelée Catherinestown, de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, au sud partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Quatrièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, qui est borné au nord, partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelé North Georgetown, au sud par les terres de la troisième concession d'Ormstown susmentionné et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Cinquièmement, Dans cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée North Georgetown, les lots de terre connus et désignés sous les numéros un, deux et trois, dans la première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés en front par le chemin de la dite première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté, au sud, par le lot numéro quatre, dans la dite première concession, et de l'autre côté, au nord, par les terres de la rivière St. Louis; aussi, les lots de terre connus et désignés par les numéros cinq, six, sept, dix-huit, dix-neuf et vingt, dans la dite première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord, par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de North Georgetown susdit et aussi, le lot de terre connu et désigné sous le numéro vingt-cinq, dans la troisième concession des lots, dans North Georgetown susdit, lequel est borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière par le lot numéro cinq, dans la quatrième concession de North Georgetown susdit, du côté sud par le numéro vingt-quatre, et du côté nord par le lot numéro vingt-six, dans la dite troisième concession; aussi, les lots de terre connus et désignés sous les numéros neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, vingt-deux, vingt-trois, vingt-quatre, vingt-cinq, vingt-six et vingt-sept, dans la quatrième concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros huit et vingt-huit, au sud par les lots numéros seize, vingt et vingt-et-un, dans la dite quatrième concession de North Georgetown susdit, à l'est par les terres de la troisième concession de North Georgetown susdit, et à l'ouest par la ligne divisant North Georgetown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown.

Sixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Williamstown, qui est bornée au nord par des terres de Beachridge, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hémmingford, à l'est par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Sherrington, et à l'ouest, partie par le Norton Creek et partie par les terres de la concession Norton Creek.

Septièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée South Georgetown, qui est bornée au nord par les terres sur la rivière Chateaugay, au sud par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'ouest par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Jamestown, à l'est partie par la rivière Anglaise et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la dite rivière Anglaise.

Huitièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Neuvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown à l'est, en partie par la rivière anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Dixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelé Edwardstown, qui est bornée au nord par les terres faisant front au Norton Creek, les terres du double rang et les terres faisant front à la rivière Anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière Anglaise, et au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford.

Onzièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, étant une île appelée Grande Ile qui est bornée au nord par la terre de la première concession des lots dans Grande Ile susdite, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par cette branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois, lesquelles dites parties et lopins de terre dans les limites des dits fief et seigneurie restant non concédés en la possession du pétitionnaire de votre majorité, pris ensemble, contiennent cent dix-huit mille huit cent quarante-deux arpents en superficie.

C'est pourquoi votre pétitionnaire prie humblement qu'il plaise à votre majesté de prendre les prémisses en votre royale considération, et qu'il plaise à votre majesté d'accorder à votre pétitionnaire la commutation et l'affranchissement du droit de Quint, du droit de relief et de tous les droits féodaux et charges dus à votre majesté sur et relativement aux dits fief et seigneurie, à raison de telle somme d'argent ou considération, et à tels termes et conditions qui paraîtront à votre majesté convenables et expédients, et de décharger votre pétitionnaire ses hoirs et ayant cause et toutes et chacune des terres comprises dans les dits fief et seigneurie, du dit droit de quint, droit de relief, et de toutes autres charges féodales, dues ou qui deviendront dues sur icelles, à votre majesté, vos héritiers ou successeurs, de quelque nature ou espèce que ce soit, pour toujours, et le pétitionnaire de votre majesté prie de plus, que lors de la cession entre les mains de votre majesté, vos héritiers ou successeurs, des dites parties ou lopins des dits fief et seigneurie restant non concédés entre les mains de votre pétitionnaire, et non tenus à titre de fief, en arrière fief, ou à titre de cens, il plaise à votre gracieuse majesté d'accorder à votre pétitionnaire toutes les dites parties et lopins des dits fief et seigneurie, pour être dès ce moment tenus en franc et commun soccage, de même manière que les terres sont actuellement tenues en franc et commun soccage dans cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre.

Et le pétitionnaire de votre majesté ne cessera de prier.

(Signé,)

EDWARD ELLICE,

Par son procureur,

JOHN FORSYTH.

Montréal, 25 octobre 1831.

Avis est par le présent donné que le soussigné propriétaire en possession des fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, située dans le district de Montréal, dans la province du Bas-Canada, concédés par lettres patentes, du Roi très-chrétien, en date à Versailles du douzième jour d'avril, qui était en l'année de Notre Seigneur mil huit cent vingt-neuf, et à Compeigne le quatorzième jour de juin, de l'année de Notre Seigneur mil sept-cent cinquante, lesquels dits fief et seigneurie contiennent six lieues de front sur six lieues de profondeur, nord-est et sud-ouest, avec les îles et îlots adjacents au front d'iceux, et sont bornés en front par la rivière St. Laurent, à l'est, partie par la seigneurie de Chateauguay, partie par la seigneurie de Lassalle, et partie par le township de Sherrington; à l'ouest, partie par le township de Godmanchester, et partie par le township à Hinchinbrooke, et, en arrière, par le township d'Hemmingford, a demandé à sa majesté, par pétition à son excellence le gouverneur en chef de la dite province, une commutation et une extinction et affranchissement du droit de quint, du droit de relief et autres charges féodales dues à majesté sur les dits fief et seigneurie, et un nouvel octroi en franc et commun socage (après une cession d'iceux entre les mains de sa majesté, ses héritiers et successeurs) de toutes telles parties et morceaux des dits fiefs et seigneurie qui sont en la possession du dit propriétaire soussigné non concédées, lesquelles dites parties et morceaux des dits fief et seigneurie non concédées sont comme suit, savoir :

Premièrement, De cette section ou division des dits fief et seigneurie appelée Marystown, les lots connus et désignés par les numéros un, deux, trois, quatre cinq, six, sept, huit et neuf, dans la cinquième concession des lots, dans la dite section appelée Marystown, lesquels dits lots sont bornés en front par les terres de la quatrième concession de Marystown en arrière, et du côté nord-est par les terres de la sixième concession de Marystown, et au sud-ouest par le domaine du buisson.

Secondement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, qui est bornée au nord par les terres de la seconde concession des lots, dans Helenstown susdit, à l'est par le domaine du buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant la dite section appelée Helenstown de la section des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown.

Troisièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Catherinestown, qui est bornée au nord partie par les terres de la première concession des lots dans Catherinestown susdit, et partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown, de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, au sud partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Quatrièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, qui est bornée au nord, partie par la rivière St Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée North Georgetown, au sud par les terres de la troisième concession d'Ormstown susmentionnée, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Cinquièmement, Dans cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée North Georgetown, les lots de terre connus et désignés sous les numéros un, deux et trois, dans la première concession des lots dans North Georgetown

susdit, lesquels sont bornés en front par le chemin de la dite première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté, au sud, par le lot numéro quatre, dans la dite première concession, et de l'autre côté, au nord, par les terres de la rivière St. Louis; aussi, les lots de terre connus et désignés par les numéros cinq, six, sept, dix-huit, dix-neuf et vingt, dans la dite première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de North Georgetown susdit, et aussi, le lot de terre connu et désigné sous le numéro vingt-cinq, dans la troisième concession des lots, dans North Georgetown susdit, lequel est borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière, par le lot numéro cinq, dans la quatrième concession de North Georgetown susdit, du côté sud par le numéro vingt-quatre, et du côté nord par le lot numéro vingt-six, dans la dite troisième concession; aussi, les lots de terre connus et désignés sous les numéros neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, vingt-deux, vingt-trois, vingt-cinq, vingt-six et vingt-sept, dans la quatrième concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéro huit et vingt-huit, au sud par les lots numéros seize, vingt et vingt-et-un, dans la dite quatrième concession de North Georgetown susdit, à l'est par les terres de la troisième concession de North Georgetown susdit, et à l'ouest par la ligne divisant North Georgetown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown.

Sixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Williamstown, qui est bornée au nord par des terres de Beachridge, au sud, par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, à l'est, par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Sherrington, et à l'ouest, partie par les terres de la concession Norton Creek.

Septièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, qui est bornée au nord par les terres sur la rivière Chateauguay, au sud par la ligne divisant South Georgetown susdit, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'ouest par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, à l'est partie par la rivière Anglaise et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la dite rivière Anglaise.

Huitièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie des township d'Hinchinbrooke.

Neuvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est, en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Dixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Edwardstown, qui est bornée au nord par les terres faisant front au Norton Creek, les terres du double rang et des terres faisant front à la rivière Anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière Anglaise, et

au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford.

Onzièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, étant une île appelé Grande Ile qui est bornée au nord par la terre de la première concession des lots dans Grande Ile susdite, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par cette branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois, lesquelles dites parties et morceaux de terre dans les limites des dits fief et seigneurie restant non concédées en la possession du propriétaire soussigné, pris ensemble, contiennent cent dix-huit mille huit cent quarante-deux arpents en superficie.

C'est pourquoi toutes les personnes qui peuvent avoir ou prétendent avoir aucun droit actuel ou à venir, intérêt, garantie, charge ou servitude, soit par hypothèque générale ou spéciale, expresse ou tacite, ou en vertu d'aucun autre titre, ou par tous autres moyens quelconques sur les dites terres, sont par les présentes notifiées de les signifier par écrit, dans les trois mois de calendrier à compter de la date du présent avis, et leur acceptation ou refus à la cession, la reconcession et le changement de tenure des dites parties et lopins des dits fief et seigneurie restant non concédés en la possession du propriétaire soussigné, et la commutation, l'abandon et l'extinction des droits et charges, redevances seigneuriales ainsi demandées, laquelle acceptation ou refus par écrit devra être logé au bureau du conseil exécutif de la dite province, tel qu'ordonné par l'acte du parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande, de la sixième année du règne du roi George Quatre, chapitre cinquante-neuf.

(Signé)

EDWARD ELLICE,

Par son procureur,

JOHN FORSYTH.

Québec, 14 décembre 1831.

A son excellence de très-honorable Mathew, Lord Aylmer, chevalier, commandant du très-honorable ordre militaire du bain, capitaine-général et gouverneur en chef des provinces du Bas-Canada, Haut-Canada, etc., etc., etc., commandant de toutes les forces de sa majesté dans les dites provinces, etc., etc., et à l'honorable conseil exécutif de la dite province, etc., etc.

La pétition des sujets de sa majesté, habitants, colons et réclamants des environs de Russelltown et des parties adjacentes, dans le district de Montréal, et de la province du Bas-Canada,

EXPOSE TRES-HUMBLEMENT :

Que vos pétitionnaires ayant pris connaissance d'un avis publié dans le *Quebec Gazette*, le *Montréal Gazette* et le *Herald*, en date du quatorzième jour de décembre, mil huit cent trente-et-un, faisant voir que le seigneur et propriétaire de la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, dans le district de Montréal et dans la province du Bas-Canada, ayant demandé à sa majesté, au moyen d'une pétition à son excellence le gouverneur en chef de la dite province du Bas-Canada, la commutation et l'extinction et l'affranchissement du droit de quint, du droit de relief et autres charges féodales dues à sa majesté sur les dits fief et seigneurie, et une reconcession en franc et commun soccage après une cession d'iceux entre les mains de sa majesté, ses héritiers et successeurs, de toutes les parties et lopins des dits fief et seigneurie qui restent non concédés en la possession du dit propriétaire soussigné.

(Alors suit une désignation des terres en question, qu'on pourra voir plus au long en référant aux avis imprimés.)

La conclusion de l'avis est comme suit : C'est pourquoi toutes les personnes qui peuvent avoir ou prétendent avoir aucun droit actuel ou à venir, intérêt, garantie, charge ou servitude, soit par hypothèque générale ou spéciale, expresse ou tacite, ou en vertu d'aucun autre titre, ou par tous autres moyens quelconques sur les dites terres, sont par les présentes notifiées de les signifier par écrit, dans les trois mois de calendrier à compter de la date du présent avis, et sur acceptation ou refus à la cession, la reconcession et le changement de tenure des dites parties et lopins des dits fief et seigneurie, restant non concédés en la possession du propriétaire soussigné, et la commutation, l'abandon et l'extinction des droits et charges ainsi demandées, laquelle acceptation ou refus par écrit devra être logé au bureau du conseil exécutif de la dite province, tel qu'ordonné par l'acte du parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande, de la sixième année du règne du roi George IV, chapitre cinquante-neuf.

(Signé.)

EDWARD ELLICE,

Par son procureur,

JOHN FORSYTH,

Maintenant nous, vos pétitionnaires, prenons la liberté d'exposer que le ou vers le mois de septembre dans l'année 1828, les poursuites suivantes ont été instituées dans la cour du banc du roi dans et pour le district de Montréal, au terme supérieur d'icelle tenu dans le mois d'octobre de l'année susdite, de la part du seigneur de la seigneurie susdite de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, dans lesquelles poursuites l'honorable John Richardson, comme curateur aux dits biens Ellice était demandeur, et John Manning, *senior*, et John Manning, *junior*, conjointement dans une poursuite, Andrew Gentle, Aram Moe, James Covey, Jeremiah Gibbs, William Adams, Joseph Towns, William Broder, Ichabod Allen, John C. Allen, John Higgins, George Hoyle, et John Champion, étaient respectivement défendeurs, treize en nombre.

Les déclarations en substance étaient pour chaque défendeur de venir de l'avant et d'accepter les termes du seigneur en passant des contrats des concessions, à deux louis dix chelins courant, pour chaque cent arpents français de terre, de payer tous les arrérages de rente en proportion du temps d'occupation, amendes, lods et ventes, etc., ou en cas de défaut, de payer au demandeur deux cent louis de dommage chacun.

Ces déclarations furent strictement supportées en loi de la part du demandeur, et aussi vigoureusement défendues de la part des défendeurs. Cependant une cause, par consentement mutuel des parties, fut choisie pour être plaidée et pour servir de précédent pour le reste ou le nombre entier des causes, et en conséquence fut connue et désignée sous les termes de l'honorable John Richardson, demandeur, et John Manning et autres, défendeurs.

Le principe sur lequel la défense était basée était, que les défendeurs n'avaient au demandeur le droit de sa demande, parce qu'ils n'étaient pas établis sur les terres appartenant à la seigneurie de Beauharnois, et qu'ils étaient sur des terres en dehors des limites décrites de la seigneurie de six lieues de profondeur, et six lieues de largeur, et qu'en conséquence elles devaient être considérées comme des lopins de terres situées entre la seigneurie et les townships adjacents d'Hemmingford, d'un côté, et Hinchinbrooke et Godmanchester de l'autre côté, par conséquent des terres non concédées qui devaient pour cela, inévitablement appartenir à la couronne; et la défense fut ainsi arguée devant la cour, et à raison de la preuve produite, le jugement de la cour rendu le quatrième jour de février mil huit cent trente-et-un, fut comme suit : La cour ayant entendu les parties, par leur conseil, examiné les précédés et preuves de record, et ayant délibéré sur iceux, il est considéré et adjugé que cette action soit déboutée avec frais, etc., etc., (contre le demandeur.)

Maintenant vos pétitionnaires, qui se considéraient immédiatement et profondément intéressés dans l'issue des dites poursuite et poursuites; après qu'il fut évident par la décision de la cour, que les susdits lopins de terre appartenant incontestablement à la couronne, s'unirent dans une pétition en date du dixième jour d'avril 1831, adressée à son excellence Lord Aylmer, gouverneur en chef, demandant une concession de ces terres; cette pétition fut présentée tel qu'ordonné en la cité de Québec, par notre agent, John Manning, écuyer, dans le mois de mai dernier, époque à laquelle par ordre de sa seigneurie elle fut transmise devant le conseil exécutif de cette province avec tous les documents nécessaires qui l'accompagnaient, où nous supposons qu'elle est encore, et que nous, vos pétitionnaires, recommandons consciencieusement à la considération de votre honorable corps, et nous demandons qu'elle soit entendue et considérée en proportion du poids et de la grandeur de son importance, aussitôt que faire se pourra. En même temps nous, vos pétitionnaires, sommes entièrement d'accord à refuser la cession, la reconcession et le changement de tenure des dites parties et lopins des dits fief et seigneurie restant non-concédés en possession du dit seigneur et propriétaire ainsi que la commutation, l'abandon et l'extinction des devoirs féodaux et seigneuriaux, droits et charges ainsi demandés; c'est pourquoi nous implorons la patience de votre honorable corps pour prêter l'oreille aux particularités de la preuve que nous considérons nécessaire de mettre devant vous, afin de démontrer à vos yeux la convenance de refuser le projet contemplé par le seigneur susdit.

Nous croyons sincèrement et scrupuleusement que nous avons de notre côté pour en agir ainsi les raisons les plus sensées et les plus fortes, vu qu'il y a dans notre opinion la preuve la plus forte que le seigneur de Beauharnois dans plusieurs cas s'est écarté directement des justes règles et intentions de sa majesté très-chrétienne en faisant les concessions originaires de tenure seigneuriale dans cette province du Canada.

Premièrement, En exigeant et prenant un prix d'argent des colons pour la terre à être à lui concédée avant que le contrat de concession ne lui fut donné, ce qui, comme il apparaît par des entrées correctes de record, avait commencé à être pratiqué par quelques certains seigneurs avant la conquête anglaise, pratique qui, sur rapport au souverain français, fut immédiatement arrêtée par un décret de sa majesté en conseil, et nous ne connaissons aucun cas où cela s'est pratiquée depuis, si ce n'est lorsqu'on l'a vu apparaître dans la seigneurie de Beauharnois.

Et nous, vos pétitionnaires, comprenons humblement que si les concessions de terre faites par le roi de France, sont encore valides en loi, que les décrets de ce souverain se rapportant en quelque manière que ce soit à ces concessions, doivent être aussi considérés valides, et que le seigneur n'a pas le droit d'en disposer en faveur des colons par vente de quelque forme ou nature que ce soit.

Secondement, Qu'il a toujours été d'habitude chez l'agent ou les agents de la dite seigneurie, de vendre et disposer de tout le bois de construction de la plus grande valeur qui pourrait en aucune manière passer pour un article de commerce, sur la terre, avant de la concéder.

Troisièmement, Ils ont aussi suivi la pratique générale d'imposer ce qu'ils appelaient des amendes aux colons, pour leur audace de s'être établis sur des terres sans permission, mais avec la bonne intention de les cultiver en fermes; mais il doit être compris que les agents ont, en premier lieu, refusé de concéder ces terres, et les gens, sans le vouloir, mais dans la crainte d'être deshérités et d'être anéantis sous le coup de la pauvreté, avaient à se soumettre et à payer la pénalité imposée, sans autre consolation que celle de gémir sous le pouvoir incessant d'un pareil système de tyrannie et d'oppression.

Quatrièmement, Dans d'autres occasions où les individus avec droiture et honnêteté se sont établis sur des terres non-concédées, et que par leur industrie

ils y ont fait des améliorations, les agents ont vendu ces terres qu'ils cultivaient, et ont donné des contrats de concession à l'acquéreur. Cet inexcusable système a été bien lourd à supporter pour ceux qui l'ont éprouvé; quelques-uns qui étaient plus en état de le supporter, l'ont fait en combattant jusqu'à la fin, d'autres ont abandonné le pays, tandis que des vieillards ont été réduits à la mendicité, n'ayant pour tout soutien que la main glacée de la charité, pour trainer probablement une misérable existence.

Cinquièmement, Et enfin, l'exaction de dix piâtres, ou de deux louis dix chelins courant, de rente, par année, pour chaque cent arpent français de terre concédés sur la dite seigneurie, que nous, vos pétitionnaires, considérons une épouvantable extorsion, et que nous traitons avec le plus suprême mépris, comprenant que c'est injuste et oppressif, et parfaitement étranger à la véritable intention du roi de France, qui fit les concessions en tenure seigneuriale, faisant voir qu'aucun seigneur n'a le droit de demander au censitaire, et ne devrait pas avoir un *quantum* de rente plus élevé qu'un sol, et un pot de bled ou deux sols, pour chaque arpent français de terre, dans toute la province du Bas-Canada, et que c'est notre sérieuse croyance que la politique du seigneur en changeant la tenure est d'augmenter son pouvoir comme seigneur du sol, de manière à accroître ses extorsions sur les colons.

Sous ces impressions consciencieuses, nous nous refusons individuellement et collectivement à la proposition de changer la tenure conformément à la pétition du susdit seigneur, telle que publiée dans le *Quebec* et *Montreal Gazette* et dans le *Herald*, à moins que nos possessions et nos améliorations sur les dites terres, de quelque nature que ce soit qui peuvent se trouver dans les limites de la dite seigneurie, de toute description, que nous avons obtenues avec tant de fatigue et de dépense, et que nous considérons et réclamons comme nos justes, équitables et indestructibles droits soient épargnées et soient garanties à nous, nos héritiers et ayants cause, et successeurs pour toujours, et que dans tous les cas, aucun changement de tenure n'ait lieu sans notre consentement, tenure qui mettra les colons dans une situation pire pour chaque colon en particulier que de payer au propriétaire un sol, et un pot de bled, ou deux sols par année pour chaque arpent de terre par lui possédé.

Sous ces considérations, nous soumettons maintenant devant votre honorable corps notre rapport et pétition, pour qu'ils subissent quelque la nature du cas en puisse exiger, espérant et croyant des colons qui, nous le croyons humblement, sont les fondateurs du pays, puisse être de haute considération, nous plaidons humblement qu'il ne soit rendu aucune décision quelconque à leur détriment manifeste.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

JOHN MANNING,
Et 101 autres.

5 Février 1832.

A son excellence Mathew, Lord Aylmer, chevalier, commandant du très-honorable ordre militaire du bain, lieutenant-général et commandant des forces de sa majesté, dans les provinces du Bas-Canada et du Haut-Canada, etc., etc., etc.

Et à l'honorable conseil exécutif de la province du Bas-Canada, etc., etc., etc.

Nous les soussignés habitants et possesseurs d'une certaine partie de terre appartenant à sa majesté, communément appelée Russelltown, ci-devant réclamée par Edward Ellice, écuyer, seigneur et propriétaire de la seigneurie de Beauharnois, exposons. La dite partie de terre est située entre le township d'Hemming-

MANNINGVILLE, 17 mars 1832.

MONSIEUR,—Ci-inclus sont certains papiers qui paraissent avoir été l'objet d'une fatalité extraordinaire sur la ligne de la poste de Manningville à Québec, avec aussi une pétition au gouverneur en chef pour son information. Je vous prie d'avoir la bonté de les présenter sans délai à sa seigneurie, et en même temps de vous donner le trouble de m'envoyer une ligne constatant le montant de tous les frais et charges, s'il y en a, que je vous ferai parvenir, faveurs qui seront accueillies avec reconnaissance par,

Monsieur,

Votre très-obéissant et humble serviteur,

(Signé,)

JOHN MANNING.

Au lieutenant colonel Craig.

A son excellence le très-honorable Mathew, Lord Aylmer, chevalier, commandant du très-honorable ordre militaire du bain, capitaine-général et gouverneur en chef dans et sur les provinces du Bas-Canada, Haut-Canada, etc., etc., etc., et commandant de toutes les forces de sa majesté dans les dites provinces, etc., etc., etc.

La pétition de John Manning de Manningville, dans le comté de Beauharnois, dans le district de Montréal,

EXPOSE TRES-HUMBLEMENT ET TRES-RESPECTUEUSEMENT :

Que le pétitionnaire de votre excellence agissant comme agent d'un grand nombre des sujets de sa majesté, habitants, cultivateurs et réclamants dans les environs de Russelltown et lieux adjacents, a envoyé par la malle pour être déposé dans le bureau du conseil exécutif le rapport ci-joint des habitants, cultivateurs et opposants contre le changement de tenure de la seigneurie de Beauharnois, tel qu'il appert plus amplement par le dit rapport.

Que le pétitionnaire de votre excellence a d'abord déposé les dits papiers contenant la dite déclaration de refus au bureau de poste à Russelltown, adressés à MM. Dewitt et Archambault, membres de l'assemblée pour le comté de Beauharnois, avec instructions de les remettre au bureau du conseil exécutif, etc.

Mais par quelque erreur inexplicable commise au le bureau de poste à La-prairie, les papiers sont revenus dans le sac de la malle qui ne passe par cette route qu'une fois par semaine; et le temps approche maintenant où la session du parlement doit se terminer et où les membres doivent laisser Québec. L'on a donc cru à propos de changer l'adresse de MM. Dewitt et Archambault, en celle de l'honorable H. W. Ryland, registrateur et greffier du conseil exécutif, comme la voie la plus courte et la plus sûre pour effectuer la délivrance des papiers. Lorsqu'à la grande surprise et mortification de votre pétitionnaire, les papiers furent refusés et renvoyés à votre pétitionnaire par le député maître général des postes; et votre pétitionnaire suppose que c'est parce que les frais de port ont été demandés à Québec, et qu'il n'y avait personne pour les payer, et toute mystérieuse que paraîtra la chose à votre excellence, votre pétitionnaire déclare maintenant en toute sincérité que lorsqu'il a déposé les papiers au bureau de poste à Montréal, il s'est là et alors enquis du montant des frais de port à payer pour les dits papiers jusqu'à Québec, qu'il en a offert le paiement mais qu'on lui a répondu que comme les papiers étaient adressés à un bureau du gouvernement, il n'y avait rien à payer. Le pétitionnaire de votre excellence prend donc la liberté de remar-

ford et la ligne de la dite seigneurie, contenant 23000 arpents de terre en superficie, et vû que le dit Edward Ellice, écuyer, a par un avertissement dans des papiers de Montréal, donné avis qu'il entend remettre à sa majesté toutes les terres non-concédées dans la dite seigneurie, et que toutes les personnes ayant aucune réclamation quelconque, sont notifiées de filer leurs diverses réclamations au bureau du secrétaire provincial, en conséquence, les soussignés pétitionnaires représentent humblement à son excellence et au conseil, qu'ils résident sur les dites terres et y ont résidé pendant les dix à trente années passées; et attendu que le dit Edward Ellice, écuyer, a institué des poursuites en loi contre divers de vos pétitionnaires, devant la cour du banc du roi à Montréal, et que cette cour a décidé que les terres en question n'étaient pas dans la seigneurie, nous, vos pétitionnaires, demandons en conséquence que nous puissions demeurer sur les terres que nous possédons actuellement, sans être molestés, et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Russelltown, 1er février 1832.

Noms des personnes.	Nombre d'arpents de terre
Robert Dunn,.....	250
John Dunn,.....	200
Thomas Dunn,.....	200
Frederick Broder,.....	200
Frederick Broder, agent de John McCallum,.....	200
William Broder,.....	100
Thomas Wallar,.....	100
George Smith,.....	100
William Smith,.....	100
Aaron Priest,.....	62
James Tate,.....	100
John Brown,.....	100
W. D. Cochran,.....	45
Jeremiah Dunn,.....	320
Samuel Walsh,.....	100
Donald Peram,.....	200

MONTREAL, 17 février 1832.

MONSIEUR,—Ci-inclus sont le rapport et la pétition d'un nombre d'individus, colons et réclamants dans les environs de Russelltown et des parties adjacentes sur la seigneurie de Beauharnois, dans le district de Montréal, refusant au seigneur l'obtention d'un changement de tenure, conformément à un avis publié dans le *Quebec Gazette*, le *Montreal Gazette* et le *Herald*, du quatorze de décembre dernier; vous aurez la bonté de recevoir et mettre les papiers au bureau du conseil exécutif, pour l'information de son excellence le gouverneur en chef, etc., etc. En même temps, ayez la bonté de m'envoyer une ligne accusant la réception de ces papiers qui sera dûment appréciée par

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN MANNING.

L'honorable H. W Ryland.

quer que le désappointement et les retards doivent être attribués à ces renseignements erronés, et supplie votre excellence de vouloir bien considérer la position difficile où se trouvent le grand nombre d'habitants dont les intérêts se trouvent ainsi compromis, et que ces retards ont été entièrement causés par des événements imprévus et inévitables. Et comme malheureusement l'époque où ces papiers auraient dû être filés est écoulée d'une manière si mystérieuse, le pétitionnaire de votre excellence sollicite instamment la faveur immédiate et la considération de votre excellence sur le sujet, et prie instamment votre excellence de vouloir bien remettre les papiers dans leur position première, et faire en sorte qu'ils aient le même effet qu'auparavant, et qu'ils aient le même poids et la même force que s'ils eussent été reçus à temps dans le bureau du conseil exécutif.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé,)

JOHN MANNING.

Manningville, 17 mars 1832.

N. B.—Détails du temps et des circonstances qui ont accompagné l'envoi du rapport de refus mentionné, etc.

- 1er février, Date du rapport.
- 7e " Entré au bureau de poste de Russelltown pour Québec.
- 8e " Revenu de Laprairie.
- 13e " Reçu du bureau de poste de Manningville.
- 18e " Entré à Montréal pour Québec.
- 21e " Refusé à Québec.
- 6e mars, Passé au bureau des lettres-mortes à Québec.
- 10e " Mis en malle à Québec pour être renvoyé.
- 16e " Reçu par le présent pétitionnaire.
- 17e " Date de cette pétition, etc., etc.

QUEBEC, 11 juillet 1832.

MONSIEUR,—Agissant comme procureur en loi de M. Ellice, qui a demandé au gouvernement de sa majesté de changer la tenure sous laquelle il possède la seigneurie de Beauharnois, j'ai personnellement fait il y a quelques temps une demande au bureau du conseil exécutif aux fins de savoir ou en était la pétition de M. Ellice. J'ai aussi mentionné que M. Ellice s'était conformé aux dispositions du statut et qu'il avait publié les avis nécessaires dans les papiers publics.

En réponse à ma demande j'ai été informé que certains documents de la nature d'une opposition avaient été filés dans le bureau du conseil exécutif, et avaient été renvoyés par son excellence le gouverneur en chef au conseil exécutif. Ces documents n'étaient pas alors dans le bureau et je ne pus en avoir alors communication.

Je prends donc la liberté de demander copie de ces documents et aussi de tout rapport fait par le conseil exécutif sur cette demande, si tel rapport a été fait.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

G. O. STUART.

A l'honorable H. W. Ryland,
 Registrateur et greffier du conseil exécutif,
 Etc., etc., etc.

A son excellence le très-honorable Mathew, Lord Aylmer, chevalier commandeur du très-honorable ordre militaire du Bain, capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces du Bas-Canada et du Haut-Canada, vice amiral d'icelles, etc., etc.

La pétition d'Edward Ellice, écuyer, de Londres, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, appelée Angleterre,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que votre pétitionnaire étant propriétaire en possession des fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelés Annfield situés dans le district de Montréal, dans la province du Bas-Canada, concédés par lettres patentes du Roi très-chrétien, datées à Versailles le douzième jour d'avril dans l'année de Notre Seigneur mil sept cent vingt-neuf, et à Compeigne, le quatorzième jour de juin de l'année de Notre Seigneur mil sept cent cinquante, lesquels dits fief et seigneurie sont de la contenance de six lieues de front sur six lieues de profondeur, nord-est et sud-ouest, ensemble avec les îles et îlots y adjacents sur le front d'iceux sont bornés en front par le fleuve St. Laurent, à l'est, partie par la seigneurie de Chateaugnay et partie par la seigneurie de Lasalle et partie par le township de Sherrington, partie par le township de Godmanchester et partie par le township d'Hinchinbrooke; et en arrière par le township d'Hemmingford, a dans le mois de novembre dernier fait requête à sa majesté par l'entremise de son excellence pour la commutation et extinction et le rachat du droit de quint, du droit de relief et autres devoirs féodaux dûs à sa majesté les dits fief et seigneurie, et pour une concession *de novo* en franc et commun soccage des parties et lopins des dits fiefs et seigneurie qui restent non concédés en la possession de votre pétitionnaire.

Que sur la dite requête de votre pétitionnaire un rapport fut fait par le conseil exécutif de sa majesté pour la dite province, le dixième jour de décembre mil huit cent trente et un et approuvé par votre excellence le vingt-troisième du même mois, déclarant que votre pétitionnaire en se conformant aux conditions établies dans la proclamation du quatorzième jour d'avril mil huit cent vingt-six, obtiendrait l'objet en vue dans sa pétition.

Que depuis qu'il a soumis la dite requête votre pétitionnaire a, conformément aux dispositions du statut du parlement de la Grande Bretagne et d'Irlande passé dans la sixième année de sa majesté le Roi George IV, fait donner avis public de sa dite requête pendant l'espace de trois mois du calendrier dans la *Quebec Gazette* publiée par autorité, dans le *Montreal Gazette* et le *Montreal Herald*, deux papiers-nouvelles publiés dans la cité de Montréal, et dans la *Quebec Gazette* et le *Quebec Mercury* deux papiers-nouvelles publiés dans la cité de Québec.

Que votre pétitionnaire est prêt et disposé, conformément à la proclamation publiée en cette province le quatorzième jour d'avril mil huit cent vingt-six, à payer entre les mains du receveur-général de la dite province, une somme d'argent égale à un vingtième de la valeur de la dite seigneurie, laquelle sera constatée par des experts qui seront choisis et nommés en la manière prescrite par les dits statut et proclamation.

Que votre pétitionnaire nomme respectueusement l'honorable Mathew Bell, de la cité de Québec, écuyer, l'un des membres du conseil législatif de la dite province, comme expert de sa part pour accomplir l'objet ci-dessus mentionné.

Que les parties et lopins non concédés des dits fiefs et seigneurie restant actuellement entre les mains de votre pétitionnaire sont comme suit, savoir :

Première ément, De cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Marystown, les lots connus et désignés par les numéros un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf, dans la cinquième concession des lots, dans

la dite section appelée Marystown, lesquels dits lots sont bornés en front par les terres de la quatrième concession de Marystown, en arrière, et du côté nord-est par les terres de la sixième concession de Marystown, et au sud-ouest par le domaine du Buisson.

Secondement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, qui est bornée au nord par les terres de la seconde concession des lots, dans Helenstown susdit, à l'est par le domaine du Buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant la dite section appelée Helenstown de la section des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown.

Troisièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, qui est bornée au nord partie par les terres de la première concession des lots dans Catherinestown susdit, et partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown, de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, au sud partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Quatrièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, qui est bornée au nord, partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, à l'Est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelé North Georgetown, au sud par les terres de la troisième concession d'Ormstown susmentionnée et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Cinquièmement, Dans cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée North Georgetown, les lots de terre connus et désignés sous les numéros un, deux et trois, dans la première concession des lots dans North Georgetown susdits, lesquels sont bornés en front par le chemin de la dite première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté au sud par le lot numéro quatre dans la dite première concession, et de l'autre côté au nord, par les terres de la rivière St. Louis ; aussi, les lots de terre connus et désignés par les numéros cinq, six, sept, dix-huit, dix-neuf et vingt, dans la dite première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord, par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de North Georgetown susdit, et aussi le lot de terre connu et désigné sous le numéro vingt-cinq, dans la troisième concession des lots, dans North Georgetown susdit, lequel est borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière par le lot numéro cinq, dans la quatrième concession de North Georgetown susdit, du côté sud par le lot numéro vingt-quatre, et du côté nord par le lot numéro vingt-six dans la dite troisième concession ; aussi, les lots de terre connus et désignés sous les numéros neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, vingt-deux, vingt-trois, vingt-quatre, vingt-cinq, vingt-six et vingt-sept, dans la quatrième concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros huit et vingt-huit, au sud par les lots numéros seize, vingt et vingt et un, dans la dite quatrième concession de North Georgetown susdit, et à l'ouest par la ligne divisant North Georgetown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown.

Sixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Williamstown, qui est bornée au nord par des terres de

Beachridge, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, à l'est par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Sherrington, et à l'ouest partie par Norton Creek et partie par les terres de la concession Norton Creek.

Septièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée South Georgetown, qui est bornée au nord par les terres sur la rivière Chateauguay, au sud par la ligne divisant South Georgetown susdit, de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'ouest par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Jamestown, à l'est partie par la rivière Anglaise et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la rivière Anglaise.

Huitièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la dite section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Neuvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Dixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Edwardstown, qui est bornée au nord par les terres faisant front au Norton Creek, les terres du double rang, et les terres faisant front à la rivière Anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière Anglaise, et au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford.

Onzièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, étant une île appelée "Grande Ile" qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Grande Ile susdite, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par cette branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois, lesquelles dites parties et morceaux de terre dans les limites des dits fief et seigneurie restant non concédés en la possession de votre pétitionnaire, pris ensemble, contiennent cent dix-huit-mil huit cent quarante-deux arpents en superficie.

C'est pourquoi votre pétitionnaire demande humblement qu'en considération des premisses, sur paiement au dit receveur-général de la somme d'argent qui sera convenue ou fixée en la manière susdite, et sur la cession en faveur de sa majesté, ses héritiers et successeurs, de toutes les parties et lopins susdits non concédés des dits fiefs et seigneurie, votre excellence voudra bien commuer le droit de quint, le droit de relief et tous les autres droits et devoirs féodaux dus à sa majesté, pour ou se rattachant aux dits fiefs, et seigneurie et de décharger à jamais votre pétitionnaire, ses hoirs et ayans-causes, et toutes et chacune les terres comprises dans le dit fief ou seigneurie, du dit droit de quint, droit de relief et autres devoirs féodaux, de quelque espèce ou nature que ce soit qui deviendront dûs sur icelles en faveur de sa majesté, ses héritiers ou successeurs; et que votre excellence voudra bien faire accorder à votre pétitionnaire, ses hoirs et ayants-cause, toutes les dites parties ou morceaux de la dite seigneurie restant non-concédés entre les mains de votre pétitionnaire, pour être tenus en franc et commun soccage

en la même manière que les terres sont tenues en franc et commun soccage dans cette partie de la Grande-Bretagne appelée Angleterre.

S. GERRARD,
Procureur d'Edward Ellice.

Montréal, 21 juillet 1832.

QUEBEC, 6 RUE MONT CARMEL,
23 juillet 1832.

MONSIEUR,—En ma qualité d'agent à Québec d'Edward Ellice, écuyer, de Londres, sollicitant ici la commutation de la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe une pétition en son nom, adressée à son excellence le gouverneur en chef, et je vous prie de vouloir bien la transmettre à son excellence.

Je transmets ci-joint une copie certifiée d'un extrait d'un rapport de comité du conseil exécutif du 10 décembre 1831, ensemble avec les numéros de la Québec Gazette publiée par autorité et des autres journaux mentionnés dans la pétition susdite comme contenant l'avis exigé par le statut impérial, 6 George IV, et vous prie de vouloir bien les soumettre aussi à la considération de son excellence.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,) G. O. STUART.

Lieut. Colonel Graig,
Secrétaire,
Etc., etc., etc.

Extrait des minutes du conseil exécutif, daté 13 août 1832.

Sur la requête de M. Ellice, seigneur de Villechauve, il est ordonné que communication soit donnée de la pétition des parties adverses à M. Ellice ou à son agent, afin qu'il puisse y faire telle réponse qu'il jugera à propos, et que telle réponse lorsqu'elle sera faite, soit renvoyée à l'agent des pétitionnaires pour sa réplique, et que la dite réplique soit faite quatre semaines après que les parties adverses auront reçu communication des réponses de l'agent de M. Ellice.

Certifié.

(Signé,) GEORGE H. RYLAND.

QUEBEC, 21 août 1832.

MONSIEUR,—M. Ellice ou son agent ayant été sommé par un ordre en conseil du 13 courant, de transmettre les réponses qu'il pourra juger à propos de faire aux pétitions présentées en opposition à sa demande pour la commutation de la seigneurie de Beauharnois, et ayant été nommé à cette fin l'agent de M. Ellice, je me trouve privé de l'avantage de transmettre sa réponse à raison de l'absence de certains documents essentiels à cette fin. Comme ces documents se trouvent dans les archives du bureau du conseil exécutif, je prends la liberté de vous prier de me les communiquer.

Le premier de ces documents est une pétition des opposants demandant la concession des terres dont commutation est demandée, avec les documents qui l'accompagnent; et ayant reçu instructions qu'il a été fait un rapport du conseil sur la pétition susdite, et que la demande des opposants est renvoyée dans ce rapport, je prends aussi la liberté d'en demander communication.

Le second est une pétition de M. Ellice avec documents, touchant la ligne frontière de la seigneurie de Beauharnois, sur laquelle a été fait le 29 mars 1830, un ordre en conseil ordonnant qu'il fut nommé un arpenteur pour le gouvernement et un autre arpenteur pour M. Ellice, aux fins d'établir la ligne frontière, ce qui en conséquence a été fait, ensemble avec toutes les procédures subséquentes qui peuvent avoir eu lieu à ce sujet.

L'absence de ces documents étant le seul obstacle qui retarde la réponse de M. Ellice, puis-je vous prier d'y porter votre attention aussitôt qu'il vous sera possible.

Je suis avec beaucoup de respect,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) G. O. STUART.

A l'honorable H. W. Ryland,
Registraeur et greffier du conseil exécutif,
Etc., etc., etc.

QUEBEC, 24 août 1832.

MONSIEUR,—Comme le conseil exécutif de sa majesté sur la requête d'Edward Ellice, écuyer, demandant la commutation de la tenure de sa seigneurie de Beauharnois, a ordonné que la pétition des parties qui s'opposent à sa demande soit communiquée à lui ou à son agent, afin qu'il puisse y faire la réponse qu'il jugera à propos de faire, j'ai été requis de prendre communication de cette opposition et d'agir comme l'agent légal de M. Ellice, pour préparer sa réponse, et ayant commencé à agir comme tel, je me trouve arrêté faute de n'avoir pu obtenir communication de certains documents.

Les parties adverses ayant, dans la pétition en question, fait une requête au gouvernement de sa majesté, dans laquelle elles demandent que les terres pour lesquelles la commutation est sollicitée leur soient accordées, la recommande à la considération du conseil exécutif, en demandant sa décision sur le sujet. Comme elles allèguent ceci comme l'un des motifs de leur opposition, il n'est pas au pouvoir de M. Ellice ou de son agent d'y répondre sans avoir communication de leur pétition et des documents qui l'accompagnent. Mes instructions sont, que d'après une décision du conseil sur le sujet, les réclamations des pétitionnaires pour l'octroi de ces terres ont été rejetées; si c'est le cas, la communication de cette décision me paraît nécessaire pour les fins ci-dessus mentionnées.

Un autre document dont l'absence a jusqu'ici empêché M. Ellice d'envoyer sa réponse, est une pétition venant de lui-même, et les procédures prises sur icelle par lesquelles la ligne frontière de la seigneurie de Beauharnois est établie constataient que les terres que les opposants réclament sont situées dans cette seigneurie.

Ce sont là les seuls obstacles qui s'opposent à ce que la réponse exigée par le conseil soit transmise, et pour les faire disparaître, je me suis adressé le 21 du courant au registraeur et greffier du conseil exécutif pour avoir la communication de ces documents, mais sans succès.

J'ai donc très-respectueusement à soumettre ces circonstances à la considération de son excellence le gouverneur en chef, et à demander humblement qu'il soit ordonné à l'officier compétent de donner la communication de ces documents.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,) G. O. STUART.

Lieut. colonel Graig,
Secrétaire,
Etc., etc., etc.

QUEBEC, 4 septembre 1822.

MONSIEUR,—Conformément à l'ordre en conseil du 13 août dernier, j'ai l'honneur de transmettre la réponse de M. Ellice à certaines pétitions déposées dans le bureau du conseil exécutif de cette province, dans lesquelles les pétitionnaires s'opposent à une commutation de la tenure de sa seigneurie de Beauharnois.

J'ai aussi l'honneur de transmettre des copies certifiées des documents suivants, mentionnés dans sa réponse, savoir ; de la déclaration, plaidoyer et exceptions, répliqués et jugement, dans la cause No. 1716, l'honorable John Richardson vs. John Manning et autres, avec une copie certifiée d'un ordre en conseil du 29 mars 1830, relativement à la ligne frontière de la seigneurie de Beauharnois, et un autre du 13 août dernier ci-dessus mentionné.

Et pour prévenir tout délai, j'inclus une copie de la réponse pour l'agent des pétitionnaires, et j'ai très-respectueusement à vous prier de la lui faire parvenir ce jour, vu qu'il lui est accordé un délai de quatre semaines avant qu'il soit tenu de faire sa réplique.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) G. O. STUART.

A l'honorable H. W. Ryland,
Registraire et greffier du conseil exécutif,
Etc., etc., etc.

Sachez que ce premier jour d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent trente-deux, devant les soussignés notaires publics, dûment commissionnés et assermentés pour la province du Bas-Canada, résidants dans la cité de Montréal, dans la dite province ;

Est personnellement venu et comparu, Samuel Gerrard, de la dite cité de Montréal, écuyer, qui a déclaré à nous dits notaires, comme suit, c'est-à-savoir ; Attendu qu'Edward Ellice, de Richmond Terrace, Westminster, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, connue sous le nom d'Angleterre, écuyer, par un certain titre ou instrument par écrit, sous son seing et sceau, daté le vingt-cinquième jour d'avril, maintenant dernier, a constitué

et nomma lui, le dit Samuel Gerrard, et l'honorable John Forsyth de la dite cité de Montréal, écuyer, conjointement, et chacun d'eux séparément, ses procureurs et procureurs légaux, dans le but, entre autres choses, de faire et poursuivre pour lui, le dit Edward Ellice, et en son nom, une demande au gouvernement de sa majesté pour obtenir une commutation et un abandon des droits féodaux de sa majesté sur les fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelés la seigneurie d'Annfield, située dans le district de Montréal, dans la dite province, à lui le dit Edward Ellice appartenant, et d'obtenir une concession des terres non concédées dans les dits fief et seigneurie de sa majesté, à lui, le dit Edward Ellice, et à ses héritiers en franc et commun socage, en vertu des dispositions du statut du parlement de la Grande Bretagne et d'Irlande, 6 George IV, chap. 59; et attendu que le dit Edward Ellice, dans et par le dit acte ou instrument par écrit, a autorisé lui, le dit Samuel Gerrard, et le dit John Forsyth, conjointement, et chacun d'eux séparément, de temps à autre, à substituer, nommer ou constituer un ou plusieurs procureurs sous lui ou eux, pour aucune des fins aux dit acte mentionnés.

Maintenant ces présentes font foi que lui, le dit Samuel Gerrard, conformément à et en exercice du pouvoir et de l'autorité ainsi à lui donnés, comme dans les présentes plus haut mentionné, a nommé, substitué et constitué, et par ces présentes nomme, substitue et constitue, George O'Kill Stuart, de la cité de Québec, dans le district de Québec, dans la dite province, écuyer, avocat en son lieu et place, pour agir comme et être le procureur de lui, le dit Edward Ellice, et en son nom pour poursuivre la demande au gouvernement de sa majesté, dans la dite province, qui est maintenant pendante, pour obtenir une commutation de et un abandon des droits seigneuriaux de sa majesté, sur les dits fief et seigneurie de Villechauve, Beauharnois ou Annfield, et pour obtenir une concession des terres non concédées dans les dits fief et seigneurie, de sa majesté à lui, le dit Edward Ellice, et à ses héritiers, en franc et commun socage, sous les dispositions du dit statut; et pour cette fin, pour lui, le dit Edward Ellice, et en son nom de céder telles terres non concédées à sa majesté, et de faire tous autres actes, matières et choses quelconques, qui peuvent être utiles ou nécessaires pour obtenir telle commutation, abandon et changement de la tenure susdite, lui le dit Samuel Gerrard, par les présentes donnant et accordant au dit George O'Kill Stuart, son plein pouvoir et autorité, comme procureur du dit Edward Ellice, dans et concernant ce que dessus comme susdit, de faire et agir dans et concernant ceux, aussi pleinement et efficacement à toutes les fins et intentions comme lui, le dit Samuel Gerrard, aurait pu ou pourrait faire sous ou en vertu des pouvoir ou autorité dans les présentes en partie recités à lui accordés pour cette fin.

Fait et passé, en brevet, au bureau de William A. Crawford, un de nous notaires, les jours, mois et an dans les présentes en premier lieu mentionnés, le dit Samuel Gerrard ayant apposé son nom avec et en présence de nous, notaires, les présentes étant d'abord lues suivant la loi.

• (Signé.)

S. GERRARD,
W. N. CRAWFORD,
Notaire public.

C. Hunt,
Notaire public.

QUEBEC, 4 octobre 1832.

MONSIEUR,—Le délai accordé par le conseil exécutif aux individus qui s'opposent à la demande de M. Ellice relativement à la commutation de sa seigneurie de Beauharnois, pour fournir leur réplique à la réponse que j'ai eu l'honneur de soumettre de sa part, étant expiré, je prends la liberté de vous demander si elle a été ou n'a pas été fournie.

Je prendrai la liberté de mentionner en même temps que M. Ellice a pris les mesures nécessaires pour remettre la seigneurie entre les mains de sa majesté, durant le terme d'octobre de la cour du banc de la reine qui est maintenant en session, et pour empêcher qu'il ne soit retardé jusqu'au mois de février.

J'ai aussi à vous prier de soumettre l'affaire au conseil pour qu'il puisse en délibérer aussitôt qu'il le pourra suivant les formes établies de ses procédures en telle matière et donner une décision.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

G. O. STUART.

A l'honorable R. W. Ryland, écuyer,
Etc., etc., etc.

Extrait des minutes du conseil, daté 13 août 1832.

Sur la requête d'Edward Ellice, écuyer, seigneur de Beauharnois, il a été ordonné que communication de la pétition des parties adverses serait donnée à M. Ellice ou son agent, aux fins qu'il puisse y faire telle réponse qu'il jugera à propos, et que la dite réponse lorsqu'elle sera transmise, soit renvoyée à l'agent des pétitionnaires pour sa réplique, et que la dite réplique soit donnée dans les quatre semaines qui suivront la réception par la partie adverse, de la communication de la réponse de l'agent de M. Ellice.

Certifié,

(Signé,)

GEORGE H. RYLAND.

BUREAU DU CONSEIL EXECUTIF,

QUEBEC, 6 octobre 1832.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets une lettre que j'ai reçue de M. G. Stuart, concernant l'opposition faite par certains individus au changement de tenure demandé par M. Ellice pour la partie non concédée de la seigneurie de Beauharnois. Si vous avez reçu la réponse des opposants à l'exposé dressé par M. Stuart, comme agent de M. Ellice, il est à propos qu'elle soit soumise sans délai à la considération et rapport du conseil exécutif.

Je suis, avec considération,

Cher monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

H. W. RYLAND.

Lieut. Col. Craig,

Secrétaire de son excellence le gouverneur en chef.

A son excellence le très-honorable Mathew, Lord Aylmer, commandant du très-honorable ordre militaire du Bain; capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces du Bas-Canada, du Haut-Canada, etc., etc., etc., et commandant de toutes les forces de sa majesté dans les dites provinces, etc., etc., etc.

La pétition de John Manning, de Manningville dans le comté de Beauharnois,

Expose très humblement :

Que le pétitionnaire de votre excellence, agissant comme agent pour un grand nombre d'habitants, cultivateurs et réclamants dans les environs de Russelltown et lieux adjacents, dans le comté susdit, ayant reçu la réponse de M. Ellice, seigneur de la seigneurie de Beauharnois, par l'entremise de son agent en loi, George O'Kill Stuart, écuyer, pour s'opposer à la demande qu'il fait d'un changement de tenure de la seigneurie de Beauharnois, préparé conformément à un ordre en conseil du 13 août 1852, et que votre excellence en conseil a ordonné que la réponse de l'agent de M. Ellice soit transmise au pétitionnaire de votre excellence pour sa réplique; et que la dite réplique soit donnée dans les quatre semaines après que les parties adverses auront reçu la réponse de l'agent de M. Ellice.

Maintenant, le pétitionnaire de votre excellence prend la liberté de faire remarquer, que dans les circonstances actuelles il serait moralement impossible pour lui de se conformer à la règle qui y est prescrite, le délai fixé à cette fin étant tellement limité qu'il se trouve restreint dans des bornes trop étroites pour les pouvoirs et les moyens qu'il possède de fournir la réplique nécessaire dans ce délai. Il est donc dans la nécessité de demander un plus long délai pour accomplir l'objet en vue, croyant consciencieusement que c'est un devoir qu'il doit à ceux qu'il représente de les consulter avant sur le sujet. Il demande donc humblement à votre excellence de vouloir bien lui accorder un autre délai de quatre semaines en sus de celui qu'il a déjà eu, et le pétitionnaire de votre excellence ne cessera de prier.

(Signé,) JOHN MANNING,
Agent.

Certifié,

(Signé,) H. W. RYLAND.

Manningville, 8 octobre 1852.

A tous ceux que ces présentes verront et qu'elles concerneront, Edward Ellice de Richmond Terrace, Westminster, dans le comté de Middlesex, (dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande appelée Angleterre,)

SALUT :

Attendu que le dit Edward Ellice a été saisi et mis en possession pour lui et ses héritiers comme propriétaire, et avec pouvoir et autorité légale de l'aliéner, de la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield située dans le district de Montréal, dans la province du Bas-Canada, concédée par lettres patentes du Roi très-chrétien, datées à Versailles le douzième jour d'avril, dans l'année de Notre Seigneur mil sept cent vingt-neuf, et à Compeigne, le quatorzième jour de juin de l'année de Notre Seigneur mil sept cent cinquante, lesquels dits fief et seigneurie sont de la contenance de six lieues de front sur six lieues de profondeur, nord-est et sud-ouest, ensemble avec les îles et flots y adjacents sur le front d'iceux et sont bornés en front par le fleuve St. Lau-

rent, à l'est, partie par la seigneurie de Chateauguay, et partie par la seigneurie de Lasalle et partie par le township de Sherrington; à l'ouest partie par le township de Godmanchester et partie par le township d'Hinchinbrooke; et en arrière par le township d'Hemmingford et de certaines terres incultes non concédées et de terres et tènements non cultivés sis et situés dans la dite seigneurie, consistant et faisant partie d'icelle et ci-après désignés.

Et attendu que conformément au statut fait et passé à cette fin, le dit Edward Ellice désire continuer avec sa majesté pour tous et chacun les droits et redevances payables à sa majesté, ses héritiers et successeurs en raison de la tenure sous laquelle les dits fiefs et seigneurie sont en la possession du dit Edward Ellice, et obtenir de nouveau la concession en franc et commun soccage (après en avoir fait la cession entre les mains de sa majesté, ses héritiers et successeurs) des dites étendues de terre inculte et terres et tènements pour être possédés en franc et commun soccage dans cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre, sujet néanmoins au paiement de telle somme ou sommes d'argent comme compensation de telle commutation et à telles conditions que sa majesté, ou le gouverneur, lieutenant gouverneur ou personne administrant le gouvernement de la province trouvera justes et raisonnables. Et attendu que pour recevoir la dite concession en franc et commun soccage, il est nécessaire que le dit Edward Ellice fasse cession des dites terres et tènements non cultivés en faveur de notre seigneur le roi. Maintenant pour les fins susdites et par et en considération de la somme de dix chelins argent courant de cette province payée comptant au dit Edward Ellice par notre dit seigneur le roi lors ou avant l'exécution des présentes, dont quittance et par le présent reconnu, le dit Edward Ellice a vendu, cédé, transporté et assigné à notre souverain seigneur Guillaume IV, par la grâce de Dieu, roi du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi, ses héritiers et successeurs toutes les terres, tènements et héritages incultes et non cultivés, sis et situés dans la dite seigneurie, contenant ensemble cent dix-huit mille huit cent quarante-deux arpents de terre en superficie et connus et désignés comme suit :

Premièrement, De cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Marystown, les lots connus et désignés par les numéros un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf dans la cinquième concession des lots, dans la dite section appelée Marystown, lesquels dits lots sont bornés en front par les terres de la quatrième concession de Marystown en arrière, et du côté nord-est par les terres de la sixième concession de Marystown, et au sud-ouest par le domaine du Buisson.

Secondement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, qui est bornée au nord par les terres de la seconde concession des lots dans Helenstown susdit, à l'est par le domaine du Buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant la dite section appelée Helenstown de la section des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown.

Troisièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, qui est bornée au nord partie par les terres de la première concession des lots dans Catherinestown susdit, et partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Helenstown, au sud partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Quatrièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, qui est bornée au nord partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Orms-

town de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherines-town, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée North Georgetown, au sud par les terres de la troisième concession d'Ormstown susmentionnée et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Cinquièmement, Dans cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée North Georgetown, les lots de terre connus et désignés sous les numéros un, deux et trois, dans la première concession des lots dans North Georgetown susdits, lesquels sont bornés en front par le chemin de la dite première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté, au sud, par le lot numéro quatre dans la dite première concession, et de l'autre côté, au nord, par les terres sur la rivière St. Louis; aussi, les lots de terre connus et désignés par les numéros cinq, six, sept, dix-huit, dix-neuf et vingt dans la dite première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de North Georgetown susdit; et aussi, le lot de terre connu et désigné sous le numéro vingt-cinq, dans la troisième concession des lots, dans North Georgetown susdit, lequel est borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière par le lot numéro cinq dans la quatrième concession de North Georgetown susdit, du côté sud par le lot numéro vingt quatre, et du côté nord par le numéro vingt-six dans la dite troisième concession; aussi, les lots de terre connus et désignés sous les numéros neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, vingt-deux, vingt trois, vingt-quatre, vingt-cinq, vingt-six, et vingt-sept, dans la quatrième concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros huit et vingt-huit, au sud par les lots numéros seize, vingt et vingt et un dans la dite quatrième concession de North Georgetown susdit, à l'est par des terres de la troisième concession de North Georgetown susdit, et à l'ouest par la ligne divisant North Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown.

Sixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Williamstown, qui est bornée au nord par les terres de Beachridge, au sud, par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, à l'est, par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Sherringon, et à l'ouest, partie par Norton Creek et partie par les terres de la concession Norton Creek.

Septièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, qui est bornée au nord par les terres sur la rivière Chateauguay, au sud par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fiefs et seigneurie appelée Russelltown, à l'ouest par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fiefs et seigneurie appelée Jamestown, à l'est partie par la rivière Anglaise, et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la dite rivière Anglaise.

Huitièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la dite section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Neuvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown qui est bornée au nord par la ligne divi-

sant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est, en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Dixièmement. Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Edwardstown, qui est bornée au nord par les terres faisant front au Norton Creek, les terres du double rang et les terres faisant front à la rivière Anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière Anglaise, et au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford.

Onzièmement. Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, étant une île appelée "Grande Ile" qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Grande Ile susdite, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par cette branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois et tous et chacun les biens, droits, intérêts, propriétés, réclamations et demandes de lui, le dit Edward Ellice, sur ou hors des dites dépendances ou aucune partie d'icelles.

Pour le dit seigneur, le roi, ses héritiers et successeurs, avoir et posséder les dites terres, tènements et héritages incultes et non cultivés, et tous et chacun les droits, membres et dépendances aux fins et intentions et pour l'objet que le dit Edward Ellice pourra recevoir de sa majesté, ses héritiers et successeurs, une cession des dites terres, tènements et héritages incultes et non cultivés, pour lui le dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, en franc et commun socage, sur paiement à sa majesté de la somme ou des sommes, et sujet aux termes et conditions, limitations et restrictions que sa majesté, ses héritiers et successeurs, ou le gouverneur ou le lieutenant-gouverneur ou la personne administrant le gouvernement de cette province considérera justes et raisonnables.

En foi de quoi, George O'Kill Stuart, de la cité de Québec, dans le district de Québec, dans la dite province, écuyer, avocat, procureur du dit Edward Ellice, légalement autorisé à cette fin par certaine procuration et substitution ci-annexées, à à ces présentes apposé les seing et sceau du dit Edward Ellice, le vingtième jour d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent trente-deux.

(Signé,)

EDWARD ELLICE,
Par G. O. STUART,
Son procureur dument autorisé.

Signé, scellé et délivré par George O'Kill Stuart, comme le procureur, et au nom et comme l'acte et fait du nommé Edward Ellice en notre présence.

(Signé,) EDWARD BURROUGHS, Prot.
DUNBAR ROSS.

Province du Canada, } Dans le banc du roi, 20 octobre 1832.
District de Québec.

L'acte de cession qui précède, ensemble avec les procurations y mentionnées et annexées aux présentes, sont enregistrés dans la cour du banc du roi de sa majesté pour le district de Québec, dans la province du Bas-Canada, dans le

terme d'octobre, dans la troisième année du règne de Guillaume IV, maintenant roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi, devant les juges de la dite cour en séance.

Registre des insinuations de 1832, page 106.

(Signé.)

FERRAULT ET BURROUGHS, P. B. R.

Le vingt-quatrième jour du mois d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent trente-deux, à quatre heures de l'après-midi, à la requisition de John Manning, du township de Hinchinbroke, dans le district de Montréal, écuyer, en son propre nom et comme procureur dument nommé par Julius Manning, Hiram Gentle, Andrew Gentle, Aaron Moe, John Manning, John Forbes, Claudis Cotton, Benjamin Polkins, Rodolphus William Anson Hoyle, Frederick Young, William H. Starnes, Joseph Stafford, Moses Welch, Samuel H. Fargo, Alanson Allen, John Hoose, William Wheeler, Archelaus Welch, Asa Oney, Peter Rose, Archibald Muir, James Muir, Joseph Row, Nathaniel Adams, Cyrus Mills, David Stockwell, Daniel McAllum, Gilbert Manning, Benjamin Main, John Allen, Lothrop Muir, Perkins Nichols, Benjamin Roberts, Joseph Towns, John Champain, Andrew Tracey, Moses Moody, Manly A. Mills, Joseph Patterson, Jacob Manning, Arihur Campbell, Robert Haulkings, Walter G. Welch, George Smith, William Campbell, Daniel Pettis, David Manning, Amos J. Fassett, Thomas Wilson, Nicholas Rouch, Conrad Roe, Levy Stockwell, David Goodwin, Joshua Manning, Louis Nadeau, Phebe Lattin, John McGee, Nathan Pettis, Antoine Gendron, Charles Coulson, Daniel Gordon, Matt Pettis, James McElroy, William Brophy, Jean Baptiste Roberge, Joseph Delong, George Hermagin, Joseph Allard, Peter Savaire, John B. Metivier, fils, Dominique Racicot, David Town, John B. Metivier, Senior, Abraham Manning, John C. Manning et George Simson, par leur lettre de procuration passée devant F. et Hector Leblanc, notaire public, datée le dix-septième jour d'octobre mil huit cent trente-deux; nous nous sommes personnellement rendus au bureau de Samuel Gerrard, de la cité de Montréal, écuyer, agent ou procureur d'Edward Ellice, de Londres en Angleterre, écuyer, nous avons déclaré au dit Edward Ellice, par l'entremise du dit Samuel Gerrard, écuyer, qu'eux les dits habitants de Russelltown se sont depuis plus de trente ans et à diverses conditions et époques ensuite, conformément à une proclamation de sa majesté le roi George III, invitant tous les sujets de sa majesté à s'établir sur les terres incultes de la couronne et à les améliorer, et conformément à icelle établis sur divers endroits et parties de deux sections ou abouts de terres non concédées situés entre la partie originairement concédée de la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, et les townships d'Hinchinbrooke et Godmanchester, d'un côté, et entre la dite seigneurie de Beauharnois et le township de Hemmingford de l'autre côté. Et attendu que d'autres habitants de Russelltown qui sont les descendants, successeurs et représentants de certains anciens habitants de Russelltown, qui se sont aussi, en conformité de la dite proclamation établis sur diverses parties ou morceaux des deux sections ou abouts de terres ci-dessus mentionnés et désignés. Et attendu que les dits anciens habitants et les descendants, successeurs et représentants des dits autres anciens habitants, résidant sur les dites sections ou abouts de terre dans Russelltown comme susdit, n'ayant été que tout récemment informés de l'existence d'un certain ordre en conseil du gouvernement exécutif de sa majesté, dans et pour la province du Bas-Canada, passé le vingt-neuvième jour de mars, mil huit cent trente, et approuvé le quinzième jour d'avril par son excellence Sir James Kempt, alors administrateur du gouvernement de cette province, qui avait pour objet d'étendre les frontières de la dite seigneurie de Beauharnois de manière à circonscrire et inclure dans les limites de la seigneurie de Beauharnois les deux sections ou abouts ci-dessus mentionnés et décrits

dès terres non octroyées et non concédées comme susdit, et qui sont par là ramenées dans la censivé de la dite seigneurie de Beauharnois, et par lequel les dits habitants de Russeltown, résidant dans les dites sections ou abouts de terre non octroyés ou non concédés comme susdit, doivent dorénavant être considérés comme les censitaires du seigneur de Beauharnois.

Qu'avant le dit ordre en conseil du vingt-neuvième jour de mars mil huit cent trente, et l'approbation d'icelui par son excellence Sir James Kempt, le quinzième jour d'avril suivant, eux et chacun d'eux étaient et sont maintenant en paisible et tranquille possession des dits morceaux et lots de terre, conformément à la proclamation ci-dessus mentionnée, les dits lots, sections ou abouts de terre ne faisant point partie de la dite seigneurie de Beauharnois et sujet à aucune rentes, redevances ou droits seigneuriaux pour iceux. Et attendu que par le dit ordre en conseil du vingt-neuvième jour de mars de l'année mil huit cent trente approuvé par Sir James Kempt le quinzième jour d'avril suivant, les dites deux sections ou abouts de terre ont été annexés à la dite seigneurie de Beauharnois.

Les personnes ci-dessus nommées demandent maintenant des titres de concession pour les lots de terre dont elles ont été et sont respectivement en possession, et sur lesquels elles ont fait de grandes améliorations et elles offrent de payer une rente annuelle d'un sol ou un demi denier et une pinte de blé par arpent en superficie de chacune des dites terres, un denier pour chaque morceau de terre; les lods et ventes, amendes, saisines et autres redevances seigneuriales, telles qu'établies par la loi pour octrois et concessions seigneuriales, lesquelles seront payées à compter de la date de l'ordre en conseil ci-dessus mentionné, à laquelle demande le dit Samuel Gerrard a répondu que toutes les terres non concédées dans la seigneurie ci-dessus mentionnée et son augmentation ont été remises à sa majesté pour en changer les titres et être concédées de nouveau en franc et commun soccage.

La dite réponse n'étant pas satisfaisante à la dite requête susdite, nous, les dits notaires avons protesté et par ces présentes protestons solennellement contre le dit Edouard Ellice, contre le dit Samuel Gerrard et contre tous autres qu'il appartiendra pour tous frais, dommages et intérêts soufferts et à souffrir par suite du refus d'accorder tels titres ou actes de concession, et de tout ce qui pourra résulter de tel refus, et nous en avons délivré copie au dit Samuel Gerrard et lui parlant comme susdit.

Fait et passé en la cité de Montréal, au bureau du dit Samuel Gerrard, les jour et an susdits; en foi de quoi nous avons signé.

(Signé)

P. LACOMBE, N. P.
N. B. DOUCET, N. P.

Tel qu'il appert sur l'original demeuré de record dans le bureau du soussigné.

(Signé)

N. B. DOUCET, N. P.

Devant le conseil exécutif de sa majesté pour la province du Canada.

Dans l'affaire d'une certaine requête d'Edouard Ellice, écuyer, à son excellence Mathew, lord Aylmer, gouverneur en chef de cette province, demandant une commutation de la tenure sous laquelle il tient maintenant de sa majesté la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, et sur la cession des parties non concédées d'icelle entre les mains de sa majesté pour être de nouveau concédées en franc et commun soccage. A cette requête certains sujets de sa majesté résidant sur ces étendues de terrains dont on cherche à

changer la tenure féodale en franc et commun soccage, ont cru convenable, dans la vue de protéger leurs droits et propriétés, par leurs diverses pétitions, datées respectivement le premier jour de février mil huit cent trente-deux, signifier leur opposition à la commutation demandée par la dite requête. Ces pétitions ayant été prises en considération par un ordre en conseil du treizième jour de mars dernier, il fut ordonné que communication des pétitions des parties adverses serait donnée à M. Ellice ou son agent afin qu'il put y faire la réponse qu'il croirait à propos de faire. M. Ellice, par l'entremise de son procureur G. O. Stuart, écuyer, répondit aux pétitions, et le cinq septembre dernier il fut ordonné par le gouverneur en conseil que la réponse de l'agent de M. Ellice serait transmise à M. Manning l'agent des opposants pour sa réplique, et que telle réplique serait donnée dans les quatre semaines qui suivraient la réception de la réponse de l'agent de M. Ellice par les parties adverses. Les réponses de l'agent de M. Ellice furent communiquées le premier octobre dernier, mais une diversité de circonstances ayant empêché l'agent des opposants de préparer sa réplique dans le délai fixé, le temps fut prolongé jusqu'à l'époque actuelle. L'objet du présent papier est donc de répliquer aux réponses mentionnées plus haut, et de refuter les arguments qui y sont offerts à l'appui de la requête originale, et aussi d'offrir les remarques qui pourront paraître venir à l'appui des pétitions des parties adverses du premier février dernier. Il est inutile de parcourir encore une fois toutes les matières d'objections et de dissentiment contenues dans les pétitions; elles ont été reproduites au long dans les réponses, bien que peut-être pas avec cette précision et cette exactitude que le procureur de M. Ellice exigerait des parties adverses. Les raisons d'objection et de dissentiment ont été divisées en trois, et les réponses à ces raisons sont en pareil nombre. Il serait donc plus régulier et ce serait mettre la question sous un point de vue plus clair que de répliquer aux diverses réponses suivant l'ordre dans lequel elles se trouvent. En répliquant aux réponses des procureurs de M. Ellice, les opposants les considéreront comme se rattachant aux allégués de leur première pétitions et ne surchargeront point leur présente réplique par une répétition des mêmes choses.

Réplique à la première réponse.

On se plaint dans la première réponse que les pétitionnaires n'ont accompagné leur objection d'aucuns documents authentiques; qu'en conséquence de cela le requérant a été obligé de recourir au bureau compétent pour obtenir la preuve de ses allégués. Qu'après l'avoir fait il s'est aperçu qu'il était encore arrêté par un faux exposé de faits contenus dans leur pétition. Il est encore dit que l'on fait un exposé incorrect tant de la nature de l'action instituée par feu M. Richardson au nom du requérant que du jugement rendu sur icelle. Les pétitionnaires sont prêts à admettre que la nature de l'action, une action spéciale et compliquée, basée sur une partie compliquée de la loi française peut bien n'avoir pas été exposée avec toute la délicatesse et l'exactitude techniques qu'un avocat et un homme au fait de ce sujet aurait employées, mais peut-on imputer aux pétitionnaires qui sont plus familiers avec l'agriculture et le commerce qu'avec la loi que parce qu'ils n'ont point tracé le progrès de cette action avec la même habileté professionnelle que le procureur de M. Ellice a déployée dans la dernière partie de sa première réponse, peut-on leur imputer, répétons-nous, d'avoir malicieusement faussé les faits aux fins d'arrêter le requérant; et ici les pétitionnaires demanderont quel fait essentiel a été omis ou quelle fausse représentation l'on peut indiquer qui puisse induire en erreur; et d'ailleurs le requérant semble attacher une grande importance à l'omission faite dans l'opposition des parties adverses, des mots "sauf à se pourvoir," en parlant du jugement dans l'action ci-dessus mentionnée; et en sus de celle-là tel que mentionnée, on insiste beaucoup sur une omission de la raison de "faute de

preuve" assignée par la cour en déboutant l'action. Quant à cette dernière prétendue omission les pétitionnaires ont à dire que les mots "faute de preuve" ne se trouvent point dans une copie authentique de ce jugement qui a été prise au bureau du protonotaire de la cour du banc du Roi pour le district de Montréal. Mais quelle autre conclusion à tirer de ces mots, s'ils sont dans le jugement, si ce n'est que M. Ellice n'a point de titre à la propriété qu'il réclame aujourd'hui, les juges de sa majesté ayant, après complète audition de la cause, et avoir donné à M. Ellice toute occasion de faire valoir ses droits, déclaré la preuve fournie comme insuffisante pour maintenir cette prétention.

Mais on appuie plus particulièrement sur l'omission des mots "sauf à se pouvoir", cette clause vraiment importante qui, prétend-on, laisse les droits du demandeur dans l'action précisément dans le même état qu'ils étaient avant l'institution de l'action. Les pétitionnaires admettent qu'après le paiement des frais encourus dans cette action, ses droits à instituer cette action seront absolument dans le même état qu'auparavant; et les pétitionnaires iront encore plus loin et admettront que son droit d'instituer toute autre action que l'on ne pourra maintenir qu'en prouvant la possession comme marche préliminaire reste précisément dans le même état qu'il était auparavant, mais peut-on prétendre, un seul instant, qu'en face d'un jugement de la cour du banc du Roi de sa majesté, dans lequel le mémorialiste est solennellement déclaré avoir manqué de prouver sa possession du fief Villechauve ou Beauharnois, il lui serait possible d'instituer une variété d'actions qui accroissent au seigneur en possession. Et s'il ne lui est pas possible d'exercer certains droits d'action qui ne sont qu'accessoirés au droit de propriété tant qu'il n'a pas établi d'une manière satisfaisante sa possession, peut-on dire qu'il lui sera possible de demander à un tribunal de changer son titre douteux, si aucun il a, contre un de la qualité la plus absolue. Changer un titre douteux du domaine direct seulement contre le titre le plus absolu du domaine direct et utile, est une proposition qui paraît monstrueuse, et qui l'apparaîtra davantage, quant on songera que le tribunal auquel on a adressé une pareille demande n'a pas le pouvoir d'attester la validité ou la nullité du titre du mémorialiste au fief Beauharnois, lequel titre à première vue, à cause du défaut de possession, ou du défaut de preuve de possession déclarée par un acte public, doit apparaître nul, quelques puissent être les droits réservés à M. Ellice: le jugement en dessus en partie citée est obligatoire pour tous les sujets de sa majesté jusqu'à ce qu'il soit renversé, et il n'est pas à présumer que le gouvernement de sa majesté serait le premier à donner l'exemple de désobéissance ou de révolte en face d'un jugement rendu par les juges de sa majesté.

Avant de commencer à répondre aux allégués successifs de M. Ellice, les pétitionnaires prennent la liberté d'exposer très respectueusement, que jusqu'à ce que le jugement en question soit renversé M. Ellice ne peut pas avec convenance demander au gouvernement la commutation de tenure, sans exiger que le jugement ainsi rendu, soit mis de côté par quelque tribunal, ne possédant pas le pouvoir de réviser ou de contrôler les procédés d'une cour de justice, établissant par là un principe subservif des droits des sujets de sa majesté, et servant à jeter du doute et de l'incertitude sur de semblables procédés.

Les pétitionnaires pourraient s'arrêter ici avec confiance, et s'appuyer sur ce qu'ils viennent d'exposer, mais ils considèrent qu'il est de leur devoir de retourner quelques-uns des arguments spécieux émis dans les réponses actuellement sous leur considération.

Replique à la seconde réponse.

La seconde réponse a pour but d'établir le droit de propriété et de possession de M. Ellice au fief de Villechauve ou Beauharnois, et comme elle est en contradiction directe avec le jugement d'une cour du banc du roi de record et non renversé, les pétitionnaires se borneront au point principal qu'on a voulu

essayer d'établir, et en le discutant ils seront aussi courts que possible. Le mémorialiste alors dans le but de prouver son propre droit de propriété et de possession à Beauharnois, allègue qu'il se serait enquis des raisons sur lesquelles les pétitionnaires avaient fondé leur demande d'une concession des terres en question dans leur pétition du dix avril, 1831, mais malheureusement, dit-il, cette pétition, après avoir été devant le conseil, avait été égarée.

Il déplore d'autant plus ce malheur qu'il a reçu instructions que la demande contenue dans la pétition du dix avril, 1831, avait été rejetée par le conseil. Maintenant, en admettant que la pétition en question aurait été égarée, ne pouvait-on pas se procurer un extrait des procédés relatifs au renvoi d'un document si important, et peut-on supposer que la pétition d'environ individus demandant la concession d'un immense lopin de terre, a été rejetée par le conseil, sans qu'il y ait eu des raisons d'assignées pour un pareil rejet?—Mais non : l'agent en foi de M. Ellice. préfère se reposer sur sa fertile imagination que sur un document authentique de l'importance dont on a déjà parlé, et ses conjectures sur les raisons qui ont pu amener le rejet de cette pétition sont singulières et dignes de considération.

Soit (dit-il, en parlant de ces raisons) qu'elles fussent fondées sur la connaissance que ces terres n'appartenaient pas à sa majesté, ou sur la nécessité de protéger le mémorialiste dans la possession de sa seigneurie, ou sur le fait que le gouvernement de sa Majesté s'est rendu caution envers lui pour la protection de ses droits à ces terres, il soumet humblement que toutes ces circonstances sont également applicables aux prétentions des pétitionnaires. Maintenant, sans procéder plus loin, il est clair et évident qu'il n'y avait qu'une seule raison qui pût conduire le gouvernement de sa majesté à rejeter la pétition du treize avril, 1831; le gouvernement de sa majesté considérait avec raison que le lopin de terre dont on demandait la concession était le sujet de contestation entre des individus privés—et qu'il ne pouvait pas intervenir en faveur de l'un au détriment de l'autre. Et encore, où le mémorialiste peut-il être plus efficacement protégé dans son droit à la seigneurie de Beauharnois que dans la cour de justice de sa majesté. Qu'il établisse ces droits, (chose qu'il a manqué de faire jusqu'à ce jour) d'une manière satisfaisante, et qu'alors les pétitionnaires ou toutes autres personnes présentent des pétitions au gouvernement pour des concessions de terres sur lesquelles le mémorialiste aura fait valoir ces droits, et la réponse qui leur sera faite sera courte, "les terres que vous demandez sont déjà concédées."

En admettant, par pure argumentation, que la pétition des parties adverses fut rejetée sur le principe que la réclamation des pétitionnaires n'était pas fondée, l'inférence serait que la propriété ne leur appartenait pas—mais c'est un étrange mode de raisonnement que d'inférer de plus comme conséquence nécessaire, que parce qu'aucun droit de propriété n'appartenait aux pétitionnaires, la réclamation de M. Ellice devait être admise.

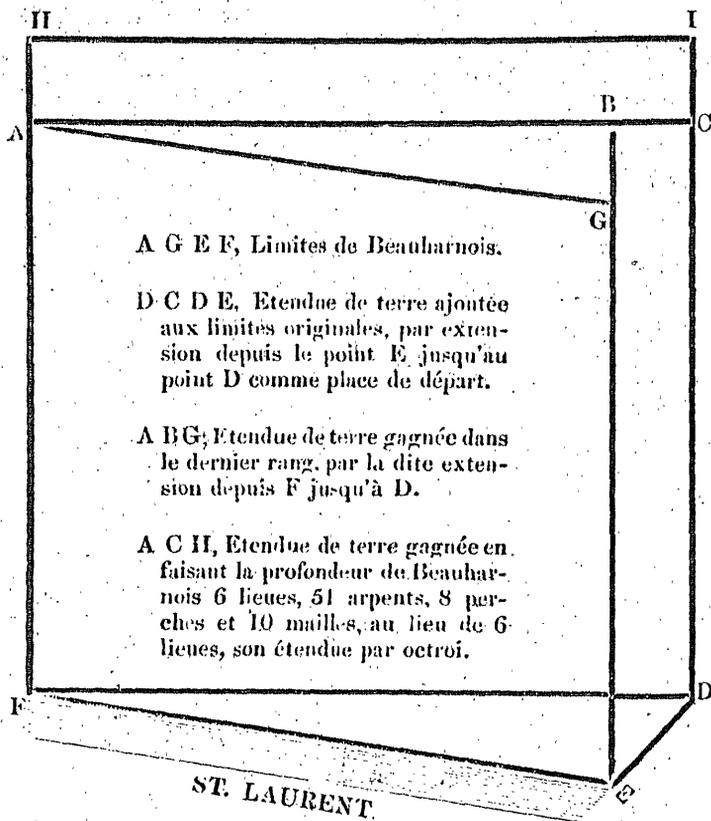
Un pareil acte voudrait dire qu'on accède à la réclamation de M. Ellice, non pas à raison de la valeur de son titre, mais à raison de la faiblesse de ses adversaires.

Cette seconde réponse va jusqu'à dire que les pétitionnaires n'ont pas de droit légal aux terres en question. Ici on peut poser la question, mais quel meilleur titre un homme peut-il avoir, quand il a défriché et cultivé la terre, et quand à la sueur de son front, il la rendu fertile et productive? Il est vrai, comme l'a avancé le mémorialiste, que les pétitionnaires ont pris possession de leurs terres, mais ils étaient invités à en agir ainsi par une proclamation de leur souverain. Quand ils se sont emparés de ces terres elles étaient sauvages et incultes, et c'est juste au moment où leurs travaux ont donné de la valeur à ces terres, que le mémorialiste essaie de les arracher aux pétitionnaires, ou qu'au moins, il essaie d'imposer des conditions lourdes et pesantes sur ceux qui voudraient les retenir.

Le mémorialiste dit que le sujet de la ligne frontière entre Beauharnois et Hemmingford a été finalement réglé par l'arpentage fait en septembre 1830, en vertu d'un ordre en conseil du mois de mars précédent, lequel arpentage a été fait par des arpenteurs nommés par le gouvernement et le mémorialiste respectivement, et une copie du procès-verbal des arpenteurs employés en cette occasion est transcrite au long par laquelle il apparaîtrait qu'il ne se trouve pas de terres non concédées entre Beauharnois et Hemmingford, ou entre Beauharnois et Hinchinbrooke et Godmanchester.

Les pétitionnaires demandent qu'il leur soit permis d'exposer que, se trouvant en possession publique et paisible de ces terres au temps de cet arpentage, et n'étant pas parties aux procédés des arpenteurs, ce serait une violation de tout principe de justice, de les chasser eux et leurs familles de leurs demeures, et de leur enlever les fruits de plusieurs années de travail ardu et d'industrie incessante, dans le seul but de les transporter à un individu dont le droit, tel qu'il le dit lui-même, n'est basé sur aucunes raisons qui lui donnent droit à une considération favorable.

Les pétitionnaires, par l'esquisse suivante veulent faire voir les erreurs qui ont été commises dans l'arpentage dont le procès verbal est mentionné plus haut.



Ici on doit remarquer que non seulement en prolongeant la ligne frontière de Beauharnois au-delà de ses limites telles que fixées dans la concession originale, c'est-à-dire au-delà de six lieues, de manière à unir les lignes d'Hinchinbrooke et Godmanchester, mais aussi qu'en prenant avantage d'un morceau de terrain marécageux ils ont établi leur point de départ au point D, au lieu de l'établir au point E, et par ce moyen prenant une étendue de terre en arrière de Beauharnois et en arrière d'Hemmingford, égale à la grandeur du triangle F. H. E. qui est aussi égale

au triangle A/B G. L'extension des limites de Beauharnois depuis le point E jusqu'au point D, a aussi eu l'effet d'ajouter à cette seigneurie une superficie d'environ 1700 acres.

On peut observer que, par le procès verbal en question, la profondeur de la seigneurie de Beauharnois est censée être de six lieues, cinquante et un arpents, huit perches et dix mailles, tandis que la concession originaire n'établit sa profondeur qu'à six lieues. Cet empiètement, marqué par les lettres A C J H, avec ce qui est gagné par l'extension depuis le point E jusqu'au point D, comme il vient d'être observé, forme une superficie de 24,000 acres, lesquels ajoutés aux 1,700 acres ci-dessus mentionnés, font un total de 41,000.

En face de ces circonstances, les pétitionnaires croient qu'il est de leur devoir de s'opposer au projet de la part du mémorialiste de se faire reconnaître comme seigneur du lopin de terre dont ils ont donné la désignation, et c'est en face de ces faits qu'une cour de justice a déclaré par son jugement que leur opposition était légale, et qu'elle l'a maintenue, et c'est en face de ces circonstances que le mémorialiste cherche à obtenir du gouvernement un titre clair, absolue indéniable à ceslopius de terre, titre qui lui donnerait le droit d'imposer aux pétitionnaires les conditions que sa cupidité pourrait dicter.

Réplique à la troisième réponse.

Dans cette réponse on s'est efforcé de faire voir que les griefs dont se plaignent les pétitionnaires dans leur troisième objection au mémorial, ne sont pas fondés et ne sont pas pertinents à leur opposition ou dissentiment, et qu'en admettant qu'ils soient pertinents, ils auraient dû être énoncés avec précision quant au temps, lieu et circonstances; et s'ils eussent été énoncés avec cette précision, est-ce que le conseil exécutif de sa majesté se serait enquis s'ils étaient fondés ou non? il est humblement exposé que tel n'aurait pas été le cas. C'est pourquoi les pétitionnaires ont jugé à propos seulement de soumettre un état général des faits qu'on traite de griefs, et qui étaient et qui sont notoires dans la seigneurie de Beauharnois. Ils ajouteront seulement ici que l'exposé n'était pas fait par un seul individu, mais par un grand nombre des habitants de cette seigneurie.

Ensuite le mémorialiste s'efforce de faire voir que les pétitionnaires, par leur propre exposé et par leur propre acte, se font apparaître comme des empiéteurs, et que comme tels ils n'ont droit à aucune considération. Mais ici les actes mêmes du mémorialiste contredisent son avancé; si les pétitionnaires eussent empiété, lui aurait-on conseillé de procéder devant une cour de justice en la manière qu'il l'a fait, lui aurait-on conseillé d'instituer des poursuites contre eux, poursuites dont la nature même suppose la possession et la jouissance des terres en question? Certainement non; les conseils en loi du mémorialiste, et ses moyens lui permettant d'employer les meilleurs, l'auraient informé que les pétitionnaires avaient empiété, et qu'ils avaient pris possession sans droit ou titre quelconque, et au lieu d'adopter le mode de poursuivre les pétitionnaires en exhibition de titre et en passation de titre nouvel, ils auraient procédé contre eux par actions possessoires ou pétitoires selon que la nécessité l'aurait exigé. Deux méthodes de procédures bien connues dans les cours du Canada, mais la nature même des actions portées contre les pétitionnaires en octobre, 1828, ne suppose-t-elle pas des titres, autrement comment le mémorialiste aurait-il pu leur demander d'exhiber leurs titres ou de passer titre nouvel, et cependant en face de ces procédés, l'agent en loi de M. Ellice entre dans de longs arguments pour faire voir que les pétitionnaires n'avaient pas de titres à ces terres, et ne pouvaient pas être considérés autrement que comme ayant empiété. Vos pétitionnaires exposent humblement que ceci n'exige aucun commentaire.

Les pétitionnaires sont très reconnaissants envers l'agent en loi de M. Ellice pour les informations importantes qu'il leur a procuré dans sa troisième réponse, à l'effet de faire voir que les cours de justice leur sont ouvertes pour le redresse-

ment des griefs dont ils se plaignent, et ils ont raison de croire que cette information sera par la suite mise à effet.

Dans la conclusion de cette réponse, il est fait une comparaison entre la tenure féodale et celle en franc et commun soccage, par laquelle on essaie de démontrer que la dernière de ces tenures est de beaucoup plus avantageuse.

Les pétitionnaires admettent très volontiers que la dernière de ces tenures sera plus avantageuse au mémorialiste, d'autant plus que sous cette tenure il possèdera au moyen d'un titre qui lui donnera la disposition libre et non contrôlée de ses terres de telle sorte qu'aucune cour de justice ou qu'aucun tribunal ne pourra avoir le droit ou le pouvoir d'intervenir dans les conditions imposées sur les octrois et concessions de ces terres, tandis que sous la tenure actuelle et sous les lois qui la régissent, les censitaires ont droit de demander au mémorialiste de remplir les conditions en vertu desquelles ils sont propriétaires de leurs terres.

Il n'est pas peu étonnant en conséquence de trouver que l'agent en loi de M. Ellice s'efforce de démontrer que les intérêts des pétitionnaires seront avantageusement affectés par le changement de tenure que le mémorialiste voudrait effectuer; on ne pouvait pas prendre une semblable position à moins d'être totalement ignorant du sujet.

En terminant, le mémorialiste offre quelques observations générales sur la nature de sa demande et sur les raisons de dissentiment de la part des pétitionnaires. La position prise par le mémorialiste dans ces observations, est d'une nature des plus extraordinaires. Les actes impériaux à l'ombre desquels cette demande est faite, sont cités afin de faire voir que les personnes seulement qui ont prétendent avoir aucun droit présent ou éventuel, intérêt, sûreté, charge ou servitude, soit par mort gage, hypothèque, générale ou spéciale, expresse ou tacite, ou en vertu de tout autre titre, ou par tout autre moyen que ce soit, auront droit à contester ou à faire opposition à une demande de ce genre. C'est pourquoi il est énoncé que les pétitionnaires n'ayant établi aucun tel droit, intérêt, sûreté, charge ou servitude, il ne doit pas être fait droit à leur dissentiment, et que le mémorialiste a droit en vertu du statut en question d'obtenir la commutation qu'il demande.

Les pétitionnaires exposent humblement qu'ils ont droit et intérêt dans les terres en question, que ces terres, comme il est dit plus haut, ont été établies, défrichées et cultivées par eux, qu'elles ont été ainsi établies, défrichées et cultivées par eux sous la sanction de la proclamation de sa majesté les invitant à en agir ainsi, et que cette proclamation est leur titre, et qu'ils ignorent quel serait l'objet, en autant qu'ils y sont concernés, d'accorder au mémorialiste un titre absolu à ces terres. Ce serait mettre entre les mains d'un individu le pouvoir d'imposer telle condition arbitraire sur la possession de ces terres par les pétitionnaires, qu'il jugerait à propos dans sa clémence et sa sagesse.

C'est pourquoi les pétitionnaires exposent humblement que la commutation de tenure demandée par le mémorialiste ne peut pas être accordée. Premièrement, parce qu'il n'a pas établi de titre aux terres pour lesquelles la commutation est demandée, mais qu'au contraire, il appert par le jugement d'un tribunal compétent non révoqué et de record que le mémorialiste n'a pas de titre à ces terres. Et, secondement, parce que les pétitionnaires ont, de leur côté, établi qu'ils ont un droit et un intérêt direct dans les terres en question, en autant qu'elles sont et qu'elles ont été pendant un long espace de temps en leur possession et qu'ils ont, si non par d'autre titre, acquis un droit de propriété à ces terres par la possession paisible et publique.

(Signé,)

JACOB DEWITT,
Agent des pétitionnaires.

Québec, 1er décembre 1832.

BUREAU DU CONSEIL EXECUTIF,
 QUEBEC, 3 décembre 1832.

MONSIEUR,—Conformément à l'adresse votée à son excellence le gouverneur en chef par la chambre d'assemblée, le 24 novembre dernier, j'ai préparé et je vous transmets ci-incluse une liste des personnes qui ont demandé un changement de tenure sous l'acte des tenures du Canada, ainsi que la proclamation du gouverneur en chef du 14 avril 1826, et dont les pétitions ont été référées au conseil exécutif.

La seule opposition qui a été logée à ce bureau contre quelque pétition contenue dans la liste, est celle faite par divers individus établis à Russelltown, qui ont produit un document bien volumineux, contenant 20 pages d'écriture serrée, le 1er du courant.

Je commencerai aussitôt que les devoirs ordinaires de mon bureau me le permettront, à faire une copie des papiers qu'ils ont filé en opposition à la demande de M. Ellice pour changement de tenure, mais il faudra un temps considérable pour se conformer à l'adresse de l'assemblée à cet égard, à moins que les parties elles-mêmes ne fournissent des copies pour cette fin.

J'ai l'honneur d'être,
 Monsieur,

Votre humble serviteur,

(Signé,)

HERMAN W. RYLAND.

Lieut. Colonel Craig,
 Secrétaire, etc., etc.

BUREAU DU CONSEIL EXECUTIF,
 QUEBEC, 7 décembre 1832.

MONSIEUR,—Les documents volumineux relatifs à la demande faite par Edward Ellice, écuyer, pour un changement de tenure des parties non concédées de la seigneurie de Beauharnois, qui ont été logés dans ce bureau, et dont la chambre, par son adresse du 24 novembre, désire avoir des copies, me forcent à vous demander de soumettre cette affaire à la considération spéciale du gouverneur en chef, dans l'espérance que son excellence aura la bonté de me porter secours, en me permettant de me servir de l'aide additionnelle d'un employé temporaire pour préparer les copies requises. Les devoirs ordinaires du bureau apportent constamment de l'emploi pour deux personnes, même avec ce qui est ici proposé. Je crains qu'il ne s'écoule quelques semaines avant que les copies que l'assemblée demande ne soient prêtes, et je ne demande de l'aide que dans le but de me conformer le plus tôt possible à l'adresse de la chambre.

J'ai l'honneur d'être,
 Monsieur,

Votre très-humble serviteur,

(Signé,)

H. W. RYLAND.

Le comité, en obéissance à la référence de votre excellence, a pris en considération les pétitions adressées à votre excellence le premier jour de février 1832 par certains habitants, colons ou réclamants de terres dans les environs de Russelltown, et des parties adjacentes, dans le district de Montréal, et par d'autres personnes

habitants ou propriétaires de terre appartenant à sa majesté, au même endroit appelé Russeltown, par lesquelles pétitions il est fait opposition à la commutation de la tenure de la seigneurie de Beauharnois, que demande M. Ellice, ainsi que la réponse de l'agent de M. Ellice aux dites pétitions, et la réplique des pétitionnaires par leur agent, M. Dewitt, à la dite réponse. Et le comité, ayant délibéré sur le tout avec le soin et l'attention que l'importance du sujet demande, est humblement d'opinion qu'il n'y a pas de raisons suffisantes d'alléguées par les pétitionnaires en opposition à la demande de M. Ellice pour une commutation de la tenure de la dite seigneurie, sur quoi le comité peut recommander à votre excellence d'arrêter ou de suspendre encore la completion de la dite commutation de tenure, conformément au rapport approuvé par le conseil du décembre, 1831. L'opposition faite par les pétitionnaires au changement de tenure demandé, est censée faite en vertu de la clause de Pacte 6, Geo. III., chap. 59, (communément appelé acte des tenures) par laquelle les personnes ayant aucun droit actuel ou à venir, intérêt, sûreté, charge ou servitude par mort gage ou hypothèque, ou en vertu de tout autre titre, ou par tous autres moyens, sur des terres dont on pourra demander la commutation de la tenure, en vertu de cet acte, peuvent s'opposer à telle commutation par un dissentiment par écrit à être logé au bureau du conseil exécutif.

Le comité est décidément d'opinion que la prétention exposée par les pétitionnaires comme la base de leur opposition et dissentiment, n'est pas tel droit, intérêt, sûreté, charge ou servitude tel que le comporte la clause du statut plus haut citée.

Les pétitionnaires dans leur réplique résument leurs prétentions, et réduisent leur opposition à la commutation de la tenure, aux raisons suivantes : premièrement, parce que M. Ellice n'a pas fait voir de titre aux terres dont il demande la commutation, mais qu'au contraire il appert par un jugement d'un tribunal compétent qu'il n'a aucun titre à ces terres ; et secondement, que les pétitionnaires ont un droit et un intérêt direct dans les terres en question, en autant qu'ils sont et qu'ils ont été pendant un long espace de temps en possession d'icelles, par un titre de possession paisible et publique ; et dans une autre partie de leur réplique ils font voir que leur possession et leur établissement sur ces terres qu'ils réclament, ont été sous la sanction de la proclamation de sa majesté les autorisant à en agir ainsi, et que cette proclamation est leur titre. La proclamation à laquelle il est fait allusion est celle de Sir A. Clarke, de l'année 1792, invitant les colons de cette province à obtenir des concessions des terres incultes de la couronne, et les pétitionnaires en conséquence, maintiennent en cette partie et en d'autres parties de leur réplique, que les terres sur lesquelles ils sont établis font partie des terres incultes de la couronne, et ne sont pas dans les limites de la seigneurie de Beauharnois.

La même raison est aussi apportée dans leur plaidoyer à l'action portée contre M. Manning, un des pétitionnaires en l'année 1828, par M. Ellice. Par cette action (comme il appert par la déclaration dont copie ainsi que copie des autres plaidoeries et du jugement sont produites par l'agent de M. Ellice, et annexées à sa réponse,) le représentant légal d'Ellice, comme seigneur d'Annfield, ou de Beauharnois, poursuit le défendeur, comme un censitaire de cette seigneurie le requérant d'exhiber ses titres conformément à la loi, de payer les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits féodaux, de prendre des titres nouveaux, etc., avec les autres conclusions ordinaires en telles actions contre les censitaires ; d'autres actions du même genre ayant été portées en même temps contre les autres occupants de terres sous les mêmes circonstances, qui paraissent être parmi les pétitionnaires, il fut convenu que la décision dans une action contre M. Manning déterminerait les autres cas ; un des plaidoyers fait par M. Manning et adopté par les pétitionnaires dans leur réplique, fut que la terre par lui occupée n'était pas dans la seigneurie de Beauharnois, mais appartenait à notre souverain seigneur le Roi.

La question principale alors et maintenant soulevée par les pétitionnaires est de savoir si les terres forment partie de la seigneurie de Beauharnois ou des terres incultes de la couronne.

Les pétitionnaires allèguent qu'ils ont tout-à-fait manqué de prouver que la question était jugée contre M. Ellice, par le jugement de la cour du banc du Roi à Montréal. Car il appert d'après les termes de ce jugement, que l'action de M. Ellice fut renvoyée faute de preuves, avec la réserve expresse à lui d'employer tout autre recours légal qu'il pourrait juger à propos d'adopter pour obtenir l'objet de l'action.

En conséquence la question de savoir si ces terres appartiennent à la couronne ou au seigneur doit encore dépendre de la preuve; et elle est décidée entre la couronne et M. Ellice par d'autres procédés qui ont eu lieu, et qui paraissent au comité être tout-à-fait contre la couronne ou contre toute personne prétendant réclamer sous elle quant à toute autre difficulté relativement aux véritables limites de cette seigneurie.

Même en l'année 1793, avant possession prise par les pétitionnaires, le township d'Hemmingford fut arpenté, et ses limites furent fixées par une entente avec le seigneur d'alors de Beauharnois, comme adjoignant à la seigneurie où ce township et le township d'Hinchinbrooke furent érigés en l'année 1799, en conformité aux arpentages faits et avant la date la plus éloignée assignée par les pétitionnaires à leur occupation; ils étaient respectivement désignés comme bornés l'un, Hemmingford, par la ligne de profondeur de la seigneurie de Beauharnois, et l'autre Hinchinbrooke, par la ligne sud-ouest de cette seigneurie. En l'année 1801 M. Ellice obtint de la couronne une concession de 6,600 acres de terres, sur le principe que la seigneurie de Beauharnois n'avait pas son entière étendue, vu que le township d'Hemmingford empiétait sur la dite seigneurie. Ce dernier fait seulement paraît être décisif contre toute prétention qu'on voudrait élever, admise ou supportée par ou au nom de la couronne contre le seigneur, quant à l'existence d'un morceau de terre non concédée entre la seigneurie et le township.

En l'année 1830, M. Ellice demanda à la couronne que la ligne susdite de division tracée en 1793, entre la seigneurie et Hemmingford, fut retracée et vérifiée, et le rapport suivant fut fait sur cette demande par un comité du conseil le 29 de mars 1830, et approuvé par son excellence Sir James Kempt, le 13 avril suivant.

La longueur des lignes latérales de la seigneurie de Beauharnois ayant été déterminée par un entendement entre le gouvernement de sa majesté et feu Alexander Ellice, écuyer, et compensation ayant été donnée dans le township de Clifton, pour la quantité de superficie manquant à la seigneurie de Beauharnois, qui en conséquence de cet entendement a été en 1793 et 1794 comprise dans le township d'Hemmingford par la ligne de division alors tracée par M. Kilburn, entre ce township et la seigneurie de Beauharnois. Il paraît être de l'intérêt commun de la couronne et des propriétaires de Beauharnois que cette ligne de division, ainsi tirée par M. Kilburn, étant la véritable ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, soit marquée par quelques bornes en pierre, qui seront placées aux points où la dite ligne de division coupe les dites lignes de division de Beauharnois.

Le comité recommande donc humblement, qu'il soit nommé un arpenteur de la part du gouvernement et un autre de la part de M. Ellice, et que les dites bornes en pierre soient placées comme susdit, suivant la recommandation des deux arpenteurs conjointement, et qu'un procès-verbal en soit fait.

En conséquence de ce rapport, un arpentage de la ligne eût lieu et un procès-verbal fut fait par des arpenteurs nommés de la part de la couronne et de M. Ellice.

Le comité conçoit que ces procédés excluent de fait la supposition qu'il se trouve quelque morceau de terre appartenant à la couronne entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, d'un côté, et celui d'Hinchinbrooke, de l'autre côté.

Le comité est d'opinion que si cette réclamation ne peut pas être réglée par la couronne contre le seigneur, il appartient encore moins aux pétitionnaires de la soutenir, et que sous aucune circonstance les pétitionnaires n'ont pas établi un droit, soit en vertu de la proclamation de Sir Alured Clarke, ou par leur propre possession, qui puisse leur donner l'avantage d'opposer ou de se refuser à la demande de M. Ellice relative à un changement de tenure.

Le comité prend la liberté d'observer que M. Ellice, dans le but d'obtenir une commutation de tenure, et en conformité au statut, par un instrument en bonne forme entré de record dans la cour du banc du roi pour ce district, le 20 octobre dernier, et mis devant le comité, a cédé à sa majesté les portions de la dite seigneurie pour lesquelles il demande la communication de tenure. Et le comité recommande que la commutation de tenure demandée par sa pétition du 25 octobre 1831, lui soit accordée, et qu'une nouvelle concession en franc et commun socage lui soit faite de toutes les parties et portions des dits fief et seigneurie qui sont non concédées en sa possession, aux termes et conditions fixées par la proclamation de sa majesté.

Le tout humblement soumis à la sagesse de votre excellence.

Par ordre,

(Signé,)

WM. SMITH,
Président.

Chambre du Conseil,
21 décembre 1832.

A son excellence, le très-honorable, lord Aylmer, K. C. B. capitaine général et gouverneur en chef de la province du Bas-Canada, etc., etc.

Rapport d'un comité du conseil exécutif. Présents: L'honorable M. Smith, président, M. DeLéry, M. Stuart, et M. Cochrane, sur la référence de votre excellence relativement à la demande de M. Ellice pour un changement de tenure.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le comité ayant ultérieurement considéré le sujet de commutation de tenure demandée par M. Ellice, et le rapport du solliciteur-général du 5 courant, à lui référé par votre excellence, est confirmé dans son opinion exprimée dans ce rapport du 21 décembre, 1832, savoir, que des lettres patentes en franc et commun socage soient émises en faveur de M. Ellice.

Le tout respectueusement soumis à la sagesse de votre excellence.

Par ordre,

(Signé,)

WM. SMITH,
Président.

Chambre du Conseil,
24 Janvier 1833.

Approuvé,

(Signé,)

AYLMER.

CHATEAU ST. LOUIS,
QUEBEC, 4 février 1833.

MONSIEUR,—Conformément au désir exprimé par la chambre d'assemblée dans son adresse du 29 ultimo, j'ai ordre de son excellence le gouverneur en chef

de vous demander de faire préparer et de me transmettre pour que je les mette devant cette chambre, copies de toutes les pétitions ou mémoires présentées au gouvernement exécutif par les habitants de Russelltown, dans le comté de Beauharnois, touchant les terres dont ils sont en possession, qui ont pu avoir été référées au conseil exécutif, ou être de record dans votre bureau, ainsi que copies de tous les procédés sur icelles. Aussi copies de tous les procédés du conseil exécutif, qui ont pu avoir lieu sans l'autorité du gouvernement en Angleterre ou en cette province, antérieurement à la concession ou aux concessions de terres aux seigneurs de Beauharnois, en arrière de la dite seigneurie, sous quelque tenure que ce soit.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

H. CRAIG,
Secrétaire.

Au greffier du conseil exécutif.

P.S.—J'ai aussi à vous demander de me transmettre, pour les fins ci-dessus, un rapport de tous les procédés qui ont eu lieu au conseil exécutif, relativement au bornage entre la couronne d'une part, et le seigneur de Beauharnois ou Ville-Chauve de l'autre.

EXTRAIT d'un rapport fait par un comité de tout le conseil, daté le 24 janvier, et approuvé par son excellence le gouverneur en chef en conseil, le 13 février 1833, touchant la demande de M. Ellice pour un changement de tenure des parties non concédées de la seigneurie de Beauharnois.

Le comité ayant ultérieurement considéré le sujet de commutation de tenure demandée par M. Ellice, et le rapport du solliciteur-général du 5 courant, à lui référé par votre excellence, est confirmé dans son opinion, exprimée dans son rapport du 21 décembre, 1832, savoir, que des lettres patentes devraient être émises en faveur de M. Ellice.

Certifié,

(Signé,)

H. W. RYLAND.

Désignation de la partie non concédée de la seigneurie de Beauharnois.

Il paraît être nécessaire de dire pour faciliter la référence que la seigneurie de Beauharnois est divisée en douze sections, savoir :

No. 1. Annstown,

2. Marystown,

3. Helenstown,

4. Catherinestown,

5. Ormstown,

6. North Georgetown,

No. 7. Williamstown,

8. South Georgetown,

9. Jamestown,

10. Russelltown,

11. Edwardstown,

12. Grande Isle.

No. 1. *Annstown*.—Entièrement concédée.

No. 2. *Marystown*.—Dans cette section la 5^e concession n'est pas concédée, comprenant :

Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9,—9 lots de terre, bornés en front par les terres de la quatrième concession, en arrière et du côté nord-est par les terres de la sixième concession, et au sud-ouest par le domaine du Buisson.

No. 3. *Helenstown.*—Dans cette section la partie non concédée est bornée au nord par les terres de la seconde concession, à l'est par le domaine du Buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant cette section de *Catherinestown.*

No. 4. *Catherinestown.*—La terre non concédée dans cette section est bornée au nord en partie par les terres de la première concession et en partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant cette section d'*Helenstown.*, au sud en partie par la rivière St. Louis, et en partie par une ligne divisant cette section d'*Ormstown.*, et à l'ouest par la ligne divisant la seigneurie de Beauharnois du township de *Godmanchester.*

No. 5. *Ormstown.*—La terre non concédée en cette section est bornée au nord en partie par la rivière St. Louis, et en partie par la ligne divisant cette section de *Catherinestown.*, à l'est par la ligne divisant cette section de *North Georgetown.*, au sud par les terres de la troisième concession d'*Ormstown.*, et à l'ouest par la ligne divisant la seigneurie de Beauharnois du township de *Godmanchester.*

No. 6. *North Georgetown.*—Dans cette section sont les lots de terres suivants non concédés, dans la première concession :

Nos. 1, 2, 3, bornés en front par le chemin de la première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté au sud par le lot numéro quatre dans la dite première concession, et de l'autre côté au nord par les terres sur la rivière St. Louis.

Nos. 5, 6, 7, 18, 19, 20, bornés au nord par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept, de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de *North Georgetown.*

Dans la troisième concession :

No. 25, borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière par le numéro cinq dans la quatrième concession, du côté sud par le numéro vingt-quatre, du côté nord par le numéro vingt-six de la dite troisième concession.

Dans la quatrième concession :

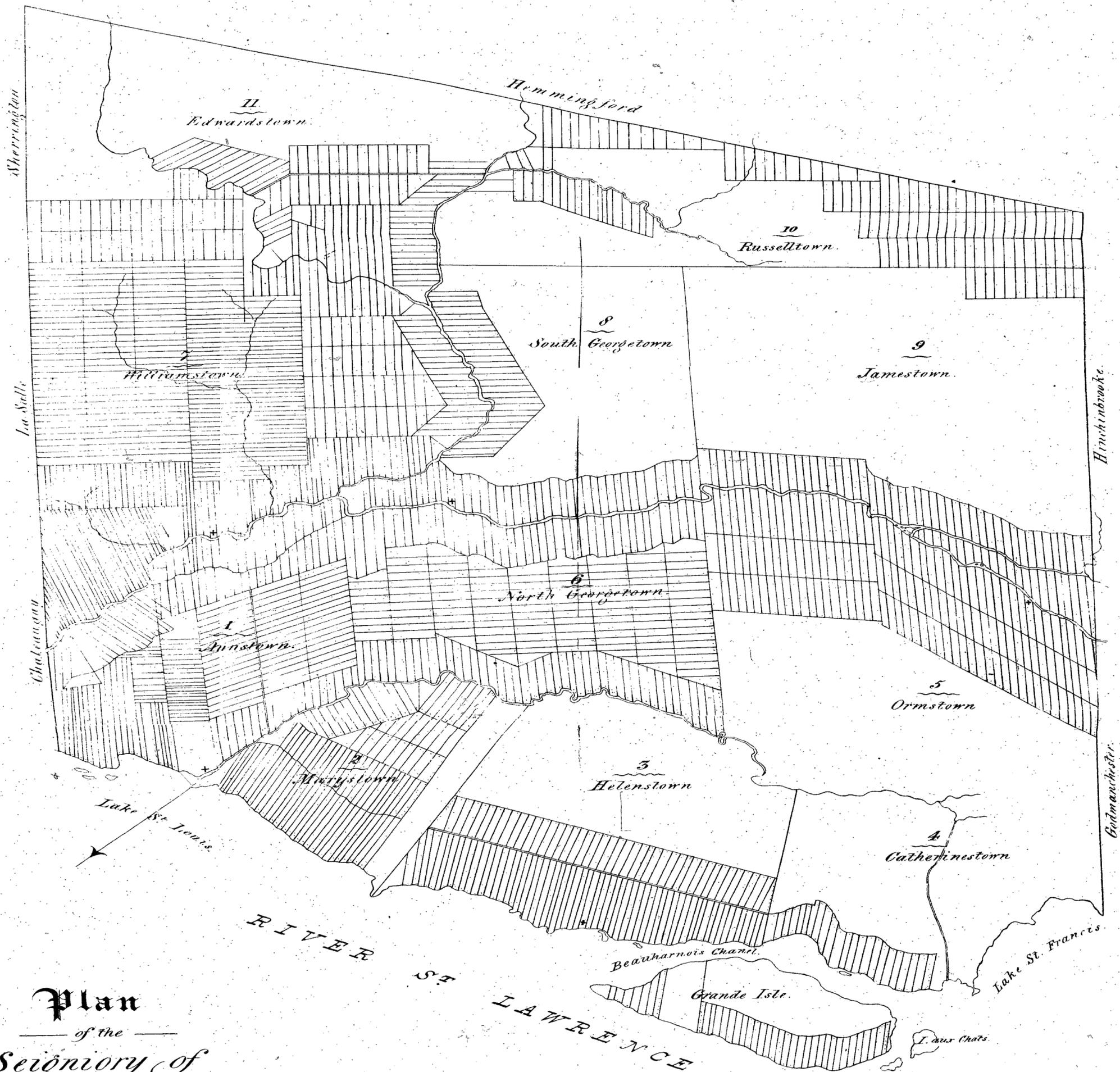
Nos. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27, bornés au nord par les numéros seize, vingt-huit, au sud par les numéros seize, vingt et vingt et un dans la quatrième concession de *North Georgetown.*, et à l'ouest par la ligne divisant cette section d'*Ormstown.*

No. 7. *Williamstown.*—La partie non concédée dans cette section est bornée au nord par les terres de *Beachridge.*, au sud par la ligne divisant la seigneurie de Beauharnois du township d'*Hemmingford.*, à l'est par celle divisant la dite seigneurie du township de *Sherrington.*, à l'ouest partie par *Norton Creek* et partie par les terres de la concession *Norton Creek.*

No. 8. *South Georgetown.*—Dans cette section la terre non-concédée est bornée au nord par les terres sur la rivière *Châteauguay.*, au sud par la ligne divisant cette section de *Russelltown.*, à l'ouest par la ligne divisant cette section de *Jamestown.*, à l'est partie par la Rivière Anglaise, et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la dite Rivière Anglaise.

No. 9. *Jamestown.*—Dans cette section la partie non-concédée est bornée au nord par les terres de la première concession, au sud par ligne divisant cette section de *Russelltown.*, à l'est par la ligne divisant cette section de *South Georgetown.*, et à l'ouest par celle divisant la seigneurie de Beauharnois du township d'*Hinchinbrooke.*

No. 10. *Russelltown.*—Dans cette section la partie non concédée est bornée au nord par la ligne divisant cette section de *South Georgetown* et *Jamestown.*, à l'est partie par la rivière anglaise et partie par les terres faisant front à la Rivière Noire, au sud par la ligne divisant la seigneurie de Beauharnois du township



Plan
of the
Seigniory of
BEAUHARNOIS.

d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant la dite seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

No. 11. *Edwardstown*.—Dans cette section la partie non concédée est bornée au nord par les terres en front de Norton Creek, les terres du double rang, et les terres en front de la rivière anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière anglaise, et au sud par la ligne divisant la seigneurie de Beauharnois du township d'Hemmingford.

No. 12. *Grande Ile*.—La partie non concédée de cette ile et bornée au nord par les terres de la première concession, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par la branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois.

La superficie totale de la seigneurie de Beauharnois contient une superficie de 324 milles, ou 254,016 arpents. Il y a sous concession 127,674 arpents, lesquels déduits de la superficie totale ci-dessus, laissent une étendue non concédée de 116,342 arpents. A ceci on doit ajouter l'étendue non concédée de Grande Ile, qui est comme suit :

Superficie totale de la seigneurie de Beauharnois, 18 milles x 18 =	
324 X 784, nombre d'arpents dans un mille en superficie.....	254,016
Montant moindre d'arpents sous concession, aussi près qu'il a été possible de le constater	137,674
	116,342
Ajoutez la superficie non concédée de Grande Ile,*	2,500

Totale de l'étendue non concédée..... arpents 118,842

Un plan accompagne cet état, qui fait voir très-distinctement les terres concédées de celles qui ne le sont pas, et sur lequel la description ci-dessus a été entièrement fondée,

(Signé, L. G. BROWN,
Agent pour la seigneurie de Beauharnois.

Beauharnois, 1er octobre 1831.

Evaluation des terres non concédées dans la seigneurie de Beauharnois :

Il y a de non concédés.....	Arpents. 118,542
Déduisez de là, pour la plaine Blueberry, un rocher parfaitement nu.....	10,000
Pour de la terre rendue parfaitement inutile et incapable d'être cultivée par la grande conflagration de 1825 dans les bois...	5,000
Pour un marais dans Frafield, qui ne peut être rendu propre à la culture sans de grands frais pour égout, excédant la valeur de la terre.....	8,000
	23,000
	95,842

Disons 95,000.

Produit par moi comme agent en loi d'Edouard Ellice, écuyer.

(Signé) G. O. STUART.

Quebec, 16 mars 1853.

* Il n'a pas été fait d'arpentage de Grande Ile, son contenu en superficie ne peut en conséquence qu'être supposé.

Les soussignés experts, agissant en vertu de l'autorité à eux respectivement communiquée, c'est-à-savoir, John Davidson, écuyer, nommé par un instrument en date du 21 mars 1833, sous les seing et sceau de son excellence, Matthew, lord Aylmer, K. C. B. gouverneur en chef de la province du Bas-Canada, etc., etc., etc., pour être un expert de la part de sa majesté, et l'honorable Matthew Bell, nommé par un instrument notarié en date du 16 mars 1833, pour être un expert de la part d'Edward Ellice, écuyer, propriétaire de la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, ayant procédé à l'examen et à l'enquête, dans le but de constater et déterminer la valeur des parties non concédées de la seigneurie de Beauharnois, tel qu'exposé dans le susdit instrument du 21 mars 1833, et y mentionnée comme contenant cent dix-huit mille huit cent quarante-deux arpents, font rapport :

Qu'après avoir référé au plan figuratif produit de la part de M. Ellice marqué A, à la désignation de la propriété marquée B, et à une liste contenant un état du nombre d'acres dans la partie non-concédée de la seigneurie de Beauharnois, non susceptibles d'être cultivés, et se montant en tout à vingt-trois mille acres, marquée C, ils ont cherché à connaître le mode dans lequel l'évaluation de la propriété en fief et seigneurie, et dont c'était le désir du propriétaire de changer la tenure, s'était faite précédemment, et ayant constaté qu'elle était basée sur le prix auquel les biens-fonds, étant des terres non concédées en seigneurie, avaient été vendus, ils ont été incapables de retracer aucune vente considérable de propriété de la description en question, et ils ont en conséquence adopté comme base de la valeur officielle des propriétés de la couronne dans le township adjoignant d'Hemmingford, le plus haut prix qu'ils ont trouvé être de trois chelins et neuf deniers par acre; et après avoir donné à M. Ellice l'avantage auquel ils considèrent qu'il a droit comme propriétaire de la seigneurie de Beauharnois, et faisant allouance pour la grande étendue de terre dans la partie non concédée qui est représentée comme n'étant pas bonne à la culture, ils ont été d'opinion que la valeur des terres non concédées dans la seigneurie de Beauharnois, estimée au taux de trois chelins courant par arpent en superficie, mesure française, pour le nombre d'arpents représenté comme encore non concédé, est de dix-sept mille huit cent vingt-six louis, six chelins, argent courant de cette province.

Donné sous nos seings et sceaux à Québec, ce sixième jour d'avril 1833.

(Signé,)

JOHN DAVIDSON,
M. BELL.

QUEBEC, 12 avril 1833.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre le reçu de l'honorable John Halc, écuyer, le receveur-général de sa majesté, pour la somme de £891 6s. 3d., étant le montant payable par Edward Ellice, écuyer, sur la commutation des terres non concédées dans la seigneurie de Beauharnois, et en même temps de vous demander de mettre devant son excellence le gouverneur en chef, la demande respectueuse de M. Ellice pour une nouvelle concession d'icelles en franc et commun soccage, conformément aux dispositions du statut impérial pourvu dans ce cas.

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

(Signé,)

G. O. STUART.

Lieut. colonel Craig,
Secrétaire,
Etc., etc., etc.

QUEBEC, 12 avril 1833.

£891 6s. 3d.

Rèçu d'Edward Ellice, écuyer, par l'entremise de Georges O. Stuart, écuyer, la somme de £891 6s. 3d., étant le montant payable à sa majesté au lieu de tous futurs droits seigneuriaux sur les parties non concédées de la seigneurie de Vilchauve ou Beauharnois, conformément à l'évaluation d'icelle.

(Signé,)

J. HALE,
Receveur-général.

Province du Canada.—Guillaume Quatre, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi.

A tous ceux qui les présentes verront, ou qu'elles pourront concerner,

SALUT :

Attendu que notre bien-aimé sujet, Edward Ellice, de Richmond Terrace, dans la paroisse de Westminster, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, appelée Angleterre, écuyer, par acte de cession en date 20 octobre en l'année de notre Seigneur mil huit cent trente-deux, et de record dans notre cour du banc du Roi pour notre diétrict de Québec, dans notre dite province, a cédé à nous, nos héritiers et successeurs, tous ces certains lots de terre et dépendances ci-dessous nommés et désignés, dans l'intention qu'il recevrait de nous, nos héritiers et successeurs, une concession d'iceux en franc et commun soccage, sur paiement à nous ou eux de telle somme d'argent, et sous et sujet à tels termes, conditions, limitations et restrictions qui pourront être jugés justes et raisonnables par nous, nos héritiers et successeurs; et attendu que le dit Edward Ellice a commué avec nous pour tous et chacun des cens et rentes, lots et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations auxquels les dits lots de terre et dépendances, et les personnes possédant iceux, pourraient sans telle commutation être sujets et tenus, et qu'il a payé entre les mains de notre receveur-général de la dite province une somme d'argent que, pour ou à raison de la reconcession ci-dessous contenue, nous avons considéré juste et raisonnable.

Maintenant sachez, que nous avons accepté et que nous acceptons par les présentes la dite cession ainsi faite comme susdit par le dit Edward Ellice, et en considération de la commutation et du paiement susdit, et en conformité au statut en ce cas fait et pourvu, nous avons pour nous, nos héritiers et successeurs, remis, reconcédé et tenu quitte, et par ces présentes nous remettons, reconcédons et tenons quitte pour toujours le dit Edward Ellice, ses héritiers, exécuteurs, curateurs, administrateurs et ayants cause de tous les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations lesquels à raison d'aucune concession ou de concession tacite des dits lots de terre et dépendances jusqu'à ce jour faite ou censée être avoir faite par nous, ou aucun de nos prédécesseurs royaux, ou lesquels à raison de la tenure sous laquelle les dits lots de terre et dépendances, avant la dite cession, ont été tenus, ou pour ou à raison d'aucune autre cause, matière ou chose, nous, nos héritiers ou successeurs, pourrions légalement avoir ou réclamer sur ou pour les dits lots de terre et dépendances, et de tous les arrérages d'iceux, et de toutes les réclamations et demandes à raison de ce que dessus; et sachez aussi, que de plus en conformité au même statut en ce cas fait et pourvu, nous, de notre grâce spéciale, certaine science, et de notre propre mouvement pour nous, nos héritiers, et successeurs, avons donné, accordé et confirmé, et par ces présentes, donnons, accordons et confirmons au dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour tou-

jours, tous ces certains lots de terre situés, se trouvant et étant dans la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield, dans le district de Montréal, dans notre dite province, c'est-à-savoir, certains morceaux de terres sauvages et incultes non concédés, et tenements situés, se trouvant et étant dans la dite seigneurie, contenant cent dix-huit mille huit cent quarante-deux acres en superficie, connus et distingués sous la désignation suivante :

Premièrement, De cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Marystown, les lots connus et désignés par les numéros un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf, dans la cinquième concession des lots, dans la dite section appelée Marystown, lesquels dits lots sont bornés en front par les terres de la quatrième concession de Marystown, en arrière et du côté nord-est par les terres de la sixième concession de Marystown, et au sud-ouest par le domaine du buisson.

Secondement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Helenstown, qui est bornée au nord par les terres de la seconde concession des lots dans Helenstown susdit, à l'est par le domaine du buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant la dite section appelée Helenstown de la section des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown.

Troisièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, appelée Catherinestown, qui est bornée au nord partie par les terres de la première concession des lots dans Catherinestown susdit, et partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Helenstown, au sud partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Quatrièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, qui est bornée au nord partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée North Georgetown, au sud par les terres de la troisième concession d'Ormstown susmentionnée, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Cinquièmement, Dans cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée North Georgetown, les lots de terre connus et désignés sous les numéros un, deux et trois, dans la première concession des lots dans North Georgetown susdits, lesquels sont bornés en front par le chemin de la dite première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté au sud par le lot numéro quatre, dans la dite première concession, et de l'autre côté au nord, par les terres de la rivière St. Louis; aussi, les lots de terre connus et désignés par les numéros cinq, six, sept, dix-huit, dix-neuf, et vingt, dans la dite première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de North Georgetown susdit, et aussi le lot de terre connu et désigné sous le numéro vingt-cinq dans la troisième concession des lots dans North Georgetown susdit, lequel est borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière par le lot numéro cinq dans la quatrième concession de North Georgetown susdit, du côté sud par le lot numéro vingt-quatre, et du côté nord par le lot numéro vingt-six dans la dite troisième concession; aussi, les lots de terre connus et désignés sous les numéros

neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, vingt-deux, vingt-trois, vingt-quatre, vingt-cinq, vingt-six et vingt-sept, dans la quatrième concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros huit et vingt-huit, au sud par les lots numéros seize, vingt et vingt et un, dans la dite quatrième concession de North Georgetown susdit, et à l'ouest par la ligne divisant North Georgetown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown.

Sixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Williamstown, qui est bornée au nord par des terres de Beachridge, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, à l'est par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Sherrington, et à l'ouest, partie par le Norton Creek et partie par les terres de la concession Norton Creek.

Septièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, qui est bornée au nord par les terres sur la rivière Chateauguay, au sud par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'ouest par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, à l'est partie par la rivière Anglaise et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la dite rivière Anglaise.

Huitièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie des township d'Hinchinbrooke.

Neuvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Dixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Edwardstown, qui est bornée au nord par les terres faisant front au Norton Creek, les terres du double rang et les terres faisant front à la rivière Anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière Anglaise, et au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford.

Onzièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, étant une île appelée Grande Ile qui est bornée au nord par la terre de la première concession des lots dans Grande Ile susdite, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par cette branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois.

Et sachez en outre, que pour et en considération de ce que dessus, nous avons commué et par les présentes commuons le droit de Quint, droit de relief et tous autres droits et charges féodales dues à nous sur ou relativement aux dits fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelés Annfield, et nous déchargeons par les présentes le dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause, et toutes et chacune les terres comprises dans les dits fief et seigneurie, des dits droits de quint, droit de relief et toutes autres charges féodales à devenir dues sur icelles à nous, nos héritiers et successeurs de quelque nature

ou espèce que ce soit de ce jour à jamais. Pour avoir et posséder les dits morceaux et lopins de terre sus mentionnés et désignés, et les dépendances avec leur et chacun de leurs droits, appartenances et dépendances de nous, nos héritiers et successeurs, pour et à l'usage du dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, en franc et commun soccage, à titre d'hommage seulement, au lieu de toutes rentes, services, amendes, droits, redevances, obligations, réclamations et demandes quelconques, en pareille manière que les terres sont maintenant tenues en franc et commun soccagé dans cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre: Pourvu toujours, et nous nous réservons expressément par les présentes à nous, nos héritiers et successeurs, toutes les mines d'or et d'argent qui sont maintenant et qui seront trouvées sur les dits lots de terre et dépendances par les présentes concédés, ou aucune partie d'iceux, de manière que les dites mines et chacune d'elle appartiendront à nous, nos héritiers et successeurs d'une manière aussi pleine et entière que si la présente concession n'eût pas été faite; et nous nous réservons expressément par les présentes à nous, nos héritiers et successeurs, plein pouvoir, droit et autorité de faire et nous servir de tous tels chemins, routes et passages sur les dits morceaux et lopins de terre par les présentes concédés, ou aucune partie d'iceux, et aussi de prendre, arrêter, détourner et nous servir de toutes telles rivières, ruisseaux, étangs et nappes d'eau qui seront par nous ou eux jugés nécessaires ou convenables pour exploiter ou améliorer les dites mines ou aucune partie d'icelles; et nous nous réservons aussi expressément par les présentes, à nous, nos héritiers et successeurs, plein pouvoir, droit et autorité, sur paiement d'une indemnité raisonnable en ce cas à notre dit concessionnaire, ses héritiers et ayants cause, en possession des dits morceaux et lopins de terre, d'ériger et bâtir tous forts et forteresses, ou de faire tous autres ouvrages de défense militaire sur toute partie des dits morceaux et lopins de terre et dépendances par les présentes concédés, qui pourront par nous, nos héritiers et successeurs être jugés nécessaires pour la paix et la sûreté de notre dite province, chaque fois que nous ou eux le signifieront être notre bon plaisir d'en agir ainsi, par un ordre donné par nous ou eux dans notre ou leur conseil privé dans la Grande Bretagne, ou chaque fois qu'il sera jugé convenable d'en agir ainsi par notre gouverneur, lieutenant-gouverneur, ou personne administrant le gouvernement de notre dite province, par et de l'avis et consentement de notre conseil exécutif de notre dite province.

Et nous ordonnons et établissons par les présentes que dans les six mois à compter du jour de la date de ces présentes, qu'une copie de notre concession sera enregistrée dans le bureau de notre registrateur dans notre cité de Québec, dans notre dite province du Bas-Canada, et qu'un extrait d'icelle sera entré au bureau de notre auditeur dans notre dite cité de Québec, et qu'à défaut de ce faire les dits lots de terre et dépendances par les présentes concédés retourneront et échieront à nous, nos héritiers et successeurs, et deviendront la propriété absolue de nous ou d'eux, de la même manière que si la présente concession n'eût pas été faite, nonobstant toute chose à ce contraire dans les présentes contenue.

En foi, etc., etc.

Témoins, etc., etc., etc.

Ceci est mon projet,

(Signé)

C. R. OGDEN,
Procureur-général.

Québec, 1833.

Province du }
Bas-Canada. } AYLMER.

Guillaume IV, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi.

A tous ceux qui les présentes verront, ou qu'elles pourront concerner,

SALUT :

Attendu que notre bien aimé sujet, Edouard Ellice écr., de Richmond Terrace, dans la paroisse de Westminster, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande appelée Angleterre, par acte de cession en date 20 octobre en l'année de Notre Seigneur mil huit cent trente deux, et de record dans notre cour du banc du roi pour notre dite province a cédé à nous, nos héritiers et successeurs, tous ces certains lots de terre et dépendances ci-dessous nommés et désignés, dans l'intention qu'il recevrait de nous, nos héritiers et successeurs, une concession d'iceux en franc et commun soccage, sur paiement à nous ou eux de telle somme d'argent et sous et sujet à tels termes, conditions, limitations et restrictions qui pourront être jugés justes et raisonnables par nous, nos héritiers et successeurs; et attendu que le dit Edward Ellice a commué avec nous pour tous et chacun les cens, rentes, lots et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations aux quels les dits lots de terre et dépendances, et les personnes possédant iceux, pourraient sans telle commutation être sujets et tenus, et qu'il a payé entre les mains de notre receveur-général de la dite province la somme d'argent que, pour ou à raison du nouvel octroi ci-dessous contenu, nous avons considéré juste et raisonnable.

Maintenant sachez, que nous avons accepté et que nous acceptons par les présentes la dite cession ainsi faite comme susdit par le dit Edouard Ellice, et en considération de la commutation et du paiement susdit, et en conformité au statut en ce cas fait et pourvu, nous avons pour nous, nos héritiers et successeurs, remis, reconcédé et tenu quitté, et par ces présentes nous remettons, reconcédons et tenons quitte pour toujours le dit Edward Ellice, ses successeurs, exécuteurs, curateurs, administrateurs et ayants cause de tous les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations, lesquels à raison d'aucune concession ou de concession tacite des dits lots de terres et dépendances jusqu'à ce jour faite ou censée avoir été faite par nous, ou aucun de nos prédécesseurs royaux, ou lesquels à raison de la tenure sous laquelle les dits lots de terre et dépendances, avant la dite cession, ont été tenus, ou pour ou à raison d'aucune autre cause, matière ou chose, nous, nos héritiers et successeurs, pourrions légalement avoir ou réclamer sur ou pour les dits lots de terre et dépendances, et de tous les arrérages d'iceux et toutes les réclamations et demandes à raison de ce que dessus; et sachez aussi, que de plus en conformité au même statut en ce cas fait et pourvu, nous, de notre grâce spéciale, certaine science, et de notre propre mouvement pour nous, nos héritiers et successeurs, avons donné, accordé et confirmé, et par ces présentes, donnons, accordons et confirmons au dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, tous ces certains lots de terre situés, se trouvant et étant dans la seigneurie de Villechauve au Beauharnois, maintenant appelée Annfield, dans le district de Montréal, dans notre dite province, c'est-à-savoir, certains morceaux de terres sauvages et incultes non concédés, et tenements situés, se trouvant et étant dans la dite seigneurie, contenant cent dix-huit mille huit cent quarante-deux acres en superficie, connus et distingués sous la désignation suivante :

Premièrement, De cette section où division des dits fief et seigneurie, appelée Marystown, les lots connus et désignés par les numéros un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf, dans la cinquième concession des lots dans

la dite section appelée Marystown, lesquels dits lots sont bornés en front par les terres de la quatrième concession de Marystown, en arrière et du côté nord-est par les terres de la sixième concession de Marystown, et au sud-ouest par le domaine du buisson.

Secondement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Helenstown, qui est bornée au nord par les terres de la seconde concession des lots dans Helenstown susdit, à l'est par le domaine du buisson, au sud par la rivière St. Louis, et à l'ouest par la ligne divisant la dite section appelée Helenstown de la section des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown.

Troisièmement, Cette partie au morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, qui est bornée au nord partie par les terres de la première concession des lots dans Catherinestown susdit, et partie par le lac St. François, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Helenstown, au sud partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Catherinestown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Quatrièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown, qui est bornée au nord partie par la rivière St. Louis, et partie par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Catherinestown, à l'est par la ligne divisant la dite section ou division appelée Ormstown de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée North Georgetown, au sud par les terres de la troisième concession d'Ormstown susmentionnée, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Godmanchester.

Cinquièmement, Dans cette section ou division des dits fief et seigneurie, appelée North Georgetown, les lots de terre connus et désignés sous les numéros un, deux et trois, dans la première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés en front par le chemin de la dite première concession, en arrière par les terres de la côte St. Laurent, d'un côté, au sud, par le lot numéro quatre dans la dite première concession, et de l'autre côté, au nord, par les terres de la rivière St. Louis; aussi, les lots de terre connus et désignés par les numéros cinq, six, sept, dix-huit, dix-neuf et vingt, dans la dite première concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros quatre et vingt et un, au sud par les lots numéros huit et dix-sept de la dite première concession, à l'est par les terres de la côte St. Laurent, et à l'ouest par les terres de la seconde concession de North Georgetown susdit, et aussi le lot de terre connu et désigné sous le numéro vingt-cinq, dans la troisième concession des lots, dans North Georgetown susdit, lequel est borné en front par le chemin de la dite troisième concession, en arrière par le lot numéro cinq dans la quatrième concession de North Georgetown susdit, du côté sud par le lot numéro vingt-quatre, et du côté nord par le lot numéro vingt-six dans la dite troisième concession; aussi, les lots de terre connus et désignés sous les numéros neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, vingt-deux, vingt-trois, vingt-quatre, vingt-cinq, vingt-six et vingt-sept dans la quatrième concession des lots dans North Georgetown susdit, lesquels sont bornés au nord par les lots numéros huit et vingt-huit, au sud par les lots numéros seize, vingt et vingt et un, dans la dite quatrième concession de North Georgetown susdit, à l'est par les terres de la troisième concession de North Georgetown susdit, et à l'ouest par la ligne divisant North Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Ormstown.

Sixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Williamstown, qui est bornée au nord par des terres de

Beachridge, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, à l'est par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township de Sherrington, et à l'ouest partie par Norton Creek et partie par les terres de la concession Norton Creek.

Septièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, qui est bornée au nord par les terres sur la rivière Chateauguay, au sud par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'ouest par la ligne divisant South Georgetown susdit de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, à l'est partie par la rivière Anglaise et partie par les terres dénommées la concession du côté ouest de la rivière Anglaise.

Huitièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la dite section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Neuvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Dixièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Edwardstown, qui est bornée au nord par les terres faisant front au Norton Creek, les terres du double rang, et les terres faisant front à la rivière Anglaise, à l'est par Norton Creek, à l'ouest par la rivière Anglaise, et au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford.

Onzièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie, étant une île appelée "Grande Île" qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Grande Île susdite, à l'est par la ligne ouest du domaine, au sud et à l'ouest par cette branche de la rivière St. Laurent appelée le canal Beauharnois.

Et sachez en outre, que pour et en considération de ce que dessus, nous avons commué et par les présentes commuons le droit de quint, droit de relief et tous autres droits et charges féodales dues à nous sur ou relativement aux dits fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelés Annfield, et nous déchargeons par les présentes le dit Edouard Ellice, ses héritiers et ayants cause, et toutes et chacune les terres comprises dans les dits fief et seigneurie, des dits droits de quint, droit de relief et toutes autres charges féodales à devenir dues sur icelles à nous, nos héritiers et successeurs de quelque nature ou espèce que ce soit de ce jour à jamais. Pour avoir et posséder les dits morceaux et lopins de terre susmentionnés et désignés, et les dépendances avec leur et chacun de leurs droits, appartenances et dépendances de nous, nos héritiers et successeurs, pour et à l'usage du dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, en franc et commun socage, à titre d'hommage seulement, au lieu de toutes rentes, services, amendes, droits, redevances, obligations, réclamations et demandes quelconques, en pareille manière que les terres sont maintenant tenues en franc et commun socage dans cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre : pourvu toujours et nous nous réservons expressément par les présentes à nous, nos héritiers et successeurs, toutes les mines d'or et d'argent qui

sont maintenant ou qui seront trouvées sur les dits lots de terre et dépendances par les présentes concédés, ou aucune partie d'iceux, de manière que les dites mines et chacune d'elle appartiendront à nous, nos héritiers et successeurs d'une manière aussi pleine et entière que si la présente concession n'eût pas été faite, et nous nous réservons expressément par les présentes à nous, nos héritiers et successeurs, plein pouvoir, droit et autorité de faire et nous servir de tous tels chemins, routes et passages sur les dits morceaux et lopins de terre par les présentes concédés, ou aucune partie d'iceux, et aussi de prendre, arrêter, détourner et nous servir de toutes telles rivières, ruisseaux, étangs et nappes d'eau qui seront par nous ou eux jugés nécessaires ou convenables pour exploiter ou améliorer les dites mines ou aucune partie d'icelles; et nous nous réservons expressément par les présentes, à nous, nos héritiers et successeurs, plein pouvoir, droit et autorité, sur paiement d'une indemnité raisonnable en ce cas, à notre dit concessionnaire, ses héritiers et ayants cause, en possession des dits morceaux et lopins de terre, d'ériger et bâtir tous forts et forteresses, ou de faire tous autres ouvrages de défense militaire sur toute partie des dits morceaux et lopins de terre et dépendances par les présentes concédés, qui pourront par nous, nos héritiers et successeurs être considérés nécessaires pour la paix et la sûreté de notre dite province, chaque fois que nous ou eux le signifierons être notre bon plaisir d'en agir ainsi, par un ordre donné par nous ou eux dans notre ou leur conseil privé dans la Grande Bretagne, ou chaque fois qu'il sera jugé convenable d'en agir ainsi par notre gouverneur, lieutenant gouverneur ou personne administrant le gouvernement de notre dite province, par et de l'avis et consentement de notre conseil exécutif de notre dite province.

Et nous ordonnons et établissons par les présentes que dans les six mois à compter du jour de la date de ces présentes qu'une copie de notre concession sera enregistrée dans le bureau de notre registraire dans notre cité de Québec, dans notre dite province du Bas-Canada, et qu'un extrait d'icelle sera entré au bureau de notre auditeur dans notre dite cité de Québec, et qu'à défaut de ce faire les dits lots de terre et dépendances par les présentes concédés retourneront et écherront à nous, nos héritiers et successeurs, et deviendront la propriété absolue de nous ou d'eux, de la même manière que si la présente concession n'eût pas été faite, nonobstant toute chose à ce contraire dans les présentes contenue.

En témoignage de quoi, nous avons rendu ces présentes lettres patentes, et fait apposer le grand sceau de notre dite province du Bas-Canada à icelles. Témoin notre très-fidèle et bien-aimé Matthew, Lord Aylmer, chevalier, commandant du très-honorable ordre militaire du bain, notre capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces du Bas-Canada et du Haut-Canada, vice-amiral d'icelles, etc., etc. A notre château de St. Louis, dans notre cité de Québec, dans notre dite province du Bas-Canada, le dix de mai, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent trente-trois, et dans la troisième année de notre règne.

(Signé,)

D. DALEY,
Secrétaire.

Enregistré dans le bureau du registraire des enregistrements à Québec, lundi le 13^e jour de mai, 1833.

D. DALY, Registraire.

Mis de record dans le bureau du registraire des records à Québec, le 13^e jour de mai, 1833, dans le neuvième registre des lettres patentes des terres, lettre 1, page 181.

D. DALEY, Registraire.

Entré au bureau de l'auditeur, le 18^e jour de mai 1832, dans le livre des sommaires D, des lettres patentes, accordant la commutation de tenure, page 22.

(Signé,)

A. W. COCHRAN.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR PROVINCIAL,

TORONTO, 28 mars, 1851.

Je certifie par le présent que l'écrit contenu sur cette page et les cinq pages précédentes, est une copie vraie et correcte du record des lettres patentes originales de commutation de tenure, tel qu'entré sur les records de ce bureau, dans le lib. I, vol. IX, folio 181.

(Signé)

THO. AMIOT,
Député régistrateur.

A son excellence le très-honorable Sir Charles Théophilus Metcalfe, baronet chevalier, grande croix du très-honorable ordre du bain, très-honorable conseil privé de sa majesté, gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces de sa majesté du Canada, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et de l'Isle du Prince-Edouard et vice-amiral d'icelles, etc., etc., etc.

La pétition d'Andrew Colville, écuyer, d'Ochilltree et de Crombie, dans le comté de Fife, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande appelée Ecosse, Russell Ellice, écuyer, de Portman Square, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du dit Royaume-Uni appelée Angleterre, et John Abel Smith, banquier, de Lombard Street, dans la cité de Londres, en Angleterre susdite.

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que par acte de vente dûment exécuté devant Griffin et un autre, notaires publics, à Montréal, et daté le dix-septième jour de janvier, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quarante-deux, vos pétitionnaires pour un grand prix d'argent ont acheté et acquis du très-honorable Edward Ellice, d'Arlington street, dans la paroisse de St. James, dans le dit comté de Middlesex, entre autres propriétés, incluant la censive des fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, situés dans le district de Montréal, en cette province, toutes et chacune des terres incultes et tenements situés, se trouvant et étant dans la dite seigneurie de Beauharnois, contenant ensemble environ cent dix huit mille cent quarante acres en superficie, et connues et distinguées par sections ou divisions nommées au dit acte.

Que parmi les dites sections ou divisions des terres ainsi acquises par vos pétitionnaires il s'entrouve une désignée au dit acte comme suit :

Nouvièmement, Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est, en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke.

Que vos pétitionnaires, en vertu du dit acte, sont devenus possesseurs des dits fiefs et seigneurie, et d'autres propriétés ainsi acquises par eux, et des droits du dit honorable Edward Ellice à icelles.

Que le dit très-honorable Edward Ellice a acquis son droit de propriété aux dits fief et seigneurie par une succession de titres dérivés de la concession originale de sa majesté très-chrétienne, qui, par lettres patentes, datées à Compeigne, le 14^e jour de juin en l'année 1750, en fit une concession contenant six lieues de front sur six lieues de profondeur, Nord-est et Sud-ouest, adjoignant la sei-

gneurie de Châteauguay, le long de la rivière St. Laurent, avec des îles et flots y adjacents.

Que pendant que le dit très-honorable Edward Ellice était propriétaire des dits fief et seigneurie, il demanda en vertu des dispositions de l'acte du parlement impérial, la commutation et l'affranchissement des droits féodaux de la couronne dans les dits fief et seigneurie, et sur cession d'iceux, demandant une reconcession à lui, des terres incultes et non concédées dans les dits fief et seigneurie, pour être tenues en franc et commun soccage.

Que par lettres patentes sous le grand sceau de la ci-devant province du Bas-Canada, datées au château St. Louis, le 10e jour de mai, en l'année de Notre Seigneur 1833, feu sa majesté le roi Guillaume Quatre, après la commutation et l'affranchissement de tous les droits féodaux et seigneuriaux de la couronne dans les dits fief et seigneurie, donna, accorda et confirma, au dit le très-honorable Edward Ellice (entre autres certains lopins, sections ou divisions de terre dans la dite seigneurie.) *Neuvièmement*, la dite partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, bornée en la manière exposée comme susdit dans le dit acte d'acquisition d'icelle par vos pétitionnaires, pour être tenue par le dit très-honorable Edward Ellice, ses hoirs et ayants cause pour toujours en franc et commun soccage.

Que le dit très-honorable Edward Ellice, ayant découvert qu'un nommé John Manning, un nommé Jeremiah Dunn et diverses autres personnes possédaient illégalement et occupaient des parties du morceau ou de la section de terre appelée Russelltown, il institua contre ces individus séparément des actions afin de les evincer de leur injuste possession, lesquelles actions étaient fondées sur les dites lettres patentes de feu sa majesté, et lesquelles furent rapportées à la cour du banc du roi pour le district de Montréal, au terme de juin 1837.

Que dans le but d'éviter des frais, les parties s'engagèrent à choisir les actions portées contre les dits John Manning et Jeremiah Dunn, afin de les mener à jugements définitifs, étant entendu que toutes les procédures dans les autres actions seraient suspendues.

Que le dit John Manning opposa à la dite action portée contre lui diverses exceptions, dont votre pétitionnaire offre respectueusement l'exposé succinct qui suit:

Première exception.—Que le défendeur possède la terre réclamée, et l'avait toujours possédée comme propriétaire légal, l'ayant acquise d'un certain Asa Smith, par écrit, sous seing privé, du 16 novembre 1808; que trente ans avant cette époque Smith avait possédé la terre; que trente ans et plus avant l'action portée, et avant l'émission des lettres patentes, le défendeur et ses prédécesseurs avaient possédé la terre, et par là avaient un titre de prescription à icelle; que quand ses prédécesseurs ont acquis la terre, elle ne formait pas partie de la seigneurie de Beauharnois, mais qu'elle était comprise dans un lopin de terre appelé Russelltown, situé en dehors des limites de la dite seigneurie, vu qu'elle avait été adjugée par une sentence de cette cour, rendue le quatorze de février 1831, entre les représentants des mêmes parties; que des lettres patentes n'étant seulement qu'une nouvelle concession de la seigneurie en franc et commun soccage, elles ne pouvaient pas conférer aux demandeurs, au détriment du défendeur, aucun droit de propriété à la terre non située dans les véritables limites de la seigneurie, et qui longtemps avant la commutation, avait été établie, défrichée, améliorée et possédée par le défendeur et ses prédécesseurs pendant l'espace de temps requis par la loi pour opérer un titre de prescription.

Seconde exception.—En supposant que la terre se trouverait dans les limites de la seigneurie, il allégué une possession par prescription de la terre durant trente ans, en vertu de titres sous seing privé, et il allégué que trente ans avant l'émission des lettres patentes, cette partie de la seigneurie dans laquelle la terre du défendeur est comprise avait été défrichée et cultivée par les censitaires,

parmi lesquels se trouvaient les prédécesseurs du défendeur, lesquels censitaires s'étaient établis là avec le consentement et au désir du seigneur et de ses agents, et qu'ils avaient été traités et considérés comme possédant à titre de cens, et qu'ils ont encore le droit de posséder sous ce titre; que les lettres patentes émises subséquemment ne peuvent pas affecter les droits du défendeur, et que lorsque le demandeur demanda la commutation de tenure, le défendeur fit son opposition à l'octroi d'icelle, telle que requis par la loi, au bureau du conseil exécutif, laquelle opposition n'a jamais été jugée.

Troisième exception.—Le défendeur, dans le cas où le titre du demandeur serait établi, demande indemnité pour ses améliorations faites sur la terre.

Que les parties ayant procédé à la preuve de leurs allégués respectifs, vos pétitionnaires établissent les faits suivants: que la ligne frontière entre la seigneurie de Beauharnois et le township adjoignant d'Hemmingford a été tracée en l'année 1794, par autorité du gouvernement, quand on crut que la ligne ainsi tracée était un empiètement sur la seigneurie de Beauharnois, enlevant à son propriétaire 5,400 acres de terre; que cette ligne a toujours subsisté depuis et qu'elle a été reconnue par le gouvernement de sa majesté, et par les propriétaires de la seigneurie comme la véritable ligne de division, et qu'en l'année 1830, en vertu d'un ordre de son excellence l'administrateur du gouvernement, fait en conseil sur la pétition de M. Ellice, propriétaire de la seigneurie, deux arpenteurs dont l'un fut nommé par le gouvernement, et l'autre par M. Ellice, retracèrent la dite ligne, et posèrent aux angles d'intersection avec les lignes de division de la seigneurie des bornes en pierre permanentes, et que le morceau de terre appelé Russelltown, comprenant les lopins possédés par Manning et Dunn, se trouve dans les limites ainsi définitivement assignées à la seigneurie de Beauharnois.

Que les prédécesseurs des dits Manning et Dunn, dans l'occupation des dits morceaux de terre, étaient des aubains, natis de l'état de Vermont, qui s'établirent sur la propriété sans concession ou permis, soit du propriétaire de la seigneurie ou de la couronne.

Les pétitionnaires de votre excellence représentent de plus que les dits Manning et Dunn, quoiqu'ils n'aient établi aucun transport légal ou suffisant des occupants précédents et injustes de la terre, ils ont essayé à prouver, par le témoignage de deux ou trois témoins, qui ont déposé à l'effet que la dite ligne de division est erronée, et que le dit lopin appelé Russelltown n'est pas compris dans les limites légitimes de la seigneurie de Beauharnois.

Que les dites poursuites en loi sont encore pendantes et non décidées, mais que dans la session de la cour qui se tiendra en février prochain, elles devront inévitablement être entendues au mérite.

Les pétitionnaires de votre excellence sont convaincus, qu'indépendamment de l'intérêt direct que le gouvernement de sa majesté a dans le sujet en litige, comme tendant à déranger les limites établies du township d'Hemmingford, les considérations suivantes, respectueusement offertes par vos pétitionnaires, auront l'effet d'amener votre excellence à faire intervenir la couronne dans les dites poursuites, et pour le salut, la conservation de ses propres intérêts, et pour la protection de vos pétitionnaires dans la possession de droits solennellement garantis à leurs prédécesseurs par le gouvernement, comme un acte non pas de pure expédience mais de justice.

Que la ligne de division établie entre la propriété contigue de la couronne et des prédécesseurs de vos pétitionnaires, dans les années 1793 et 1794, par Kilburn, arpenteur, sous l'autorisation du gouvernement, fut formellement reconnue et confirmée par ordre en conseil daté le 29 mars 1830, par lequel il était ordonné "que la ligne de division ainsi tracée par M. Kilburn étant la vraie ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, conformément à l'entendement entre le gouvernement de sa majesté et feu Alexander Ellice, écuyer, de-

vrait être marquée par des bornes en pierre à être posées sur les points où la dite ligne de division coupe les lignes de division de Beauharnois, et il fut recommandé qu'un arpenteur serait nommé de la part du gouvernement, et un autre de la part de M. Ellice, et que les dites bornes en pierre seraient posées comme auparavant par les deux conjointement, et un procès-verbal fait."

Que conformément à cet ordre, M. Arcand, l'arpenteur nommé par le gouvernement de sa majesté, et M. Stevenson, l'arpenteur choisi par M. Ellice, placèrent les bornes en pierre permanentes aux points indiqués.

Que tous les frais de cet arpentage et des opérations excédant la somme de cent louis, ont été supportés par M. Ellice.

Que le dit morceau de terre appelé Russelltown, que le gouvernement de sa majesté a admis souvent et formellement appartenir à M. Ellice, fut sur la dite demande de ce monsieur pour commutation et affranchissement des droits féodaux de la couronne, cédé à feu sa majesté, et après paiement par M. Ellice d'un juste équivalent pour l'abandon des droits féodaux de la couronne sur le dit morceau de terre, il fut par lettres patentes reconcédé et à lui confirmé en franc et commun socage.

Pourquoi vos pétitionnaires demandent qu'il plaise à votre excellence ordonner que des procédés sous forme d'intervention de la part de sa majesté soient pris dans les dites deux actions, sans délai pour les fins susdites, ou accorder tel autre recours à vos pétitionnaires sur ce que dessus qui sera jugé à propos dans la sagesse de votre excellence.

(Signé,) E. COLVILE,
Procureur des pétitionnaires.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir et de mettre devant le gouverneur-général votre requête, demandant au nom des propriétaires de la seigneurie de Beauharnois, l'intervention de la couronne dans certaines poursuites maintenant pendantes entre eux et les parties qui résident sur des terres réclamées par eux comme prossédées en vertu d'une reconcession de la couronne dans le morceau de terre appelé Russelltown.

Son excellence m'ordonne de vous informer en réponse, que son excellence est avisé que la couronne n'a aucun intérêt dans les dites poursuites, que les propriétaires de la seigneurie n'ont pas droit de réclamer en vertu de leur nouvelle tenure aucune chose qu'ils n'auraient pu réclamer en vertu du titre original de la seigneurie, et que la commutation même paraît avoir eu lieu, sous le fait de l'opposition des parties en question; qu'en face de ces circonstances, il n'y a rien dans les procédés qui soit en loi ou en équité exige l'intervention du gouvernement, et que l'intervention de la couronne donnerait aux demandeurs un avantage injuste et inconvenable sur les défendeurs, et aurait probablement leffet de compromettre les droits de la couronne indirectement, lorsque directement ils sont inattaquables.

A son excellence le très-honorable Sir Charles Théophilus Metcalfe, baronet, chevalier, grande croix du très-honorable ordre du bain, très-honorable conseil privé de sa majesté, gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces de sa majesté du Canada, de la Nouvelle Ecosse, du Nouveau Brunswick, et de l'Isle du Prince Edouard et vice amiral d'icelles, etc., etc., etc.

La pétition d'Andrew Colville, d'Ochilltree et de Crombie, dans le comté de Fife, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande appelée Ecosse, écuyer, Russell Ellice, de Portman Square, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne appelée Angleterre, écuyer, et John Abel Smith, de Lombard street, dans la cité de Londres, en Angleterre susdite, banquier,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que dans le mois de septembre dernier vos pétitionnaires eurent l'honneur de soumettre à votre excellence une pétition demandant à votre excellence d'ordonner que des procédés sous forme d'une intervention fussent pris au nom de notre souveraine dame la Reine, dans deux actions pendantes dans la cour du banc du roi, pour le district de Montréal, entre vos pétitionnaires et certaines personnes qui ont pris possession de terres dans le comté de Beauharnois, que vos pétitionnaires possèdent en vertu d'une succession de titres dérivant de la concession faite par la couronne de France au concessionnaire de la seigneurie de Beauharnois.

Que par une lettre en date du 18 octobre dernier, l'honorable secrétaire provincial informe vos pétitionnaires que votre excellence est avisé que la couronne n'a aucun intérêt dans les dites poursuites, que les propriétaires de la seigneurie n'ont pas droit de réclamer en vertu de leur nouvelle tenure aucune chose qu'ils n'auraient pu réclamer en vertu du titre originaire de la seigneurie, et que la commutation même paraît avoir eu lieu, sous le fait de l'opposition des parties en question; qu'en face de ces circonstances, il n'y a rien dans les procédés qui soit en loi ou en équité, exige l'intervention du gouvernement, et que l'intervention de la couronne donnerait aux demandeurs un avantage injuste et inconvenable sur les défendeurs, et aurait probablement l'effet de compromettre les droits de la couronne indirectement, lorsque directement ils sont inattaquables.

Que vos pétitionnaires (qui n'auraient jamais consenti à devenir acquéreurs de la seigneurie en question, s'ils ne se fussent pas reposés sur la volonté et le pouvoir du gouvernement de ce pays de les maintenir en possession de leur acquisition dans les limites définies comme la ligne frontière entre Beauharnois et Hemmigford par les arpenteurs nommés par la couronne et par les prédécesseurs de vos pétitionnaires) sont forcés pour leur propre protection d'en appeler à la justice de votre excellence pour une revision de l'avis qu'on a ainsi donné à votre excellence.

Les raisons qui induisent vos pétitionnaires à espérer avec confiance que votre excellence n'hésitera pas d'ordonner que cet avis soit révisé d'une manière calme, sont nombreuses; trop nombreuses à la vérité pour faire partie d'un exposé de cette nature, mais vos pétitionnaires demandent qu'il leur soit permis de soumettre les suivantes comme étant les plus évidentes :

L'avis dont se plaignent vos pétitionnaires doit être entièrement attribué à l'admission hâtive d'un fait qui n'est ni allégué par vos pétitionnaires dans le document originairement soumis à votre excellence, ni prouvé dans les poursuites maintenant pendantes, savoir, que vos pétitionnaires prétendent réclamer en vertu de leur titre de commutation, des terres qui ne sont pas incluses dans la concession originaire de la seigneurie. Vos pétitionnaires à la vérité n'ont jamais cherché à étendre leurs réclamations au-delà de la ligne qui fut définie par

les opérations des arpenteurs ci-dessus nommés, et solennellement établie par un des prédécesseurs de votre excellence, en conseil, comme étant la limite sud de la seigneurie en vertu de la concession originaire de la couronne de France.

En partant de cette supposition erronée les aviseurs de votre excellence disent "en face de ces circonstances," ou sous d'autres mots, parce que les propriétaires prétendent réclamer plus sous le nouveau que sous l'ancien titre, "il n'y a rien dans les procédés qui soit en loi ou en équité, exige l'intervention du gouvernement."

Que la couronne ne peut pas être légalement requise d'intervenir, dans le stricte sens de ces termes, vos pétitionnaires ne le nieront certainement pas, pour la raison claire que le souverain n'est pas amenable dans les procédures civiles à la poursuite d'un sujet; mais vos pétitionnaires maintiennent respectueusement mais fermement que la couronne est en honneur, en équité et en stricte justice, tenue d'intervenir et de protéger les possessions de vos pétitionnaires contre l'agression d'aventuriers étrangers dans les limites qui ont été assignées aux prédécesseurs de vos pétitionnaires par les officiers nommés par la couronne pour cette fin; car ils conçoivent que dans tous les cas où un individu privé peut être forcé par procédure d'intervenir dans le but de maintenir un titre accordé, ou une ligne établie par lui, la couronne quand elle se trouve pareillement située, est en honneur, en équité et en justice, tenue d'intervenir pour une pareille fin. Pour mettre en vigueur les obligations contractées vis-à-vis de lui par son concitoyen, le sujet se repose sur la loi pour assurer l'accomplissement des stipulations de la couronne, il en appelle avec non moins de confiance à l'honneur du souverain, et vos pétitionnaires désirent humblement rappeler à votre excellence, qu'en établissant une ligne de démarcation entre la propriété de la couronne, dans Hemmingford, et la possession des prédécesseurs de vos pétitionnaires, dans Beauharnois, le gouvernement de ce pays, fit un engagement qui n'est pas le moins sacré, parce qu'il ne s'agissait que de venir de l'avant et maintenir son titre, et celui de ses représentants dans les limites ainsi assignées quand et chaque fois que tel titre serait contesté.

Mais les aviseurs de votre excellence disent "que l'intervention de la part de la couronne dans ces poursuites donnerait aux demandeurs un avantage injuste et inconvenable sur les défendeurs."

Maintenant, vos pétitionnaires conçoivent humblement que la probabilité qu'une intervention de la part de la couronne serait avantageuse à vos pétitionnaires dans la décision finale de ces poursuites, est un argument irréfutable en faveur de la demande d'une semblable intervention faite par vos pétitionnaires, à moins que les aviseurs de votre excellence ne craignent que la simple intervention du nom du souverain dans une poursuite pourrait induire les juges à rendre une décision inconsistante avec les lois du pays, — soupçon que le caractère élevé des juges de ce pays ne permettra pas à vos pétitionnaires de supposer que vos aviseurs puissent avoir élevé contre eux.

Relativement à la phrase qui conclue la lettre de l'honorable M. le secrétaire, basée sur les opinions des aviseurs de votre excellence "que l'intervention recherchée par vos pétitionnaires compromettrait peut-être les droits de la couronne indirectement quand directement ils sont inattaquables," vos pétitionnaires désirent très respectueusement observer, que quoique les droits de la couronne pourraient être exposés par un jugement comme elle après intervention, la perte de droit qu'on suppose est purement imaginaire, s'il y a quelque justice ou équité dans l'humble réclamation de vos pétitionnaires pour l'intervention de l'autorité de sa majesté.

Car, en supposant que pour la considération déjà mentionnée vos pétitionnaires ont droit au support du gouvernement en cette affaire en litige, il paraîtrait obligatoire de sa part d'empêcher par son intervention une défaite dans les actions dans lesquelles vos pétitionnaires sont intéressés, au lieu d'abandonner

vos pétitionnaires à la justice tardive qui pourrait leur être rendue, après que la couronne aurait exercé un secours direct et heureux contre les personnes occupant injustement des terres qui ont été garanties et assurées de la manière la plus solennelle aux prédécesseurs de vos pétitionnaires par le public.

Pourquoi vos pétitionnaires prient humblement qu'il plaise à votre excellence ordonner que la pétition originellement présentée par vos pétitionnaires soit de nouveau prise en considération, afin que justice puisse être faite à vos pétitionnaires sur ce que dessus.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

E. COLVILLE.

Beauharnois, 29 novembre, 1843.

MONTREAL, 19 avril 1845.

MONSIEUR,—Au nom des propriétaires de la seigneurie de Beauharnois, j'ai l'honneur de vous transmettre leur respectueuse pétition à son excellence le gouverneur général, et j'ai instruction de vous solliciter humblement de prier son excellence d'arriver à une prompte décision sur le point soumis, en autant qu'Eden Colville, écuyer, l'agent des pétitionnaires, se propose d'aller en Angleterre par le prochain *packet*, et qu'un des objets de son voyage est l'affaire en question.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

A. BUCHANAN.

L'honorable D. Daly,
Secrétaire, etc., etc., etc.

A son excellence le très honorable Sir Charles Théophilus Metcalfe, baronet, chevalier, grande croix du très-honorable ordre du bain, et très-honorable conseil privé de sa majesté, gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur en chef dans et sur les provinces de sa majesté du Canada, de la nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, et de l'Isle du Prince Edouard et vice-amiral d'icelles, etc., etc., etc.

La pétition d'Andrew Colville, d'Ochilltree et de Crombie, dans le comté de Fife, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, appelée Ecosse, écuyer, Russell Ellice, de Portman Square, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, appelée Angleterre, et John Abel Smith, de Lombard Street, dans la cité de Londres, en Angleterre susdite, banquier.

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que vos pétitionnaires en référant respectueusement à un état mis devant votre majesté à une époque déjà bien éloignée, relativement à certaines poursuites portées au nom du très-honorable Edward Ellice, dans lequel vos pétitionnaires sont véritablement intéressés, quoique non pas nominalement, prennent la liberté de représenter que quoiqu'il ait plu à votre seigneurie de ne pas autoriser l'intervention de la couronne dans cette affaire, vos pétitionnaires néanmoins, avec toute la déférence possible, espérant qu'il plaira à votre seigneurie d'ordonner que quelqu'autre re-

cours soit accordé à vos pétitionnaires, conformément à cette garantie que la couronne est en équité, au moins, tenue d'accorder à vos pétitionnaires, sous ces circonstances.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

A. BUCHANAN,
Agent de M. Colvile.

MONTREAL, 14 juillet 1845.

MONSIEUR,—Au nom d'Andrew Colvile, écuyer, et autres, seigneurs de Beauharnois, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur une requête adressée par moi, comme leur solliciteur, à son excellence le gouverneur général, demandant l'intervention de la couronne dans certaines poursuites pendantes dans la cour du banc de la reine pour le district de Montréal.

Un temps considérable s'étant écoulé depuis que cette requête a été soumise, je sollicite respectueusement que son excellence signifie aussitôt que possible son plaisir relativement à icelle, d'autant plus qu'Eden Colvile, écuyer, l'agent des requérants en ce pays, qui est passé en Angleterre pour cette affaire et pour d'autres se rattachent à leurs propriétés ici, attend avec anxiété la décision du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

A. BUCHANAN.

L'honorable D. Daly,
Secrétaire,
Etc., etc., etc.

MONTREAL, 28 juillet 1845.

MONSIEUR,—Je me trouve aujourd'hui dans la nécessité d'écrire à M. Colvile, relativement à la requête adressée à son excellence le gouverneur général, au nom des propriétaires de la seigneurie de Beauharnois, et en conséquence vous m'obligeriez si vous aviez la bonté de me communiquer le plaisir de son excellence à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

A. BUCHANAN.

L'honorable D. Daly,
Etc., etc., etc.

MONTREAL, 10 septembre 1845.

MONSIEUR,—Dans l'affaire de la respectueuse requête des seigneurs de Beauharnois, je suis vraiment chagrin de me trouver dans la nécessité, vu mes instructions, de vous écrire encore de nouveau.

M. Colvile, comme je l'ai dit y a quelque temps, attend à Londres la signification du plaisir du gouvernement quant aux *squatters* de Russelltown.

Ce n'est pas mon désir de soulever la question de savoir si une matière soumise à vous depuis si longtemps n'aurait pas dû déjà être décidée.

Sans faveur, puis-je avoir l'honneur de solliciter humblement une réponse à la requête en question ; car si, après ce laps de temps, on n'en est pas arrivé à quelque chose, on devra chercher justice ailleurs, ou bien mes clients auront beaucoup à en souffrir.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

A. BUCHANAN,

Solliciteur d'Andrew Colville, écuyer,
et autres.

L'honorable D. Daly,
Secrétaire provincial,
Etc., etc., etc.

Extrait d'une lettre du 8 septembre 1845, adressé par M. Norval, agent pour la Seigneurie de Beauharnois, à M. Buchanan.

“ L'exécutif a-t-il fait quelque réponse à la pétition relative aux *squatters* de Russelltown ? ”

“ Je suis très anxieux d'avoir une réponse à cette question avant le départ de la prochaine malle pour l'Angleterre, le 12 courant. ”

Il désirent bien vivement en Angleterre connaître le sort de cette affaire afin de pouvoir prendre quelque détermination à ce sujet.

Vrai extrait.

(Signé,)

A. BUCHANAN.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

MONTREAL, 18 août 1846.

MONSIEUR,—Votre lettre datée le 28 ultimo, demandant au gouvernement de vous informer de son intention relativement à une certaine portion de la seigneurie de Beauharnois appelée Russelltown, dont les propriétaires anciens et actuels de la seigneurie ont pendant les dernières vingt années exercé des poursuites en loi très dispendieuses contre certains individus en possession de terre en icelle, avec lesquels vous êtes actuellement à négocier un compromis, ayant été référée à moi par ordre de son excellence le gouverneur général ; et après avoir attentivement parcouru votre lettre et les pétitions accompagnant l'ordre de renvoi de son excellence, par lesquelles il apparaîtrait que la cause des difficultés et des procès origine dans une incertitude relativement à la limite actuelle entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, j'ai l'honneur de vous informer ainsi que toutes les personnes y concernées, que le township d'Hemmingford qui aboutit vers le nord à la seigneurie de Beauharnois, fut érigé par lettres patentes en 1799, conformément à l'arpentage des lignes extérieures fait par Jos. Kilburn, D. A. P., en 1793 et 4, les lignes extérieures du côté nord qui divisent ce township de la seigneurie de Beauharnois furent établies sous l'autorisation du gouvernement en 1830, et à la demande de l'honorable E. Ellice, alors propriétaire de la dite seigneurie, elles furent retracées et vérifiées dans le champ, et des bornes en pierre y furent posées, établissant d'une manière permanente et définitive la ligne de division entre la dite seigneurie et le township d'Hemmingford,

par Alexander Stevenson, arpenteur de la part de la couronne, et Olivier Arcand, arpenteur de la part du propriétaire ou seigneur de Beauharnois, comme il appert par leur procès verbal, daté le 24 septembre 1830, de record en ce bureau ; et en conséquence le nord de cette ligne de division étant convenablement identifié, le gouvernement, vous l'observerez, n'a aucune prétention quelconque.

J'espère que ces déclarations contenteront les parties avec lesquelles vous êtes en négociation en produisant un règlement des difficultés existantes c'est-à-dire qu'a moins qu'elles ne soient actuellement établies sur ou qu'elles n'occupent les terres au sud de la ligne de Kilburn, vérifiée par messieurs Stevenson et Arcand, et qu'elles ne se trouvent en conséquence dans le township d'Hemmingford, elles ne seront pas ni ne pourront être interpellées quant aux terres qu'elles occupent comme propriété de la couronne.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

D. B. PAPINEAU,
Com. des terres de la couronne.

Département. des terres de la couronne,
Québec, 11 avril 1854,

Vraie copie,

(Signé,)

Jos. BOUCHETTE.

BUREAU DE LA SEIGNEURIE,

BEAUHARNOIS, 27 juillet 1846.

MONSIEUR,—Les propriétaires anciens et actuels de cette seigneurie ont pendant les vingt dernières années soutenu une poursuite en loi ennuyeuse et dispendieuse avec certains individus en possession de terres dans cette portion de la seigneurie appelée Russelltown, sans y avoir aucun titre ; à raison de certaines circonstances qu'il m'est inutile de mentionner à présent, la décision dans ces causes paraît aussi éloignée que jamais. J'ai, de la part des propriétaires, entamé des négociations pour un compromis sur des termes justes et équitables, et le seul obstacle que je rencontre est la crainte exprimée par les *squatters*, qu'après avoir pris des titres du seigneur, ils seront troublés en leur possession par la couronne, alléguant, comme ils le font, qu'ils sont en dehors des limites originaires de la seigneurie. Considérant les divers arrangements qui ont de temps en temps eu lieu entre le seigneur de Beauharnois et la couronne, et que je vais à l'instant détailler, je ne puis m'imaginer qu'il y ait la moindre cause d'alarme de ce côté ; et mon seul but en vous troublant avec cette communication est d'obtenir du gouvernement une opinion à cet effet qui contentera les *squatters*. Les arrangements en question sont :

I. En novembre 1799, John Richardson et Francis Winter, agents d'Alexandre Ellice, présentèrent un mémoire à son excellence Sir Robert Shore Milnes, lieutenant gouverneur, se plaignant que la ligne du township d'Hemmingford empiétait sur la seigneurie de Beauharnois ; sur quoi par une lettre écrite par ordre du dit Sir Robert Shore Milnes, signée H. W. Ryland, en date du 26 août, 1801, 6,600 acres de terre dans le township de Clifton furent concédés à M. Ellice en considération du dit empiètement. Je considère ceci comme une admission que le gouvernement ne considérerait pas Russelltown comme en dehors des limites de la seigneurie, et conséquemment comme des terres de la couronne.

II. Par un extrait de rapport de comité du conseil, daté le 29 mars 1830, (dont la copie est ci-incluse) on verra que le gouvernement de cette époque reconut l'arrangement ci-dessus, et décida que chaque partie enverrait un arpenteur pour établir la ligne frontière.

Cet arpentage fut fait par M. Alexander Stevenson de la part du seigneur et M. J. O. Arcand de la part de la couronne, à des frais de £108 2s. 8d. courant, tel que par compte rendu.

III. Après cet arpentage, les lettres patentes reconcédant la seigneurie en franc et commun soccage furent émises, en date du 14 mai 1833, comprenant toute la terre maintenant en contestation.

Je ne puis pas concevoir qu'en face de tous ces aveux, le gouvernement quoiqu'il puisse raisonnablement refuser d'intervenir entre le seigneur et les *squatters*, puisse avoir la plus légère intention de réclamer la terre en question comme propriété de la couronne. Si l'opinion du gouvernement venait à coïncider avec la mienne à ce sujet, j'espère qu'il n'y aura pas d'objection à ce que je reçoive une réponse à cette effet, qui mettra fin à toutes les difficultés à régler une contestation qui a retardé au-delà de toute idée, la prospérité et l'avancement de cette portion du pays.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre humble serviteur,

(Signé,) E. COLVILE.

L'honorable D. Daly,

Etc., etc' etc.

Montréal.

ST. JEAN CHRYSOSTOME, 3 mai 1847.

MONSIEUR,—Qu'il vous plaise présenter à son excellence la requête des habitants de St. Jean Chrysostome. Il y aurait eu beaucoup plus de noms, mais nous nous sommes empressés de l'envoyer, vu les circonstances qui pressent.

Avec haute considération,

Votre humble serviteur,

(Signé,) F. PERRAULT, Ptre.

R. Bruce, écuyer,
Secrétaire militaire.

A son excellence le très honorable James Bruce, comte d'Elgin et Kincardine, baron Bruce de Kinross et de Torry, très-honorable conseiller privé de sa majesté, capitaine général et gouverneur en chef des provinces de sa majesté, le Canada, Nouveau Brunswick, Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince Edouard, et gouverneur général de toutes les provinces de sa majesté du Nord de l'Amérique et de l'Île du Prince Edouard, et vice amiral d'icelles, etc., etc.

Nous soussignés prêtre et curé, et habitants de la paroisse de St. Jean Chrysostome (comté de Beauharnois) et autres intéressés, osons très-respectueusement approcher de votre excellence et exprimer très-humblement les troubles et obstacles qui ont été suscités depuis quelque temps, et qui nous empêchent d'améliorer nos terres ou de nous agrandir davantage.

Par l'humble requête les habitants représentent qu'établis depuis longtemps sur un terrain qu'ils croyaient appartenir au gouvernement dans l'intention de payer ce que de droit et dû aussitôt qu'ils en seraient requis par le gouvernement,

et qu'aujourd'hui les seigneurs de Beauharnois s'en disent les propriétaires et se présentent sous des titres qui ne leur paraissent pas satisfaisants, et craignant que le dit terrain n'aie pas été encore cédé, ils s'adressent au gouvernement, bien persuadés qu'ils seront écoutés.

Que depuis quelque temps surveillés par ceux qui sont préposés à cet effet, ils sont poursuivis, condamnés et même mis en prison, et leurs familles abandonnées à la merci des autres, que par ces faits il leur est impossible de travailler, d'améliorer ou d'agrandir leurs terres maintenant et de rendre important un poste qui le deviendra à l'avenir.

Que les commissaires d'école se trouvent dans la presque impossibilité de faire agir le bill d'éducation, comme ils le désireraient, voyant les habitants sans titres assurés et pouvant abandonner leurs terres, comme le fait est arrivé, ce qui retarde et laisse en arrière une paroisse qui sent le besoin de l'éducation, tant pour les charges et emplois que pour le commerce qui augmente tous les jours.

Qu'ayant une église à bâtir et autres édifices, ils sont retardés par ces obstacles et empêchés d'agrandir un village qui promet de devenir considérable et important dans la suite.

Qu'un grand nombre d'habitants viendrait établir les terres non concédées s'il y avait une décision définitive quant au terrain et de droit à qui il est et quels en sont les possesseurs.

Que les habitants peuvent prouver qu'il y a hors des limites de la seigneurie de Beauharnois du terrain qui n'est pas la propriété des dits seigneurs de Beauharnois, que ce terrain doit être au gouvernement, que c'est ce même terrain qu'ils occupent et pour lequel on les trouble aujourd'hui, et qu'ils sont portés à croire cela d'après le nombre de biens que doit avoir la seigneurie.

Que les habitants qui ont des titres et qui paraîtraient être dans la dite seigneurie ont bien voulu signer la requête pour aider les autres dans la demande qui leur a paru si juste et si légitime.

Que vos pétitionnaires, convaincus de l'intérêt que votre excellence porte aux sujets de sa majesté en cette province, seront bien accueillis et auront justice.

Vos suppliants ne cesseront de prier.

Etc., etc., etc.

(Signé,)

FELIX PERRAULT,

Ptre., curé de St. Jean Chrysostôme, et autres.

Fait à St. Jean Chrysostôme, 28 avril 1847.

St. JEAN CHRYSOSTÔME, 23 mai 1847.

MONSIEUR,—Vous recevrez sous peu toutes les informations nécessaires au sujet du terrain dont il a été question d'après la requête à son excellence qui vous a été référée. Nous espérons avoir le plan de la seigneurie, et nous nous empresserons de vous le transmettre aussitôt. D'après l'aveu de plusieurs habitants qui pourront aller en ville si vous l'exigez, il y a du terrain hors des limites de la seigneurie étant eux mêmes employés à border avec les arpenteurs, c'est ce terrain qui aujourd'hui fait le sujet de la dispute, et qui certainement d'après l'aveu général des habitants est de droit au gouvernement. Les habitants pensent bien que les seigneurs de Beauharnois, par l'entremise de l'agent, viendront en avant, mais ils mettent leur confiance en son excellence et en vous qui saurez leur rendre justice.

Avec toute considération, et le plus profond respect,

J'ai l'honneur d'être,

Votre serviteur,

(Signé,)

FELIX PERRAULT, Ptre.

L'honorable D. B. Papineau.

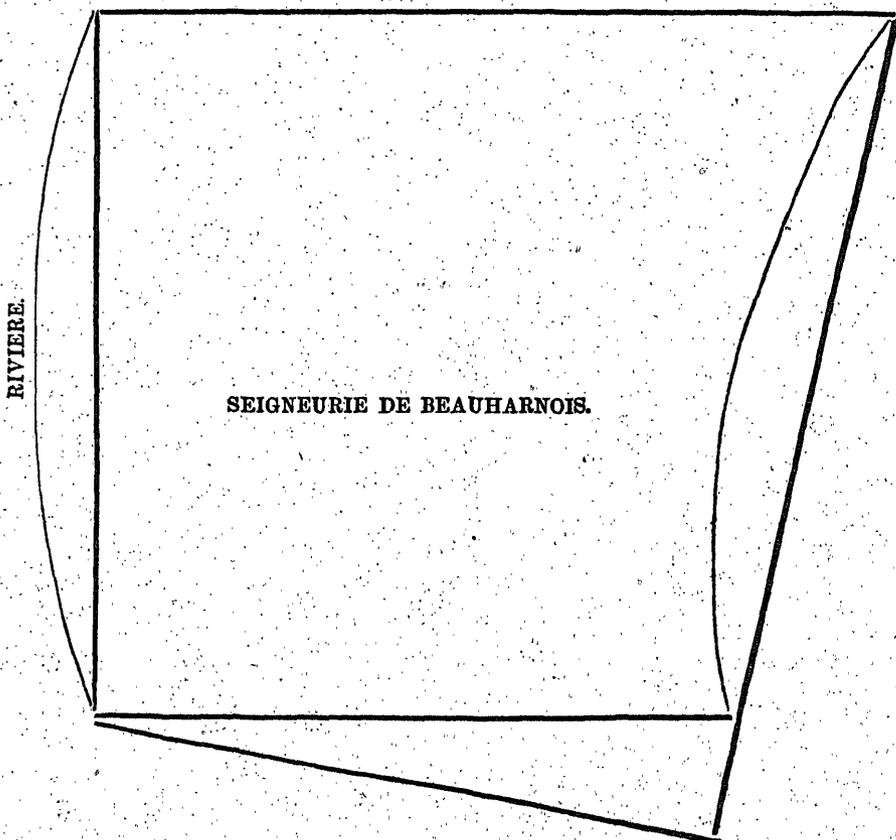
ST. JEAN CHRYSOSTÔME, 23 mai 1847.

MESSIEURS, — Je me fais un plaisir et de plus un devoir de vous écrire ce peu de mots, ayant été prié par Messire Perrault, prêtre et curé de notre dite paroisse, vu qu'il ne pouvait lui-même agir étant parti pour mission ; vous verrez par la lettre ci-incluse, une position du terrain qui vous a déjà été mentionné et du surplus qui s'y trouve de la seigneurie de Beauharnois, dont les seigneurs de Beauharnois s'en disent les propriétaires ; comme M. Léon G. Lalanne n'avait pas le plan en mars, il n'a pu que donner la position ci-incluse pour vous satisfaire, et comme vous le verrez dans sa lettre, que si vous avez absolument besoin d'une vraie copie qu'il vous en donnera une à votre usage, vous n'aurez qu'à nous écrire. Nous avons aussi plusieurs personnes qui prouveront aussi la véracité du plan, et qui sont prêtes à aller pardevant votre honneur pour prouver la ligne de la dite seigneurie, et si vous avez besoin d'aucun autre renseignement à ce sujet nous serons à vous chaque fois qu'on en sera requis, et si vous exigez de plus une copie des contrats que les seigneurs donnent aux habitants pour ces terrains, nous sommes prêts à vous en envoyer une qui sera certifiée.

Je suis, monsieur, en me disant,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) A. LERICHER.

POSITION DU PLAN DE LA SEIGNEURIE.



HEMMINGFORD, 24 mai 1847.

MESSIEURS, Votre lettre de cette date, me demandant de vous envoyer un plan de la seigneurie de Beauharnois, avec son Gore célèbre, vient justement de m'arriver.

En réponse, j'ai à vous informer qu'un arpentage partiel des lignes extérieures de cette seigneurie a été fait conjointement par M. William Barret et moi-même, par lequel nous avons constaté qu'il y avait un surplus de terre dans cette seigneurie d'environ trente mille arpents.

Quand au plan il est actuellement en la possession de M. Barret, mais à mon ordre, et si vous en désirez une copie, je vous la procurerai aussitôt que possible pour votre usage.

Je suis,
Messieurs,
Votre obéissant serviteur,

LEON G. LALANNE.

Messrs. H. Perrault ptre., et
A. Lericher, N. P.,
St. Jean Chrysostôme.

ST. JEAN CHRYSOSTÔME, 22 juillet 1847.

HONORABLE MONSIEUR,—M. Barret, arpenteur, qui a dans ce moment le plan de la seigneurie, devait vous le présenter à Montréal la semaine dernière, tel que l'on était convenu. Qu'il vous plaise, s'il vous manque quelques documents, de m'écrire aussitôt, nous nous ferons un devoir de vous satisfaire. Quant aux habitants, ils désireraient que le gouvernement vint à leur céder les terres lui-même; ils mettent leur confiance en vous.

Avec haute considération, et profond respect,
Votre serviteur,

F. PERRAULT,
Prêtre.

Honorable D. B. Papineau.

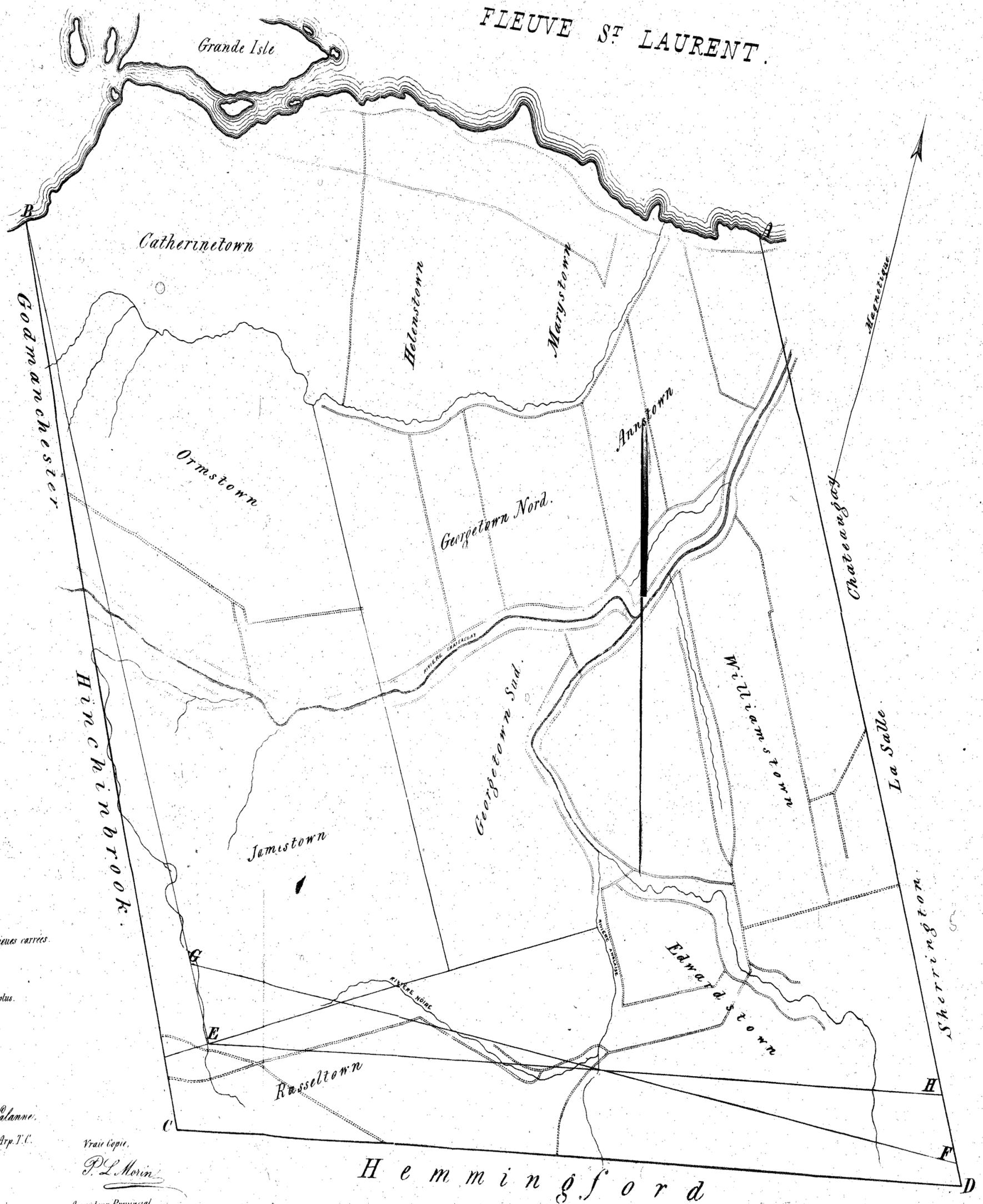
Révérènd Perrault et autres, Montréal, relativement à un Gore de terres de la couronne adjoignant la seigneurie de Beauharnois—avec un plan.

En référant aux entrées de record dans ce bureau, il appert que la ligne de division entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford a été en premier lieu tracée dans le champ en l'année 1793, par M. Kilburn, arpenteur provincial, en vertu d'instructions de ce bureau, et le dit township d'Hemmingford, érigé par lettres patentes en mars 1799, conformément au rapport de feu le major Holland, alors arpenteur général du Bas-Canada.

Qu'en l'année 1820, l'arpenteur général d'alors, feu le colonel Bouchette, fit rapport d'un excédant considérable dans la seigneurie de Beauharnois, d'environ 16,000 arpents, occasionné par le cours de la rivière St. Laurent, et d'un autre excédant d'environ 8,000 arpents, causé par l'empiètement de cette seigneurie sur les townships de Godmanchester et Hinchinbrooke.

Qu'en mars 1830, ce département eut occasion de faire rapport de ce fait au gouvernement de sa majesté, copie duquel rapport est ci-jointe.

FLEUVE ST LAURENT.



Je certifie que cette carte des lignes de la Seigneurie de Beauharnois est conforme
 à son arpentage fait par moi et M^r Lalanne dans le mois de Février 1847 et que toute
 ou l'autre des lignes G. ou H. H. démontre une fausseté et l'arpentage régulier de ces
 lignes surmonté par les parcelles.

1847
 A.T.C.

Plan
de la
SEIGNEURIE
de
BEAUHARNOIS

Indiquant le Terrain de surplus.

RENOI.

Les lettres A.B.C.D. représentent les lignes originales.
 A.B.E.H. représentent une superficie de Six Lieues carrées.
 A.B.G.F. représentent la même superficie.

Gise au S.O.
de en arrière

NOBT }
32473 Arpens. Terrains de surplus.
34386

Hemmingford.

Dresse par

23 Décembre 1847

(Signé) Lem G. Lalanne.

Arp. T.C.

Vrai Copie.

P. L. Morin.

Arpenteur Provincial.

Echelle 30 Arpens au pouce.

H e m m i n g f o r d

Que conformément à un ordre approuvé en conseil, daté le 29 mars 1830, envoyé au député arpenteur général, il fut ordonné que la ligne de division, telle que tracée par Kilburn, serait vérifiée, et que des bornes en pierre convenables y seraient posées pour marquer et désigner la dite ligne permanentement, ce qui fut en conséquence fait en vertu d'instructions envoyées à M. Stevenson, en date du 31 juillet 1830, agissant conjointement avec M. J. O. Arcand, nommé de la part du seigneur, Robert Ellice, écuyer, conformément au procès-verbal et au plan de leur arpentage, en date le 28 septembre 1830, tous deux de record en ce bureau.

Que la terre maintenant réclamée comme un Gore par les habitants de St. Jean Chrysostôme, est précisément le terrain que l'on trouve être situé entre une ligne tracée parallèlement à la rive du lac St. François, et la ligne existante d'Hemmingford, maintenant la borne sud de la dite seigneurie de Beauharnois.

Il est respectueusement soumis à la considération de l'honorable conseil exécutif, savoir, si le dit excédant (2,400 arpents, plus ou moins,) actuellement dans la seigneurie (32,473 suivant M. Lalanné, sur le plan ci-joint) peut maintenant être transporté à la couronne, et si un nouvel arpentage doit être effectué conformément à l'espace accordé dans le contrat de concession de la seigneurie de Beauharnois, daté le 12 avril 1729.

(Signé,) T. BOUTHILLIER.

Bureau des terres de la couronne,
Montréal, 11 avril 1848.

Département des terres de la couronne,
Québec, 12 avril 1854.

[Vraie copie.]

(Signé,) A. N. MORIN, Secrétaire.

Révérènd F. Perrault et autres, Montréal, relativement à un Gore de terres de la couronne, adjoignant la seigneurie de Beauharnois.—Avec un plan.

En référant aux entrées de record dans ce bureau, il appert que la ligne de division entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, a été en premier lieu tracée dans le champ en l'année 1793, par M. Kilburn, arpenteur provincial, en vertu d'instructions du bureau du ci-devant arpenteur général pour le Bas-Canada, et le dit township d'Hemmingford, érigé par lettres patentes en mars 1799, conformément au rapport de feu le major Holland, alors arpenteur général du Bas-Canada.

Qu'en l'année 1820, l'arpenteur général d'alors, feu le colonel Bouchette, fit rapport d'un excédant considérable dans la seigneurie de Beauharnois, d'environ 16,000 arpents, occasionné par le cours de la rivière St. Laurent, et d'un autre excédant d'environ 8000 arpents, causé par l'empiètement de cette seigneurie sur les townships de Godmancher et Hinchinbrooke, faisant tout ensemble 24,000 acres.

Qu'en mars 1830, le département du Bas-Canada des terres de la couronne eut occasion de faire rapport de ce fait au gouvernement de sa majesté, copie duquel rapport est ci-jointe.

Que conformément à un ordre approuvé en conseil, daté le 29 mars 1830, envoyé au député arpenteur-général, il fut ordonné que la ligne de division, telle que tracée par Kilburn, serait vérifiée, et que des bornes en pierre convenables y seraient posées, pour marquer et désigner la dite ligne permanentement, ce qui fut en conséquence fait en vertu d'instructions envoyées à M. Stevenson,

en date du 31 juillet 1830, agissant conjointement avec M. J. O. Arcand, nommé de la part du seigneur Robert Ellice, écuyer, conformément au procès-verbal et au plan de leur arpentage, en date le 23 septembre 1830, tous deux de record en ce bureau.

Que la terre maintenant réclamée comme un Gore par les habitants de St. Jean Chrysostôme, est précisément le terrain que l'on trouve être situé entre une ligne tracée parallèlement à la rive du lac St. François, et la ligne existante d'Hemmingford, maintenant la borne sud de la dite seigneurie de Beauharnois.

Il est respectueusement soumis à la considération de l'honorable conseil exécutif, savoir, si le dit excédant (24,000 arpents, plus ou moins) actuellement dans la seigneurie (32,473 suivant M. Lalanne, sur le plan ci-joint) peut maintenant être transporté à la couronne, et si un nouvel arpentage doit être effectué conformément à l'espace accordé dans le contrat de concession de la seigneurie de Beauharnois, daté le 12 avril 1729.

(Signé,)

T. BOUTHILLIER.

Bureau des terres de la couronne,
Montréal, 21 avril 1848.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

MONTREAL, 15 juin 1848.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, relativement à votre communication au sujet d'un certain morceau de terre en litige entre le seigneur de Beauharnois et certains habitants de Saint Jean Chrysostôme, le premier, d'après ce qu'il appert, le réclamant comme faisant partie de sa seigneurie de Beauharnois, et les derniers comme un Gore des terres de la couronne situé entre la limite de derrière de cette seigneurie et le township d'Hemmingford.

Relativement à ces réclamations respectives, je prends la liberté de vous informer ainsi que les pétitionnaires concernés dans la contestation en question, que d'après les records et les documents officiels de ce département, que quoique la ligne nord existante du township d'Hemmingford tracée par M. Kilburn en 1793, comme la ligne de division entre la seigneurie de Beauharnois et le morceau des terres de la couronne, après en 1799, érigé par lettres patentes sous le nom de township d'Hemmingford, paraisse donner à cette seigneurie, à raison des sinuosités du lac St. François en front d'icelle, environ 16,000 acres au-dessus et de plus que l'espace concédé dans le contrat de concession par le roi de France, savoir : 36 lieues quarrées, elle fut considérée, en 1830, commela ligne permanente de division entre cette seigneurie et le township d'Hemmingford, et établie par des bornes en pierre, en bonne forme de loi, posées par messieurs Stevenson et Arcand, arpenteurs jurés, nommés respectivement de la part de la couronne et des seigneurs, sous l'autorisation d'un ordre approuvé en conseil, daté en mars 1830, depuis laquelle opération, la terre formant l'excédant, qui paraît être le Gore maintenant en contestation, entre la ligne établie d'Hemmingford et une ligne imaginaire à la profondeur de six lieues des bords du lac St. François, a été et est encore considérée par le gouvernement comme formant partie de la seigneurie de Beauharnois.

En terminant il est à propos de remarquer qu'aussitôt que le plan demandé par ce bureau au révérend messire Perrault, agissant au nom des habitants de St. Jean Chrysostôme, a été fourni, indiquant le terrain en contestation, la de-

mande des pétitionnaires a été prise en considération. Vous voudrez bien, s'il vous plait, leur communiquer le résultat de l'enquête sur leurs affaires.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) J. H. PRICE.

Département des arpenteurs.
B. T. C.

MONTREAL, 7 juillet 1848.

MONSIEUR.—Je prends la liberté de vous transmettre une pétition des habitants du township d'Hemmingford, les victimes des seigneurs de Beauharnois.

Le sujet de la pétition a été déjà été soumis au commissaire des terres de la couronne, dans le bureau duquel des papiers et des plans faisant voir la position prise par des pétitionnaires pourront être trouvés.

Je puis, néanmoins, faire observer que l'arpentage de la terre en question a été fait par le gouvernement et les seigneurs de Beauharnois, lequel arpentage tourna à l'avantage des réclamations des dits seigneurs, mais des arpentages récents par des arpenteurs jurés font voir que ces seigneurs ont pris possession de plus de 32,000 acres de terre appartenant à la couronne, et que leur seul objet maintenant est de ruiner, par divers moyens, les anciens habitants de ces propriétés. Il est à espérer que le gouvernement ne permettra pas qu'une telle spoliation se fasse ouvertement sans élever la voix.

Je suis,
Monsieur,
Votre humble serviteur,

(Signé,) JAMES ARMSTRONG

L'honorable R. B. Sullivan,
Secrétaire provincial,
Etc., etc., etc.

A son excellence le très-honorable James Bruce, comte d'Elgin et Kincardine, baron Bruce de Kinross et de Torry, très-honorable conseiller privé de sa majesté, capitaine général et gouverneur en chef des provinces de sa majesté, le Canada, le Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, et l'Île du Prince Edouard et vice amiral d'icelle.

Nous soussignés, habitants de la paroisse St. Jean Chrisostôme, (comté de Beauharnois) et autres intéressés, osons très-respectueusement approcher de votre excellence et exprimer très-humblement les troubles et obstacles qui ont été suscités depuis plusieurs années et qui nous empêchent d'améliorer nos terres ou de nous agrandir davantage.

Par l'humble requête, les habitants représentent qu'établis depuis longtemps sur un terrain qu'ils croyaient appartenir au gouvernement, dans l'intention de payer ce que de droit, aussitôt qu'ils en seraient requis par le gouvernement, et qu'aujourd'hui les seigneurs de Beauharnois s'en disent les propriétaires et se présentent sans titres qui leur paraissent satisfaisants, seulement que les seigneurs de Beauharnois disent qu'il ne se trouve que quelques petites cornières de terre de surplus de la seigneurie de Beauharnois, et que par le plan de la seigneurie de Beauharnois

fait par William Barrett et J. Lalanne, père arpenteurs eux (les dits arpenteurs) certifient qu'il a y un surplus de trente-deux mille quatre cent soixante-treize arpents terrain n'aie pas été encore cédé, ils s'adressent au gouvernement, persuadés qu'ils de terre et croyant que ce seront écoutés.

Que depuis quelques années surveillés par ceux qui sont préposés à cet effet, ils sont poursuivis, condamnés, mis en prison et même chassés de leurs terres, et leurs familles abandonnées à la merci des autres, et les habitants sont empêchés de faire des chemins verbalisés sur les terres étant eux-mêmes condamnés à des dommages et des amendes à défaut de leurs travaux, leur refusant même des contrats valides et suivant l'usage ordinaire. Ils (les seigneurs) vendent le terrain dans le surplus de la seigneurie jusqu'au taux de six piastres l'arpent, et donnent quittance pour le montant de la somme mentionnée dans les dits contrats et ensuite exigent des habitants pour la même somme une obligation pour valeur reçue, que par là il est impossible pour eux d'agrandir leur terre maintenant et de rendre important un poste qui le deviendra à l'avenir.

Qu'un plus grand nombre d'habitants viendrait établir les non-concédées, s'il y avait une décision définitive quant au terrain à qui il appartient.

Que vos humbles pétitionnaires sont tous prêts à soutenir les charges de l'arpentage si votre excellence le juge nécessaire, ce afin de connaître l'étendue de terrain qui peut se trouver dans le surplus de la seigneurie qu'on appelle *Gore*.

Que vos humbles pétitionnaires, convaincus de l'intérêt que votre excellence porte aux sujets de sa majesté en cette province, seront bien accueillis et auront justice.

Et vos suppliants ne cesseront de prier.

Etc., etc., etc.

(Signé,)

J. RESTHER, Ptre.,
Curé, et autres.

St. Jean Chrysostôme, 28 juin 1848.

MONTREAL, 28 juillet 1848

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous transmettre une pétition se rattachant à la réclamation d'environ 30,000 acres de terre dans le township d'Hemmingford, faite par les seigneurs de Beauharnois, dans l'humble espoir que les habitants de ce territoire ne seront pas abandonnés sans la protection du gouvernement.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JAMES ARMSTRONG.

L'honorable R. B. Sullivan,
Secrétaire provincial.

A son excellence le très-honorable James, Comte d'Elgin, gouverneur-général du Canada, etc., etc., etc.

La pétition de René Grégoire, du township d'Hemmingford, dans le district de Montréal, cultivateur,

EXPOSE HUMBLEEENT :

Que votre pétitionnaire est établi, comme il le croit véritablement, dans les limites du township d'Hemmingford.

Province du Canada, }
 District de Montréal. } COUR DU BANC DE LA REINE.

Terme de juillet, 1848.

ANDREW COLVILE, EL AL.,

Demandeurs :

vs.

RENE GREGOIRE,

Défendeur.

Andrew Colvile, d'Ochilltree et de Crombie, dans cette partie du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande appelée Ecosse, écuyer, Russell Ellice, de Portman Square écuyer, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du dit Royaume-Uni appelée Angleterre, et John Abel Smith, de Lombard Street, dans la cité de Londres, dans le comté de Middlesex susdit, banquier, se plaignent de R. Grégoire, de Russelltown, dans la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, dans le district de Montréal, bourgeois, parce qu'attendu que feu notre souverain seigneur, le roi Guillaume IV, ci-devant, savoir, le dix de mai, en l'année de Notre Seigneur 1833, dans et par des lettres patentes sous le grand sceau de la province du Bas-Canada, en date au chateau St. Louis, dans la dite province du Bas-Canada, le jour et l'année susdits, (après avoir récité qu'Edward Ellice, de Richmond Terrace, écuyer, dans la paroisse de Westminster, dans le comté de Middlesex, dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande appelée Angleterre, par acte de cession en date du 20 octobre, en l'année de Notre Seigneur 1832, et mis de record dans la dite cour du banc du roi de feu sa majesté pour le district de Québec, dans la dite province du Bas-Canada, céda et transporta à feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, tous ces certains lots de terre et dépendances dans les dites lettres patentes mentionnés et désignés, dans l'intention de recevoir de feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, une concession d'iceux en franc et commun soccage, sur paiement à feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, de telle somme d'argent, et sous et sujet à tels termes, conditions, limitations et restrictions qui pourraient être trouvés justes et raisonnables par feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs; et de plus que le dit Edward Ellice avait commué avec feu sa dite majesté pour tous et chacun les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations auxquels ses dits lots de terres et dépendances, et les personnes possédant iceux pourraient sans telle commutation être sujets et tenus, et qu'il avait payé entre les mains du receveur-général de feu sa majesté pour la province du Bas Canada la somme d'argent, laquelle pour ou à raison de la cession ci-après contenue, fut par feu sa majesté trouvée juste et raisonnable) a accepté la dite cession ainsi comme susdit faite par le dit Edward Ellice, et en considération de la commutation et du paiement susdit, et en conformité au statut en ce cas fait et pourvu, a remis, reconcédé et tenu quitte pour toujours le dit Edward Ellice, ses successeurs, exécuteurs, curateurs, administrateurs et ayants cause de tous les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations, lesquels à raison d'aucune concession ou de concession tacite des dits lots de terres et dépendances jusqu'à ce jour faite ou censée avoir été faite par feu sa dite majesté ou aucunde ses prédécesseurs royaux, ou lesquels à raison de la tenure sous laquelle les dits lots de terre et dépendances, avant la dite cession, ont été tenus, ou pour ou à raison d'aucune autre cause, matière ou chose, feu sa majesté, ses héritiers et successeurs, pourraient légalement avoir ou réclamer sur ou pour les dits lots de terre et dépendances, et de tous les arragés d'iceux et toutes les réclamations et demandes à raison de ce que dessus; et feu sa dite majesté a de plus en conformité au même statut en ce cas fait et pourvu, de sa grâce spéciale, certaine science, et de son propre mouvement, pour lui, ses héritiers et successeurs, donné,

accordé et confirmé, au dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, entr'autres certains lots de terre situés, se trouvant et étant dans la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, alors appelée Annfield, dans le district de Montréal, dans la province du Bas Canada, c'est-à-savoir, certains morceaux de terres sauvages et incultes non concédés, et tènements situés, se trouvant et étant dans la dite seigneurie, connus et distingués sous la désignation dans les dites lettres patentes exposée et contenue, le morceau, partie ou pièce de terre, terres et tènements suivants, savoir: *Neuvièmement*.— Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, (savoir, entendant parler de cette partie ou morceau des sections ou divisions des dits fiefs et seigneurie, appelées Russelltown,) qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est en partie par la rivière Anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke. Et pour et en considération de ce que dessus, a commué le droit de quint, droit de relief et tous autres droits et charges féodales dues à feu sa dite majesté sur ou relativement aux dits fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, alors appelés Annfield, et a déchargé le dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause, et toutes et chacune les terres comprises dans les dits fief et seigneurie, des dits droits de quint, droit de relief et toutes autres charges féodales à devenir dues sur icelles à feu sa majesté, ses héritiers et successeurs, de quelque nature ou espèce que ce soit de ce jour à jamais, pour avoir et posséder les dits morceaux et lopins de terre susmentionnés et désignés, comprenant le dit morceau, pièce ou partie de terre situé dans et formant partie de Russelltown susdit, terres et tènements ci-dessus mentionnés et décrits, et les dépendances avec leur et chacun de leurs droits, appartenances et dépendances pour et à l'usage du dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, en franc et commun soccage, à titre d'hommage seulement, au lieu de toutes rentes, services, amendes, droits, redevances, obligations et demandes quelconques, en pareille manière que les terres sont maintenant tenues, en franc et commun soccage, dans cette partie de la Grande-Bretagne appelée Angleterre, toutes choses qui dans et par les dites lettres patentes, dont les dits demandeurs produisent ici une copie en cour certifiée en bonne forme de loi (en référant à icelles) apparaîtront plus amplement.

Et les dits demandeurs allèguent qu'en vertu des dites lettres patentes, et de la concession y contenue, lui, le dit Edward Ellice, devint et était propriétaire des dits lots de terre, morceaux de terre, terres et tènements, dans et par les dites lettres patentes donnés et concédés, et confirmés à lui, et y désignés, et particulièrement du morceau, pièce ou partie de terre situé dans et formant partie de Russelltown susdit, terres et tènements ci-dessus mentionnés et désignés, avec leurs appartenances, et en devint et en fut le vrai, légitime et incommutable propriétaire, et avait droit d'avoir, posséder et jouir d'iceux sans molestation, trouble ou empêchement, pour ou par aucune personne ou personnes que ce soit.

Et attendu qu'après, savoir, le 17e jour de janvier, en l'année de Notre Seigneur 1842, en la cité de Montréal, dans le dit district, dans et par un certain acte de vente fait et exécuté devant Griffin et son collègue, notaires publics, et en date à Montréal susdit, les jour et an susmentionnés, le dit Edward Ellice, sous les nom et titre du très-honorable Edward Ellice, d'Arlington Street, dans la paroisse de St. James, dans le comté de Middlesex, en Angleterre susdite, par Eden Colville, de Curzon Street, Mayfair, dans le dit comté de Middlesex, et James Keith, de Lachine, dans le dit district de Montréal, ses procureurs duement autorisés par une procuration annexée au dit acte, partie au dit acte d'une part, pour les considérations dans le dit acte exposées, céda, vendit et transporta aux

dits demandeurs, représentés par les dits Eden Colville et James Keith, leurs procureurs dûment autorisés par une certaine autre procuration au dit acte, annexée en partie au dit acte, de l'autre part (entre autres lots, morceaux, pièces et parties de terre, tènements et héritages dans le dit acte de vente en question mentionnés et désignés) la dite partie ou morceau de la dite section et division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown sus-mentionné, et dans les dites lettres patentes ci-dessus en partie récitées, mentionnées et décrites, et bornées comme susdit, tenues en franc et commun soccage comme les terres étaient et sont tenues dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, appelée Angleterre.

Pour avoir et posséder les dits lots, morceaux, pièces et parties de terre, terres, tènements et héritages, et tous et chacun d'eux, et chaque partie d'iceux par les dits demandeurs, leurs hoirs et ayants-cause pour toujours. Et le dit Edward Ellice en outre, dans et par le dit acte de vente, vendit et transporta avec pleine et entière subrogation, aux dits demandeurs, les droits et propriété, saisine, possession, droit d'action, actions et demandes quelconques de lui, le dit Edward Ellice, dans tous et chacun les dits morceaux, pièces et parties de terre, terres, tènements et héritages, ainsi par eux à lui vendus comme susdit, et chaque partie d'iceux, et s'en est dessaisi en faveur des dits demandeurs, aux fins qu'ils pussent obtenir saisine et possession d'iceux, et recevoir et recouvrer iceux de tous ceux qu'ils pourraient concerner, ce qui, dans et par le dit acte, dont les demandeurs produisent ici une copie notariée en cour, en y référant, apparaîtra plus amplement.

Et les dits demandeurs disent de plus qu'après, savoir le 1er jour de mars en l'année de Notre Seigneur 1842, le dit acte de vente, ci-dessus en partie récité, a été en bonne forme de loi enregistré au bureau du registrateur du et pour le comté de Beauharnois, dans le dit district de Montréal, dans lequel comté les dits fief et seigneurie de Beauharnois, et tous et chacun les dits lots, morceaux, pièces et parties de terre, terre, tènements et héritages, dans les dites lettres patentes, et au dit acte de vente mentionnés et désignés, étaient et sont situés.

A raison de quoi, les dits demandeurs, le et depuis et après le 17e jour de janvier, en l'année de Notre Seigneur 1842, devinrent et furent les vrais et légitimes possesseurs et propriétaires des dits lots, morceaux, parties de terre, terres, tènements et dépendances, dans les dites lettres patentes, et au dit acte de vente mentionnés et désignés, et en particulier du dit morceau, pièce ou partie de terre et dépendances dans Russelltown susdit, y mentionné et décrit ainsi que dans les présentes.

Cependant le dit défendeur n'ignorant pas ce que dessus, mais en étant bien informé, malicieusement et injustement le ou vers le 1er jour de juillet en l'année de Notre Seigneur 1842, entra dans et sur, et acquit et obtint possession de la moitié ouest du lot numéro 54, dans le second rang de Russelltown susdit, et contenant tout le dit lot numéro 54, quatre arpents de largeur, sur trente-six arpents, trois perches et quinze pieds de longueur, formant 105 arpents et cinq perches en superficie, tout le dit lot étant borné en front par le chemin de front du dit rang, en arrière par les terres faisant front à la Rivière Noire, du côté sud-ouest par le lot numéro 53, et du côté nord-est par le lot numéro 55 dans le dit second rang de Russelltown susdit, et a depuis les jour et an susdits retenu et retient actuellement le dit morceau, pièce ou partie de terre en dernier lieu mentionné et décrit, des demandeurs, et a refusé et refuse encore (quoique de ce souvent requis par les demandeurs) de délivrer iceux aux dits demandeurs, et a, depuis les jour et an susdit, reçu les rentes, fruits et revenus des dits morceau, pièce, ou partie de terre, de la valeur de £50, argent courant susdit, et a abattu et coupé de grandes quantités de bois de construction y croissant, de la valeur de £100 argent courant susdit, et a emporté et converti icelles à son propre usage au dommage des demandeurs de £200 argent courant de la dite province.

Pourquoi les dits demandeurs demandent que le writ de la cour puisse émaner afin de forcer le défendeur à être et comparaître en cour mardi le 25^e jour de juillet courant, pour répondre à ce que dessus, et qu'en autant que les demandeurs sont les vrais et légitimes propriétaires du dit morceau, pièce ou partie de terre en dernier lieu mentionné et désigné, le dit défendeur qui en est en possession, puisse être adjugé et condamné à se désister, quitter et abandonner la possession et l'occupation du dit morceau, pièce ou partie de terre en dernier lieu mentionné, et de le rendre et le délivrer aux dits demandeurs, et aussi de rendre et transporter aux dits demandeurs les rentes, fruits et revenus du dit morceau, pièce ou partie de terre, à compter de l'époque de sa possession injuste et illégitime d'icelui, et de payer aux dits demandeurs la dite somme de £200 argent courant susdit, avec intérêt et frais.

(Signé.)

BLEAKLEY et ANDREWS,
Procureurs des demandeurs.

(Vraie copie.)

(Signé.)

BLEAKLEY et ANDREWS,
Procureurs des demandeurs.

Montréal, 7 juillet 1848.

MONTREAL, 5 août 1848.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe une pétition des habitants de Russelltown, et d'une partie de Jamestown, dans le comté de Beauharnois, à laquelle je demande la favorable considération de son excellence le gouverneur général.

Avec haute considération,

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

(Signé,) JACOB DEWITT.

L'honorable R. B. Sullivan
Secrétaire provincial.

A son excellence le très-honorable James, comte d'Elgin et Kincardine, 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 et de l'Île du Prince Edouard, et vice amiral d'icelles, etc., etc., etc.

La pétition des habitants de cette partie du comté de Beauharnois, connu sous le nom de "Gore" constituant le township de Russelltown, et d'une partie du township de Jamestown, dans le district de Montréal,

EXPOSE TRÈS HUMBLEMENT :

Qu'avant et pendant l'administration du gouvernement de cette province par lord Dorchester, des établissements furent faits par divers individus sur le Gore de terre susdit, dans l'entière espérance qu'ils ne seraient pas troublés dans leur possession en se conformant aux exigences du gouvernement relativement aux terres de la couronne. Que subséquemment les propriétaires

de la seigneurie de Beauharnois ont réclaté le dit Gore, sous prétexte qu'il formait partie de la dite seigneurie de Beauharnois, mais laquelle réclamation a été démontrée n'avoir aucun fondement, par des arpentages faits à la demande de vos pétitionnaires, par lesquels il est parfaitement établi qu'un Gore de terre existe entre la dite seigneurie et les townships d'Hemmingford et d'Illichinbrooke, contenant environ 40,000 acres, pour lesquels les propriétaires de Beauharnois n'ont pas été capables de montrer un titre, et pour la possession desquels ils ont institué diverses poursuites en loi, et dans un cas leur réclamation a été rejetée par la cour. Les dits propriétaires, après avoir été ainsi défaits, portèrent diverses actions contre les mêmes défendeurs, qui ont été pendantes dans la cour de Montréal pendant plus de dix années, durant lequel temps les défendeurs ont fait tous leurs efforts pour amener les demandeurs à l'audition afin de terminer la contestation, et une chose qui paraîtra étrange peut-être à votre excellence, c'est que les demandeurs ont réussi à éviter une décision, évitant en même temps par là le paiement des frais faits par les défendeurs, et enfin, comme si déterminés à forcer vos pétitionnaires à la soumission, en nous obligeant à prélever des sommes d'argent considérables pour préserver nos droits.

Les dits demandeurs, au lieu de hâter le jugement dans les poursuites pendantes depuis si longtemps, ont institué environ vingt nouvelles actions contre vos pétitionnaires, démontrant ainsi jusqu'à l'évidence qu'ils veulent obtenir, en réduisant vos pétitionnaires à la pauvreté, ce qu'ils ne peuvent pas obtenir en dû cours de loi, savoir, la soumission à leurs injustes réclamations, attendu, comme votre excellence le verra promptement, qu'aucune des actions dernièrement instituées néseraient parfaitement suffisantes pour prouver la question de titre, que vos pétitionnaires ont toujours cru appartenir au gouvernement. Vos pétitionnaires en conséquence prient votre excellence d'arrêter les dites actions maintenant pendantes, et qu'il plaise à votre excellence ordonner qu'un nouvel arpentage du susdit lopin de terre soit fait, afin que vos pétitionnaires puissent avoir justice sur ce que dessus.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé.)

FISHER AMES,

Et 142 autres.

A son excellence le très-honorable James, comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

La pétition de Fisher Ames, Aram Moe, John F. Fargo, Abram Hoose, Dominick Roach, Hiram Gentle, Elisha Covey, John Robinson, John Hoose, Charles Adams, Joseph P. Row, Moses Row, William Cantwell, William Cain, Thomas Dunn, Sewell Adams, William Broder, Jeremiah Dunn, Nelson Manning, Jacob J. Manning, Cyrus Mills, Frederick Broder, C. McGill, John Champion, William McGill, Lothrop Main, Daniel Parham, et autres, tous de Jamestown et Russelltown, dans le comté de Beauharnois,

EXPOSE :

Que vos pétitionnaires à une date bien reculée s'établirent dans Russelltown et Jamestown, dans le comté de Beauharnois, où ils ont défriché des terres, bâti des maisons, et fait diverses améliorations importantes.

Que les seigneurs de Beauharnois, en vertu de lettres patentes de la couronne, en date du 10 mai 1833, émises à Québec, réclament tout le morceau de terre possédé par vos pétitionnaires, et qu'ils ont institué des actions contre un grand nombre d'habitants pour les évincer de leurs fermes, comme étant comprises dans les limites concédées par les dites lettres patentes. Ces actions ils

les conduisent actuellement dans la cour supérieure à Montréal, les défendeurs étant maintenant à procéder à leur preuve, les demandeurs s'étant contentés de filer des copies des lettres patentes, et de prouver la possession des défendeurs. Pour permettre aux défendeurs dans ces causes actuellement portées, et aux divers habitants et occupants du Goro en litige, de contester les droits des seigneurs, il a été suggéré par le conseil de vos pétitionnaires, que des procédés devraient être adoptés pour mettre les lettres patentes devant les cours de justice, dans le but de les faire mettre de côté, et vos pétitionnaires désirent être autorisés à faire usage du nom du procureur ou du solliciteur général dans le but de procéder par *scire facias*, et de mettre leur affaire devant votre excellence pour votre favorable considération.

Votre excellence comprendra mieux la position de vos pétitionnaires vis-à-vis des seigneurs, en référant aux faits suivants :

La seigneurie de Beauharnois, dans la concession originaire faite par Louis XIV au marquis de Beauharnois, en date du 12 avril 1729, est bornée et désignée comme "une concession de six lieues de front sur six lieues de profondeur, nord-est et sud-ouest, joignant la seigneurie de Chateauguay le long du fleuve St. Laurent, avec les îles et flots adjacents, etc.," (voir l'enregistrement d'icelle dans le conseil supérieur, 6 septembre 1739.)

Vos pétitionnaires admettent qu'avant la date des lettres patentes en question, les seigneurs de Beauharnois prétendaient être les propriétaires des terres en litige, comme étant comprises dans les six lieues concédées par le titre originaire de concession.

Cette prétention aurait pu être décidée de suite, et pourrait maintenant l'être par un arpentage qui mettrait fin à toute contestation. Ils réclament maintenant un bien plus grand morceau de terre, non en vertu des lettres patentes originaires du roi Français, mais en vertu des lettres patentes du 10 mai 1833. Vos pétitionnaires contestent la légalité et la justice de cette prétention.

L'acte de cession signé par Edward Ellice, en date du 20 octobre 1832, comme on le verra par l'extrait suivant, renferme les bornes des terres cédées de façon à inclure la terre maintenant en litige. "Attendu que le dit Edward Ellice a été saisi et mis en possession pour lui et ses héritiers comme propriétaires, et avec pouvoir et autorité légale de l'aliéner, de la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, maintenant appelée Annfield située dans le district de Montréal, dans la province du Bas-Canada, concédée par lettres patentes du Roi très-chrétien, datées à Versailles le douzième jour d'avril, dans l'année de Notre Seigneur mil sept cent vingt-neuf, et à Compeigne, le quatorzième jour de juin de l'année de Notre Seigneur mil sept cent cinquante, lesquels dits fief et seigneurie sont de la contenance de six lieues de front sur six lieues de profondeur, nord-est et sud-ouest, ensemble avec les îles et flots y adjacents sur le front d'iceux et sont bornés en front par le fleuve St. Laurent, à l'est, partie par la seigneurie de Chateauguay, partie par la seigneurie de Lasalle et partie par le township de Sherrington, à l'ouest partie par le township de Godmanchester et parti par le township d'Hinchinbrooke, et en arrière par le township d'Hemmingford et de certaines terres incultes non concédées et de terres et héritages non cultivés, sis et situés dans la dite seigneurie, consistant et faisant partie d'icelle et ci-après désignés. En conséquence le dit Edward Ellice a vendu, cédé et transporté à notre souverain Seigneur le Roi Guillaume Quatre, par la grâce de Dieu, etc., tous ces certains morceaux de terres sauvages et non cultivés, situés, étant et se trouvant dans la dite seigneurie, contenant ensemble 118,842 arpents de terre, connus et désignés comme, etc., ci-suit une description des divers morceaux de terre, incluant Russelltown, Jamestown, etc.

Les lettres patentes contenant la reconcession, adoptent nécessairement dans la désignation des terres les termes mêmes de l'acte de cession. Mais les péti-

tionnaires disent qu'il n'appartenait pas évidemment aux seigneurs de céder des terres en dehors des limites originaires de la seigneurie, plus particulièrement des terres qui étaient alors en grande partie occupées et améliorées qui n'avaient jamais été censées ou reconnues comme formant partie de la seigneurie, et ainsi par leur propre acte d'obtenir un titre à des terres possédées par des personnes en bonne foi, dont un grand nombre s'était établi dans cette partie du pays, avec le plein espoir de se procurer des concessions de terre en cette endroit promises par proclamation royale.

Vos pétitionnaires soutiennent humblement que le statut impérial relatif à la commutation de tenure, ainsi que l'acte provincial amendant le dit statut confirment la position prise par vos pétitionnaires, c'est-à-dire que l'acte impérial n'a pour but que le changement de tenure seulement, et n'était pas fait pour donner aux seigneurs désireux de changer la tenure de leurs terres, une plus grande étendue de territoire, en vertu des lettres patentes ou de la reconcession, qu'ils n'en avaient comme propriétaires à l'époque de la cession.

Les seigneurs de Beauharnois, trouvant les termes de la reconcession beaucoup plus favorables à eux que l'ancienne concession, peu de temps après avoir obtenu la reconcession, instituèrent en 1837, des poursuites contre un grand nombre des habitants, fondées sur les termes de la reconcession; pas une seule cause contestée ne fut entendue finalement, et vos pétitionnaires, jusqu'à l'institution des poursuites récentes, espèrent qu'ils resteraient paisiblement en possession des terres qu'ils avaient eux-mêmes établies, et qui avaient été possédées et améliorées par eux longtemps avant la date des lettres patentes, sur lesquelles seulement (comme on le verra en référant à la copie de la déclaration ci-jointe) les seigneurs se fondent actuellement. L'établissement de Russelltown commença à l'origine du siècle, un grand nombre de colons s'étant établis en cet endroit en l'année 1802. Si les seigneurs avaient un droit de propriété datant d'aussi loin, ou dans tous les cas plus loin que 1833, c'était à eux à le faire valoir; dans ce cas, les demandeurs auraient été obligés de prouver que les terres en litige tombaient dans les limites du morceau originellement concédé, et vos pétitionnaires auraient été amplement protégés par leur longue possession, et par le fait, que les seigneurs se trouvent eux-mêmes obligés d'admettre, que les limites originaires de la seigneurie n'incluent pas les terres en litige.

Vos pétitionnaires, pour rencontrer les réclamations des seigneurs telles que maintenant formulées, désirent être mis en possession des copies de toute correspondance ou documents relatifs à la commutation, qui peuvent être en la possession du gouvernement, tendant à jeter de la lumière sur la reconcession, et particulièrement de la pétition du seigneur pour commutation, et des instructions données aux arpenteurs qui ont tracé la ligne de la seigneurie, vers l'époque de la reconcession déjà soumise au gouvernement.

D'après le plan transmis aux procureurs de vos pétitionnaires par l'honorable secrétaire provincial, avec sa lettre du sept février dernier, appuyés d'affidavits de William Barret et Léon G. Lalanne, deux arpenteurs provinciaux qui ont arpenté les limites de la seigneurie en l'année 1843, pour les fins d'une poursuite instituée contre John Manning par les seigneurs de Beauharnois, il paraît que la quantité de terre dans le Gore en arrière de la seigneurie, et se trouvant entre la véritable ligne de profondeur de la seigneurie et d'Hemmingford, excède 34,000 arpents, et que la quantité dans le Gore du côté Ouest adjoignant Godmanchester et Hinchinbrooke, excède 8,000 arpents. (Voir copie de la déposition de M. Barret ci-jointe.)

Le surplus en longueur de la ligne Est de la seigneurie apparaîtra par l'esquisse de l'arpentage de Lalanne, ci-jointe, et qui a été filée dans la cause de Manning.

On verra ainsi que les droits de vos pétitionnaires comme occupants paraissent devoir être probablement troublés sérieusement par les seigneurs sous le prétexte

que les lettres patentes, transportent aux seigneurs, comme on le prétend, des nouveaux morceaux de terre non inclus dans des limites originaires de la seigneurie. Pour constater la validité de la reconcession, en autant qu'elle concerne les terres possédées par vos pétitionnaires, vos pétitionnaires désirent avoir l'occasion de faire usage du nom des officiers de la couronne.

Vos pétitionnaires n'ignorent pas que même dans ce cas ils combattront avec de grands désavantages les seigneurs qui invoquent maintenant contre eux les prérogatives de la couronne, prétendant qu'aucune période de possession ne mettra vos pétitionnaires en état de posséder leurs terres, et qu'ils sont par là justifiables en vertu de la reconcession de rejeter les réclamations de vos pétitionnaires, et de profiter de l'industrie et des travaux continus de vos pétitionnaires. Ils soutiennent que les terres, si elles n'étaient pas dans les limites originaires de la seigneurie, se trouvaient à l'époque de la reconcession appartenir à la couronne. Que la couronne avait droit de concéder la Gore actuellement en litige, et que vos pétitionnaires n'ont en conséquence éprouvé aucun dommage.

Vos pétitionnaires ne peuvent pas voir la justice ou la légalité de ces arguments de la part des seigneurs, et ils sont naturellement assez dégoutés de l'idée d'être confiés aux tendres sollicitudes d'une compagnie de propriétaires non-résidants, dont la pratique constante a été d'arracher autant que possible de leurs locataires, et de dépenser aussi peu que possible au milieu d'eux. Ils exposent humblement que si la reconcession a été obtenue par surprise, ou si elle est plus considérable que le statut ne le permet, il ne devrait pas être permis aux concessionnaires d'en profiter au détriment de vos pétitionnaires, dont les travaux ont donné de la valeur au sol. Ils sont convaincus, que comme colons sur des terres possédées par la couronne, leur longue possession devrait être respectée, et qu'ils devraient être traités avec justice, même avec considération et libéralité.

Vos pétitionnaires désirent en outre ajouter, que même dans le cas où ils réussiraient en loi contre les prétentions des demandeurs, ils sont exposés à une ruine presque certaine par les frais énormes qui sont journellement amoncés sur eux dans le but avoué de les conduire à soumission, et ils désirent exposer que vu les circonstances dans lesquelles ils se trouvent, afin de conserver la protection et la prospérité de tout le dit morceau de terre, le gouvernement ne devrait pas intervenir.

Si sur un arpentage impartial fait par le gouvernement, on pouvait se convaincre que les terres en litige sont réellement comprises dans les six lieues mentionnées dans la concession originarie, vos pétitionnaires se soumettraient de suite, et adopteraient les termes les plus avantageux possibles avec les seigneurs. Vos pétitionnaires représentent humblement que le gouvernement pourrait avec beaucoup de justice ordonner que cet arpentage fut fait, afin de constater pleinement si les seigneurs étaient justifiables de prétendre par leur acte de cession, que toutes les terres étaient incluses dans la seigneurie, et d'obtenir par là les lettres patentes en question.

Vos pétitionnaires, en conséquence, prient votre excellence de prendre cette pétition en votre favorable considération, et d'ordonner qu'un autre arpentage soit fait dans le but de constater et de fixer les limites de la seigneurie, et d'apporter tel autre recours à vos pétitionnaires qui sera trouvé efficace et juste sur ce que dessus—et qu'il plaise à votre excellence faire délivrer à vos pétitionnaires, sur paiement de tous les honoraires et frais s'y rattachant, des copies des dites lettres patentes ou reconcession, ainsi que de la pétition du dit Edward Ellice et de toute correspondance ou documents en la possession du gouvernement, relativement à la commutation ou au changement de la tenure de la seigneurie, ainsi que des instructions données aux arpenteurs; et que dans l'intervalle, vos pétitionnaires, ou autant d'entre eux qu'il sera nécessaire, soient autorisés à

faire usage du nom du procureur ou du solliciteur général de sa majesté dans les procédés par *scire facias*, pour produire les lettres patentes devant les Cours.

(Signé,)

A. et G. ROBERTSON,
Solliciteurs des pétitionnaires.

Montréal, 20 juillet 1850.

Les 21, 22, 23 et 24 de septembre en l'année de Notre Seigneur 1829, à la requisition de John Manning, écuyer, du township d'Hinchinbrooke, dans le district de Montréal, je, soussigné arpenteur, résidant dans le township d'Hemmingford, dans le district susdit, ai arpenté et mesuré une certaine ligne, représentée comme étant la ligne nord-ouest, ou frontière du township d'Hemmingford, ainsi que la ligne de division entre le dit township d'Hemmingford et la seigneurie de Beauharnois ou Annfield, commençant à un poteau de cèdre planté sur une ligne se dirigeant au nord trente-six degrés ouest, magnétiquement, séparant le township de Sherrington du dit township d'Hemmingford et de la seigneurie de Beauharnois, érigé comme le coin ou angle Est de la dite seigneurie, tel qu'au point A, sur l'esquisse ci-annexée, le dit poteau, étant marqué comme suit, savoir :

Du côté nord-ouest, " S. Beauharnois."

Du côté sud-est, " Hemmingford."

Du côté sud-ouest, " 1793."

Du côté nord-est, " S. d'Annfield."

W. S. D. x D. P. 8 $\frac{1}{2}$, " 1808."

Et en partant de là vers le sud soixante et onze degrés trente minutes ouest, magnétiquement, le long d'une ancienne ligne d'arbres marqués, six lieues, quarante-huit arpents, et huit perches mesure linéaire jusqu'à un vieux poteau planté sur la rive Est d'un ruisseau, érigé comme le coin ou angle sud de la dite seigneurie d'Annfield ou Beauharnois, et se trouvant à environ huit pieds à l'est d'une ancienne ligne allant vers le nord treize-deux degrés quarante-cinq minutes ouest, réputée être la ligne de division entre la dite seigneurie d'Annfield ou Beauharnois et le township d'Hinchinbrooke, tel qu'à la lettre B sur l'esquisse ci-annexée, le dit poteau étant marqué comme suit, savoir :

D'un côté, " Hemmingford."

D'un autre côté, " Hinchinbrooke, 1793."

Et d'un autre côté, " Beauharnois."

Fait à Hemmingford susdit, le 26 septembre, 1829.

(Signé)

LEON G. LALANNE.
Arpenteur provincial.

PARTIE D'HINCHINBROOKE.

N. 32° 45 O.

PARTIE DU GORE SUPPOSE.

N. 36° O.

PARTIE DE SHERRINGTON.
N. 36° O.

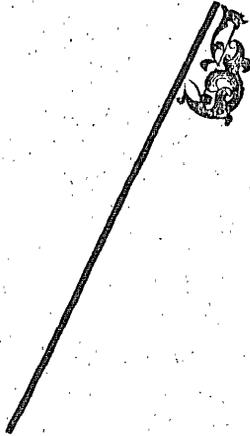
PARTIE D'HEMMINGFORD.

S. 71° 30 O., 6 lieues, 8 arpents 8 perches.

B

C

A



Province du Canada, }
 District de Montréal. } COUR DU RANC DU ROI.

No.

Le très-honorable EDWARD ELLICE,

Demandeur.

vs.

JOHN MANNING,

Défendeur.

Le 28 mars, en l'année de Notre Seigneur 1843, est personnellement venu et comparu William Barret, du township d'Hemmingford, arpenteur, âgé de 40 ans, témoin produit de la part du défendeur, lequel étant dûment assermenté, dépose et dit : Je ne suis ni parent, ni allié, ni dans l'emploi d'aucune des parties en cette cause, je ne suis pas intéressé dans l'évènement de ce procès ; je suis arpenteur depuis vingt-quatre ans, et les neuf dernières années en vertu d'une licence provinciale. Pendant les six ou sept dernières années j'ai résidé dans le township d'Hemmingford, dans le dit district. Depuis que je connais cette partie du pays j'ai souvent entendu parler d'un Gore ou morceau de terre en litige entre Hemmingford et la seigneurie de Beauharnois, sur lequel le défendeur, Manning, et nombre d'autres personnes résident. Dans le mois de février dernier j'ai fait, conjointement avec M. Léon G. Lalanne, aussi arpenteur licencié, un arpentage partiel de la dite seigneurie de Beauharnois, dans le but de constater s'il se trouvait quelque partie et quelle partie du Gore en litige, incluant la possession du défendeur, Manning, pourrait se trouver dans les limites de la seigneurie de Beauharnois, supposant les dimensions de la seigneurie être de six lieues de front sur six de profondeur. Nous avons été retenus pendant environ quinze jours par ces opérations ; je produis maintenant un plan contenant le résultat de nos opérations conjointes, il est marqué par les lettres C. D. et il est authentiqué par mon nom et celui de M. Lalanne, de notre écriture respective.

Nous avons commencé à l'angle nord de la seigneurie de Beauharnois, à un point que nous avons désigné par la lettre A, et ayant passé les sinuosités de la rive sud-est de la rivière St. Laurent, nous arrivâmes au point B, sur le dit plan. Nous avons tracé sur notre plan une ligne égalisante ou proportionnante pour indiquer ce que nous devrions considérer comme la ligne fondamentale de la seigneurie, excluant autant de terre qu'elle renferme d'eau, et aussi suivant le rang général de la côte. Nous mesurâmes alors depuis le point B, jusqu'au point C, afin de constater si les terres du défendeur Manning, ainsi que d'autres, étaient dans une profondeur moyenne de six lieues du St. Laurent ; nous n'avons pas trouvé qu'elles se trouvaient dans des limites de cette profondeur. La ligne D E, sur le dit plan, est tracée comme une ligne parallèle à la ligne égalisante ou proportionnante en front, et à la distance de six lieues de cet endroit. Cette ligne exclue entièrement les terres du défendeur Manning et de Jeremiah Dunn, dont les possessions sont indiquées sur le plan. Les terres du défendeur telles que désignées dans la déclaration du demandeur, ne sont pas dans ce que je considère être les véritables limites de la seigneurie de Beauharnois. J'ai examiné avec attention le plan lithographié marqué A, produit par le demandeur à l'enquête ; il diffère essentiellement du nôtre, la ligne fondamentale en front étant tirée directement depuis une marque de la limite front jusqu'à l'autre, et par là excluant 24,000 acres de terres entre la ligne et le St. Laurent.

La ligne B. C, sur notre plan, est la ligne existant actuellement entre la seigneurie de Beauharnois et le township de Godmanchester et d'Hinchinbrooke ; c'est la ligne en vertu de laquelle le demandeur réclame. La ligne B. D, serait la véritable ligne qui donnerait la largeur uniforme de six lieues. Je pourrais dire que la quantité de terres dans le Gore, en arrière de la seigneurie, et étant

entre la véritable ligne de profondeur de la seigneurie et d'Hemmingford, devrait excéder 24,000 arpents; la quantité dans le Gore du côté ouest, adjoignant Godmanchester et Hinchinbrooke, devrait excéder 8,000 arpents. Les terres que j'ai mentionnées comme appartenant au défendeur John Manning, sont celles détaillées dans la déclaration du demandeur, et les lignes B D et D E, sont les lignes frontières par lesquelles j'aurais circonscrit la seigneurie de Beauharnois, si j'avais été appelé par le seigneur à l'arpenter quant elle était dans son état naturel et inculte.

Tranquestionné.

Ni le demandeur, ni son agent n'étaient présents, et ils n'ont pas non plus concouru dans l'arpentage fait par moi et par M. Lalanne. L'arpentage eût lieu à la requisition de M. Wilson et de M. Lord. Nous n'avions pas de titres en mains, excepté un livre imprimé publié par un nommé Vondenvelden, et supposé contenir des descriptions de l'étendue et des limites des seigneuries de la province. Personne au nom du gouvernement ne pris part à l'arpentage. Je ne sais pas quand la ligne C H, sur ma carte, fut tracée. Je trouvai une borne en pierre au point C; elle était marquée du côté Est, "Beauharnois 1830," du côté sud-ouest, "Hinchinbrooke," et du côté sud-est, "Hemmingford." Je connais cette ligne depuis environ huit ans. Je l'ai parcouru assez loin pour me convaincre que c'était la ligne qui divise le township d'Hemmingford des terres adjoignantes appelées Russelltown.

Question.—Comment les limites de la dite seigneurie, telles que vous les prenez, doivent-elles être désignées sur votre plan?

Réponse.—Elles sont désignées par les lettres A B D E A. Ces limites sont celles qui, je le considère, auraient dû être tracées suivant le titre originaire de la dite seigneurie.

Question.—Quand et où avez-vous vu le titre originaire?

Réponse.—Depuis que je suis arrivé pour être interrogé ici j'ai vu une copie du titre filée en cette cause, laquelle correspond exactement à la description imprimée à laquelle j'ai fait allusion dans ma déposition, et je ne dis rien de plus, et la présente déposition m'ayant été lue, j'y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et ai signé.

(Signé,)

WILLIAM BARRET,

Assermenté aux séances d'enquête, le 31 mars 1843.

(Signé,)

MONK ET MORROUGH.

MANNINGVILLE, 14 juillet 1848.

CHERS MESSIEURS,—Ci-incluse est une copie de la sommation dernièrement signifiée au défendeur, sommation qui est indubitablement un acte de malice de la part de M. Brown, vu que le défendeur est un officier des chemins, et qu'il a demandé à M. B, de faire des travaux de chemins. Brown était évidemment vexé de voir un personnage si peu élevé osant lui ordonner de faire son devoir, et il a saisi cette façon de se venger. Le défendeur est un membre de l'association des terres, et comme de raison nous désirons que vous comparassiez dans la cause. La terre a d'abord été occupée par Abraham Welch, en l'année 1828, et elle fut par lui vendue à Enos Covey, après une possession de quinze ans, et par Covey au défendeur. Il n'y a pas eu d'acte de fait ni aucuns papiers.

En vous souhaitant tout succès,

Je suis, monsieur,

Pour vous servir,

(Signé,)

FISHER AMES,

Secrétaire, A. T.

MM. A. et G. Robertson.

dans les dites lettres patentes mentionnés et désignés, dans l'intention de recevoir de feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, une concession d'iceux en franc et commun soccage, sur paiement à feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, de telle somme d'argent, et sous et sujet à tels termes, conditions, limitations et restrictions qui pourraient être trouvés justes et raisonnables par feu sa dite majesté, et de plus que le dit Edward Ellice avait commué avec feu sa dite majesté pour tous et chacun les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations auxquels ses dits lots de terres et dépendances, et les personnes possédant iceux pourraient sans telle commutation être sujets et tenus, et qu'il avait payé entre les mains du receveur-général de la province du Bas-Canada de feu sa majesté, la somme d'argent, qui pour et à raison de la cession ci-après contenue, fut par feu sa majesté trouvée juste et raisonnable), a accepté la dite cession ainsi comme susdit faite par le dit Edward Ellice, et en considération de la commutation et du paiement susdit, et en conformité au statut en ce cas fait et pourvu, a remis, reconcédé et tenu quitte pour toujours le dit Edward Ellice, ses successeurs, exécuteurs, curateurs, administrateurs et ayants cause de tous les cens et rentes, lods et ventes, et autres droits seigneuriaux, redevances et obligations, lesquels à raison d'aucune concession ou de concession tacite des dits lots de terres et dépendances jusqu'à ce jour faite ou censée avoir été faite par feu sa majesté ou aucun de ses prédécesseurs royaux, ou lesquels à raison de la tenure sous laquelle les dits lots de terre et indépendances, avant la dite cession, ont été tenus, ou pour ou à raison d'aucune autre cause, matière ou chose, feu sa majesté, ses héritiers et successeurs, pourraient légalement avoir ou réclamer sur ou pour les dits lots de terre et dépendances, et de tous les arrérages d'iceux et toutes les réclamations et demandes à raison de ce que dessus; et feu sa dite majesté a de plus en conformité au même statut en ce cas fait et pourvu, de sa grâce spéciale, certaine science, et de son propre mouvement pour lui, ses héritiers et successeurs, donné, accordé et confirmé au dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, entr'autres certains lots de terre situés, se trouvant et étant dans la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, alors appelée Annfield, dans le district de Montréal, dans la province du Bas-Canada, c'est-à-savoir, certains morceaux de terres sauvages et incultes non concédées, et tènements situés, se trouvant et étant dans la dite seigneurie, connus et distingués sous la désignation dans les dites lettres patentes exposée et connue, le morceau, partie ou pièce de terre, terres et tènements suivant, savoir :

Huitièmement.— Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown, qui est bornée au nord par les terres de la première concession des lots dans Jamestown susmentionné, au sud par la ligne divisant Jamestown susmentionné de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown, à l'est par la ligne divisant Jamestown susdit de la dite section ou division des dits fief et seigneurie appelée South Georgetown, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke; et pour et en considération de ce que dessus, a commué le droit de quint, droit de relief et tous autres droits et charges féodales dues à feu sa dite majesté sur ou relativement aux dits fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, alors appelés Annfield, et a déchargé le dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause, et toutes et chacune les terres comprises dans les dits fief et seigneurie, des dits droits de quint, droit de relief et toutes autres charges féodales à devenir dues sur icelles à feu sa dite majesté ses héritiers et successeurs de quelque nature ou espèce que ce soit de ce jour à jamais. Pour avoir et posséder les dits morceaux et lopins de terre susmentionnés et désignés, comprenant le dit morceau, pièce ou partie de terre situé dans et formant partie de Jamestown susdit, terres et tènements ci-dessus mentionnés et décrits, avec leur et chacun de leurs droits, appartenances et dépendances pour et à l'usage du dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, en franc et commun soccage, à titre d'hommage seulement, au lieu de

toutes rentes, services, amendes, droits, redevances, obligations et demandes quelconques, en pareille manière que les terres sont maintenant tenues, en franc et commun socage, dans cette partie de la Grande-Bretagne appelée Angleterre, toutes choses qui dans et par les dites lettres patentes, dont les dits demandeurs produisent ici une copie en cour certifiée et en bonne forme de loi (en référant à icelles) apparaîtront plus amplement.

Et les dits demandeurs allèguent qu'en vertu des dites lettres patentes, et de la concession y contenue, lui, le dit Edward Ellice, devint et était propriétaire des dits lots de terre, morceaux de terre, terres et tènements, dans et par les dites lettres patentes, donnés et concédés, et confirmés à lui, et y désignés, et particulièrement du morceau, pièce ou partie de terre, situé et formant partie de Jamestown susdit, terres et tènements ci-dessus mentionnés et désignés, avec leurs appartenances, et en devint et en fut le vrai, légitime et incommutable propriétaire, et avait droit d'avoir, posséder et jouir d'iceux sans molestation, trouble ou empêchement pour ou par aucune personne ou personnes que ce soit.

Et attendu qu'après, savoir, le 7^e jour de janvier, en l'année de Notre Seigneur 1842, en la cité de Montréal, dans le dit district, dans et par un certain acte de vente fait et exécuté devant Griffin et son collègue, notaires publics, et en date à Montréal susdit, les jour et an susmentionnés, le dit Edward Ellice, sous les nom et titre du très-honorable Edward Ellice, d'Arlington Street, dans la paroisse de St. James, dans le comté de Middlesex, en Angleterre susdite, par Eden Colville, de Curzon Street, Mayfair, dans le dit comté de Middlesex, et James Keith, de Lachine, dans le dit district de Montréal, ses procureurs dûment autorisés par une procuracion annexée au dit acte, partie au dit acte d'une part, pour les considérations dans le dit acte exposées, céda, vendit et transporta aux dits demandeurs, représentés par les dits Eden Colville et James Keith, leurs procureurs dûments autorisés par une certaine autre procuracion au dit acte, annexée en partie au dit acte, de l'autre part (entre autres lots, morceaux, pièces et parties de terre, tènements et héritages dans le dit acte de vente en question, mentionnés et désignés) la dite partie et morceau de la dite section et division des dits fief et seigneurie appelée Jamestown susmentionné, et dans les dites lettres patentes ci-dessus en partie récitées, mentionné et décrit, et borné comme susdit, tenus en franc et commun socage comme les terres étaient et sont tenues dans cette partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, appelée Angleterre.

Pour avoir et posséder les dits lots, morceaux, pièces et parties de terre, terres tènements et héritages, et tous et chacun d'eux, et chaque partie d'iceux, par les dits demandeurs, leurs hoirs et ayants cause pour toujours. Et le dit Edward Ellice en outre, dans et par le dit acte de vente, vendit et transporta, avec pleine et entière subrogation, aux dits demandeurs, les droits et propriété, saisine, possession, droit d'action, actions et demandes quelconques de lui, le dit Edward Ellice, dans tous et chacun les dits morceaux, pièces et parties de terre, terres, tènements et héritages, ainsi par eux à lui vendus comme susdit, et chaque partie d'iceux, et s'en est dessaisi en faveur des dits demandeurs, aux fins qu'ils pussent obtenir saisine et possession d'iceux, et recevoir et recouvrer iceux de tous ceux qu'ils pourraient concerner, ce qui, dans et par le dit acte, dont les demandeurs produisent ici une copie notariée en cour, en y référant, apparaîtra plus amplement.

Et les dits demandeurs disent de plus qu'après, savoir le 1^{er} jour de mars en l'année de Notre Seigneur 1842, le dit acte de vente, ci-dessus en partie récité, a été en bonne forme de loi enregistré au bureau du registrateur du et pour le comté de Beauharnois, dans le dit district de Montréal, dans lequel comté les fief et seigneurie de Beauharnois, et tous et chacun les dits lots, morceaux, pièces et parties de terre, terres, tènements et héritages dans les dites lettres patentes, et au dit acte de vente mentionnés et désignés, étaient et sont situés.

A raison de quoi, les dits demandeurs, le et depuis et après le 7^e jour de janvier, en l'année de Notre Seigneur 1842, devinrent et furent les vrais et légitimes pos-

sesseurs et propriétaires des dits lots, morceaux, parties de terre, terres, tènements et dépendances, dans les dites lettres patentes, et au dit acte de vente mentionnés et désignés, et en particulier du dit morceau, pièces ou parties de terre et dépendances dans Jamestown susdit, y mentionnés et décrits ainsi que dans les présentes.

Cependant le défendeur n'ignorant pas ce que dessus, mais en étant bien informé, malicieusement et injustement le ou vers le 1er jour de janvier en l'année de Notre Seigneur 1836, entra dans et sur, et acquit et obtint possession de la moitié ouest du lot numéro 15 dans le rang nord de Jamestown susdit dans les dits fief et seigneurie de Villechauve ou Beauharnois contenant 5 arpents et 8 pieds de largeur sur 21 arpents de longueur, formant 105 arpents et 93 perches en superficie, tout le dit lot étant borné en front par le chemin de front du dit rang, en arrière par la ligne divisant Jamestown susdit de Russelltown susdit, du côté sud-ouest par le lot numéro 14 et du côté nord-est par le lot numéro 16 dans le dit neuvième rang de Jamestown susdit, et a depuis les jour et an susdits retenu et retient actuellement le dit morceau, pièce ou partie de terre en dernier lieu mentionné et décrit, des demandeurs, et a refusé et refuse encore (quoique de ce souvent requis par les demandeurs) de délivrer icelui aux dits demandeurs, et a depuis les jour et an susdits, reçu les rentes, fruits et revenus du dit morceau, pièce ou partie de terre, de la valeur de £50 argent courant susdit, et a abattu et coupé de grandes quantités de bois de construction y croissant, de la valeur de £100 argent courant susdit, et a emporté et converti icelles à son propre usage, au dommage des demandeurs de £200 argent courant de la dite province.

Pourquoi les dits demandeurs demandent que le writ de la cour puisse émaner afin de forcer le défendeur à être et comparaître en cour mardi le 25e jour de juillet courant, pour répondre à ce que dessus, et qu'en autant que les demandeurs sont les vrais et légitimes propriétaires du dit morceau, pièce ou partie de terre en dernier lieu mentionné et désigné, le dit défendeur qui en est en possession, puisse être adjugé et condamné à se désister, quitter et abandonner la possession et l'occupation du dit morceau, pièce ou partie de terre en dernier lieu mentionné, et de le rendre et le délivrer aux dits demandeurs, et aussi de rendre et transporter aux dits demandeurs, les rentes, fruits et revenus du dit morceau, pièce ou partie de terre, à compter de l'époque de sa possession injuste et illégitime d'icelui, et de payer aux dits demandeurs la dite somme de £200 argent courant susdit, avec intérêt et frais.

(Signé,)

BLEAKLEY et ANDREWS,

Procureurs des demandeurs.

Montréal, 7 juillet 1848.

MONTREAL, 29 janvier 1851.

L'honorable James Leslie.

MONSIEUR, — J'eus l'honneur en juillet dernier de transmettre par votre entremise à son excellence le gouverneur-général une pétition de Fisher Ames et d'autres habitants de Russelltown, demandant un arpentage de la seigneurie de Beauharnois, ainsi que des copies des lettres patentes reconcédant la seigneurie à l'honorable Edward Ellice, aussi d'autres documents relatifs au changement de tenure sur paiement des honoraires ordinaires, et demandant aussi d'être autorisés à faire usage du nom du procureur général de sa majesté, dans des procédures par *feri facias*, pour produire les lettres patentes devant les cours.

Je n'ai reçu aucune réponse à cette pétition, et je ne sais pas même si elle est arrivée à Toronto, quoiqu'elle ait été envoyée régulièrement. Je supplie de la part des pétitionnaires que cette pétition soit soumise à l'attention de son ex-

cellence. Les parties poursuivies par les seigneurs, dont à peu près vingt sont représentées par moi, seront entièrement ruinées si les actions sont décidées contre eux. Vous pouvez de suite voir mon anxiété pour faire tout ce que je puis pour prévenir un tel résultat, et j'espère qu'avant peu je serai honoré d'une réponse à la pétition.

Je suis votre obéissant serviteur,

(Signé,)

A. ROBERTSON,
Pour les pétitionnaires.

BUREAU DU SECRETAIRE,

TORONTO, 21 mars 1851.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 29 janvier, demandant une réponse à la pétition de Fisher Ames, et autres, habitants de Russelltown, qui fut transmise par vous dans le précédent mois de juillet, j'ai à vous informer par ordre du gouverneur-général qu'il n'est pas au pouvoir de son excellence de donner une réponse finale à la dite pétition, avant que certaines informations aient été obtenues pour permettre aux officiers en loi de la couronne d'aviser son excellence au sujet de cette demande.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. Robertson, écuyer,
Avocat, Montréal.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

MONTREAL, 27 mars 1851.

MONSIEUR,—Conformément au désir exprimé dans votre lettre en date du 22 courant, relative au memorandum de l'honorable procureur-général pour le Bas-Canada, à moi transmise par le canal de l'honorable commissaire des terres de la couronne, pour fournir à A. Robertson, écuyer, une copie certifiée des instructions données aux arpenteurs qui ont tracé la ligne de la seigneurie de Beauharnois, ainsi qu'une copie de la pétition du seigneur de Beauharnois pour commutation de tenure, si elles se trouvent dans ce bureau, j'ai l'honneur de vous informer qu'une copie certifiée des instructions sera en conséquence fournie; et quant au dernier des documents en question, j'ai à vous informer qu'ayant fait des recherches infructueuses dans les records dans les voutes de votre département à Montréal pour la pétition en question, je ne puis fournir la copie requise: Je me propose néanmoins de renouveler les recherches demain, et si le document est trouvé, une copie en sera transmise à M. Robertson.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOS. BOUCHETTE.

D. A. G.

E. Parent, écuyer,
Assistant secrétaire.

L'HONORABLE JAMES LESLIE,
Secrétaire provincial.

MONTREAL, 20 avril 1851.

MONSIEUR,—Nous avons dûment reçu et transmis aux habitants de Russelltown votre lettre accusant réception de leur pétition relative aux actions pendantes contre eux ; nous prenons aussi la liberté d'accuser réception du bureau des terres de la couronne, d'une copie des instructions de ce département à M. Stevenson, relativement à un arpentage de la seigneurie fait par lui et un nommé Arcand, ainsi que d'une copie d'une des pétitions présentées au nom de l'honorable Edward Ellice pour commutation de tenure de la portion non concédée de la seigneurie.

Nous avons été informés et de fait nous savons qu'il y a dans le département des terres de la couronne d'autres documents et plans qui seraient évidemment utiles aux défenseurs que nous représentons, et qui, comme nous le pensons, pourraient nous être fournis ; parmi ces derniers nous comptons :

1. Un plan ou carte du mesurage de la seigneurie de Beauharnois, fait par un nommé Sax, arpenteur, en 1807-8, faisant voir un surplus sur les six lieues sur six, dans la concession originaire de la seigneurie, de 26,533 acres.

2. Un document marqué B, de l'écriture de R. H. Norval, et signé par Lawrence George Brown, agent, donnant les limites alléguées de la seigneurie précisément comme elles se trouvent dans la concession.

3. Pétition d'Ellice par son procureur Forsyth, datée le 28 octobre, 1831, relativement à la commutation de la seigneurie, exposant les limites originaires de la seigneurie, etc.

4. Nous demandons aussi de la part des défenseurs qu'on nous fournisse des copies de toute pétition, ordre en conseil ou correspondance, relative à une concession de 4000 acres dans le township de Clifton, faite par patente datée le 5 mars 1803, à M. Ellice, à raison d'un prétendu déficit dans la seigneurie, quoique de fait, comme c'était bien connu alors, un surplus considérable existait, comme il a été par la suite démontré par l'arpentage de Sax, et par celui de Barret et Lalanne auxquels il est référé dans les lettres précédentes.

Nous trouvons aussi que d'après la pétition de John Manning et de plusieurs centaines d'autres, dont quelques-uns sont défenseurs dans les causes actuellement pendantes, présentées, nous croyons, en février 1832, avant la reconcession en franc et commun soccage, des oppositions furent faites à cette reconcession, et le gouvernement fut averti du fait ; et que dans la cause No. 1716, Richardson vs. Manning, l'action des seigneurs fut déboutée. C'était une des treize actions que les pétitionnaires portèrent pour recouvrer des portions du Gore en litige, en vertu de l'ancien titre de concession. Cette cause paraît avoir été amenée à jugement dans le but de décider toutes les treize ; et nous avons examiné le jugement rendu en février 1831, déboutant l'action. Nous regrettons de n'avoir pu jusqu'à ce jour trouver aucun des records de la cour dans quelque une de ces causes, afin de pouvoir transmettre avec la présente une preuve authentique que les seigneurs n'ont pas réussi, en vertu de leur titre originaire, à évincer les défenseurs et qu'ils sont maintenant réduits à profiter des limites plus étendues données dans la reconcession.

Nous espérons qu'avant de décider sur aucun rapport fait au gouvernement, nous aurons l'occasion de faire quelques observations qui tendront à expliquer aucune partie du rapport qui pourrait être opposée aux intérêts de nos clients.

Nous sommes,
Vos très obéissants serviteurs,

(Signé,)

A. ET G. ROBERTSON.

TORONTO, 12 mai 1850.

MESSIEURS.—J'ai ordre du gouverneur-général d'accuser réception de la vôtre du 30 ult., et en réponse de vous informer que son excellence est d'avis qu'il n'est pas expédient de donner des copies des documents demandées dans votre lettre, ou de faire aucune autre démarche relativement à la pétition de certains habitants de Jamestown et Russelltown, avant que le rapport du député-arpenteur général Bouchette sur ce sujet, n'ait été fait.

J'ai l'honneur d'être,
Messieurs,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JAMES LESLIE,
Secrétaire.

Messrs. A. et G. Robertson,
Avocats, Montréal.

MONTREAL, 1er février 1850.

MONSIEUR.—Je suis chargé par les habitants de Russelltown de conduire un nombre de poursuites portées par les seigneurs de Beauharnois, qui réclament des terres dans Russelltown comme se trouvant dans les limites de la seigneurie, et je suis informé qu'un plan ou arpentage de la seigneurie fait pour les défendeurs a été soumis au gouvernement par l'entremise de M. Morin, ou de M. DeWitt. Il est nécessaire pour la défense que ce plan soit produit, et je désire être informé s'il se trouve dans votre département.

Après avoir écrit au département des terres de la couronne, je vois qu'aucun tel plan ne peut y être découvert.

Une réponse aussitôt que possible est d'importance pour mes clients.

Je suis,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) A. ROBERTSON,
Avocat.

L'honorable J. Leslie,
Secrétaire provincial.

P. S.—M. Bouchette dit que le plan est probablement au bureau du conseil exécutif avec une pétition qui s'y trouve.

BUREAU DU SECRETAIRE,
TORONTO, 7 février 1851.

MONSIEUR.—Conformément à la demande formulée dans votre lettre du 1er courant, j'ai l'honneur de vous transmettre le plan ou arpentage de la seigneurie de Beauharnois, auquel vous réferez dans votre lettre.

J'ai à vous requérir particulièrement de remettre ce plan lorsque vous n'en aurez plus besoin.

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

(Signé,) J. LESLIE,
Secrétaire.

A. Robertson, écuyer,
Avocat, Montréal.

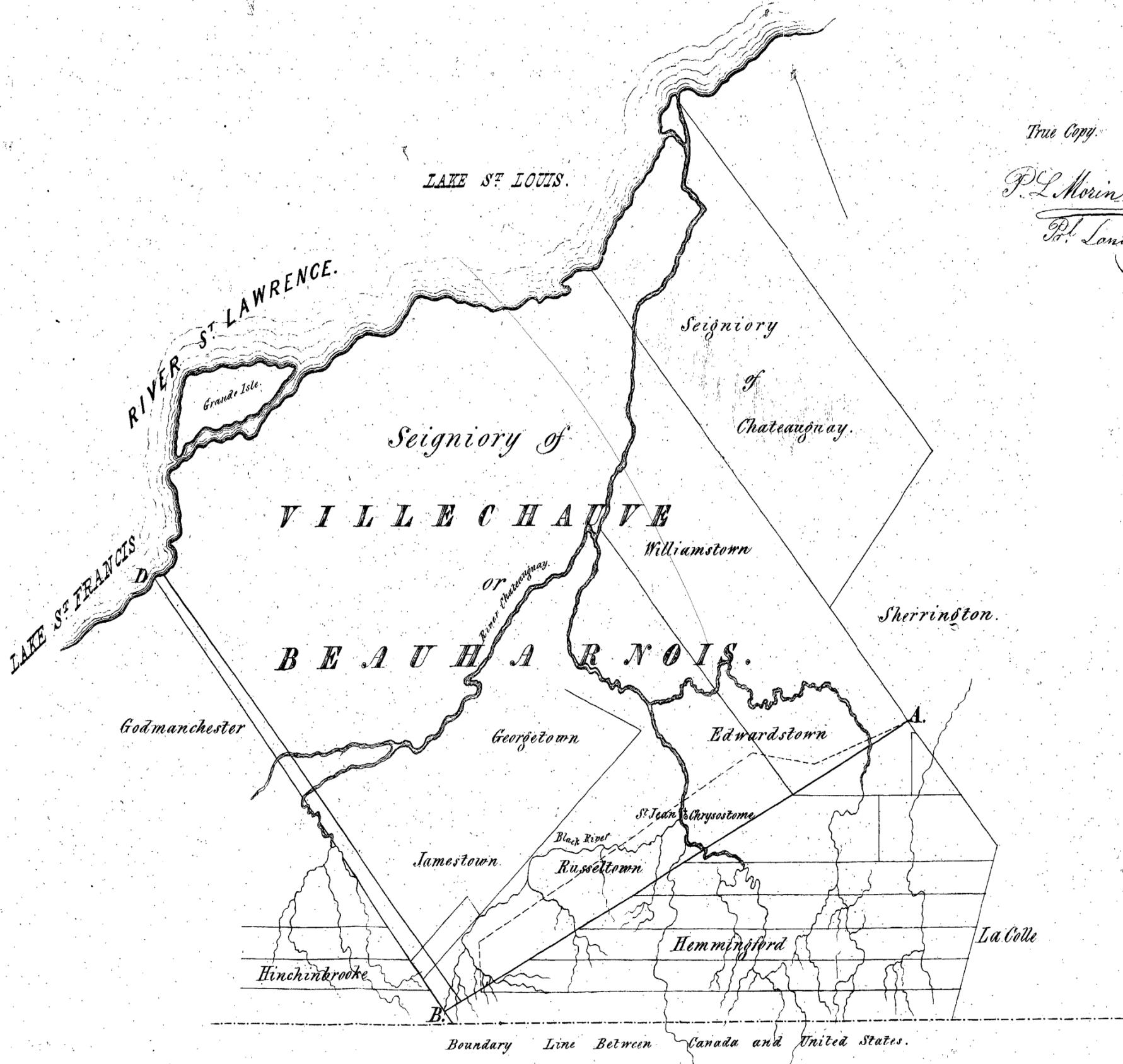
REFERENCE.

The Part coloured Red, represents the excess of Land in the Seigniorie of Beauharnois and the supposed Gore of Crown Land.

A. B. Kilbourn's Line.

True Copy.

P. L. Morin
Pl. Land Surveyor



MONTRÉAL, 5 février 1850.

MONSIEUR,—Depuis que je vous ai écrit l'autre jour par rapport au plan de la seigneurie de Beauharnois, appartenant à mes clients, j'ai eu l'honneur de recevoir une lettre de l'honorable A. N. Morin, dans laquelle il dit que le plan a été envoyé du département des terres de la couronne au bureau du conseil exécutif le 11 avril 1848.

Ceci, j'espère, aura l'effet de le faire découvrir, et j'ai l'espoir de le recevoir sans le moindre délai possible.

Je suis,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) A. ROBERTSON,
Avocat.

L'honorable J. Leslie,
Secrétaire.

7 mars, 1850.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre transmettant le plan ou arpentage de la seigneurie de Beauharnois, et j'aurai soin qu'il soit bien conservé. Mes clients me disent qu'avec le plan il a été envoyé des notes ou procès-verbal de l'arpenteur qui expliquent le plan, et sans lesquelles ce plan leur sera comparativement de peu d'importance dans les causes pendantes. Si ce procès-verbal ou ces notes explicatives étaient en la possession du gouvernement, je serais heureux que vous me les transmettiez afin de les annexer au plan.

Il me serait très-avantageux aussi d'avoir une copie de la pétition transmise avec le plan, vu qu'il m'est difficile d'obtenir des informations précises quant aux faits qu'elle contient.

Je suis votre obéissant serviteur,

(Signé,) A. ROBERTSON,
Procureur des habitants de Russelltown.

L'honorable J. Leslie,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,

TORONTO, 13 mars 1850.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 7 courant, j'ai l'honneur de vous informer qu'il n'apparaît point en examinant les papiers dans ce bureau, qu'aucunes notes ou procès-verbal de l'arpenteur expliquant le plan que je vous ai transmis le 7 ultimo, l'accompagnaient. Je vous envoie une copie de la lettre de M. James Armstrong transmettant le plan en question avec une copie de la pétition y référée.

Je suis monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) J. LESLIE,
Secrétaire.

A. Robertson, écuyer,
Avocat, Montréal.

Pétitions de certains habitants de Jamestown et Russelltown.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

MONTREAL, 23 mai 1851.

Conformément à l'ordre de renvoi de son excellence le gouverneur-général daté le 21 ultimo, sur le memorandum de l'honorable L. H. Lafontaine, procureur-général pour le Bas-Canada, relativement à la pétition de certains habitants de Jamestown et Russelltown dans la seigneurie de Beauharnois ou Villechauve, le soussigné auquel le dit memorandum a été transmis le même jour par votre ordre, a l'honneur d'exposer très-humblement qu'ayant référé aux diverses entrées et records de ce bureau, concernant les limites de la seigneurie de Villechauve avec les terres incultes adjacentes de la couronne, et qu'ayant eu accès aux archives du Bas-Canada dans les voutes de la maison du gouvernement, dans l'affaire de David Leach il a pu, avec la connaissance que ses devoirs officiels pendant plusieurs années au bureau du ci-devant arpenteur général lui avaient procuré des procédés qui de temps en temps avaient eu lieu relativement à l'établissement des limites de cette seigneurie, préparer le rapport suivant, et y joindre des documents auxquels l'honorable procureur-général paraît faire allusion dans son memorandum.

Dans le but de rendre ce document aussi concis que possible, les procédés sont dans l'ordre de leurs dates respectives, savoir : depuis la date de la concession de la seigneurie jusqu'à la date de la dernière correspondance au sujet des limites de la dite seigneurie avec les townships adjacents.

Document No. 1.

La seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, concédée par le roi de France conformément à la concession datée le 12 avril 1729, à Sieur Charles Marquis de Beauharnois, et Sieur Claude de Beauharnois, son frère, de six lieues de front sur la rivière St. Laurent, sur six lieues de profondeur, doit en conséquence contenir une superficie de 254,616 arpents. Le cours des lignes frontières de division de laquelle seigneurie étant réglé par l'arrêt et règlement du conseil supérieur de Québec, en date du 26 mai 1676, savoir, comme devant courir vers l'est et nord-ouest suivant que cette seigneurie était située sur le côté sud-est ou nord-ouest du St. Laurent, et conséquemment relativement à la seigneurie de Villechauve, comme devant courir vers le sud est depuis ses limites frontières sur le St. Laurent.

La seigneurie de Villechauve étant expressément bornée au nord-est par la seigneurie de Chateauguay, la limite de division sud-ouest de cette dernière seigneurie devint le point de départ établi pour mesurer une ligne allant vers le sud-ouest la largeur de six lieues concédées comme susdit, à l'extrémité ou bout de laquelle aurait dû être établie la limite de division sud-ouest de la dite seigneurie de Villechauve, d'après le cours réglé par l'ordonnance susdite, depuis la rive du St. Laurent, à la profondeur de six lieues concédées comme susdit, alors une ligne aurait dû être tracée en arrière de la dite seigneurie parallèle avec le cours général de la rivière St. Laurent et du lac St. François, rencontrant les extrémités de la profondeur de six lieues le long des lignes de division de la dite seigneurie, des terres incultes ou non concédées qui donneraient à la seigneurie l'espace de 254,016 arpents concédés dans le titre susdit.

Document No. 2.

Ce mode de procédés n'apparaît pas, cependant, avoir été suivi dans les arpentages originaires ou primitifs de la seigneurie de Villechauve, particulièrement en ce qui regarde la ligne de profondeur, comme des arpentages de vérification subséquents l'établissent clairement.

Document No. 3.

D'après les entrées dans ce bureau, contenant les plans et records du bureau du ci-devant arpenteur-général du Bas-Canada, il paraîtrait que partie de la ligne de division sud-ouest de la seigneurie de Beauharnois fut tirée ou tracée par M. Chewett, député arpenteur provincial, en traçant dans le champ cette partie de la ligne extérieure nord-est du township de Godmanchester depuis la rivière Chateauguay jusqu'au lac St. François, dans les années 1787-8, et que la dite ligne a été alors continuée et prolongée jusqu'à la ligne provinciale par Henry Holland, arpenteur provincial, en 1788-9, dans son arpentage du township d'Hinchinbrooke, situé du côté sud de la rivière Chateauguay.

Document No. 4.

Il n'existe pas de records indiquant la manière en laquelle M. Chewett a établi la dite ligne sud-ouest de Beauharnois, si ce n'est qu'il a commencé son arpentage à la limite Est des terres sauvages, et de là à l'Est le long de la rivière Chateauguay jusqu'à la ligne de Beauharnois, et de là au No: 33° O., magnétiquement, jusqu'au lac St. François; il n'existe non plus aucun document pour indiquer que la dite ligne n'a pas été tracée auparavant par quelque autre arpenteur et que M. Chewett aurait adopté, tandis qu'il est parfaitement évident que la ligne qu'il a tracée dans le champ depuis le St. Laurent jusqu'à la rivière Chateauguay, et qui a ensuite été prolongée par M. H. Holland depuis la rivière Chateauguay jusqu'à la ligne provinciale, est indubitablement la même que celle qui est encore la limite sud-ouest reconnue et la borne de la seigneurie de Beauharnois ou Villechauve.

Document No. 5.

A la fin de la guerre américaine en 1775, qui fut suivie du traité de 1783, entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, nombres d'officiers, officiers non-commissionnés et soldats eurent des permis d'occupation du gouvernement provincial du Canada sur les terres du côté sud du lac St. François, et des deux côtés, de la rivière Chateauguay, aussi en arrière de la seigneurie de Beauharnois, ce qui rendit nécessaire les arpentages plus haut mentionnés, des townships de Godmanchester et Hinchinbrooke, en 1788 et 1789, et plus tard les arpentages d'Hemmingford en l'année 1793, par M. Joseph Kilburn D. A. P. en vertu d'instructions de feu le major Holland, arpenteur-général, en date du 12 juin, 1793, après lequel arpentage le township d'Hemmingford fut érigé par lettres patentes en mars 1799.

M. Kilburn, dans cette opération, paraît avoir calculé le cours de la ligne qui devait diviser la seigneurie de Beauharnois du township projeté d'Hemmingford, sur des mesurages antérieurs faits par lui des lignes de profondeur collatérales de la dite seigneurie, de manière qu'en partant la ligne de division à l'extrémité de la profondeur de six lieues le long de la borne de division nord-est, elle couperait, en suivant un cours S. 71° 30 O., magnétiquement, la borne de division sud-ouest à ou près de sa fin à la ligne provinciale.

Cette ligne, A B sur le plan annexé, il l'a en conséquence tirée dans le champ coupant la ligne de division sud-ouest de Beauharnois, tracée par M. Holland, à douze chaînes, cinquante chaînons nord de la ligne provinciale, à raison de quoi la dite seigneurie, le long de sa limite sud-ouest, fut considérée comme manquant dans sa profondeur de près de quatorze arpents, ou environ un demi mille.

Pour combler ce déficit 4,000 acres de terre furent concédés à Edward Ellice, écuyer, seigneur de Beauharnois ou Villechauve, comme une compensation, par lettres patentes en date du 5 mars 1803. Mais il n'existait réellement aucun déficit dans la seigneurie de Beauharnois; au contraire, par la ligne de limite tirée comme

il a été dit plus haut dans le champ par les seigneurs, il y avait un surplus considérable de territoire compris dans les limites existantes.

Premièrement.—A raison de la grande courbure de la rivière St. Laurent sur le front de la seigneurie, que M. Kilburn a entièrement oublié dans son arpentage de 1793, en traçant une ligne droite pour la ligne de profondeur de la seigneurie, au lieu de la tracer parallèle avec la direction générale de la rivière en front.

Secondement.—Par un excédant dans la largeur de la seigneurie de près d'un demi mille en front.

Et troisièmement.—Par la divergence des lignes de division de la seigneurie vers sa profondeur, augmentant cet excédant de largeur à plus d'un mille.

Sous la première erreur d'arpentage il existe un excédant de près de 17,000 arpents, renfermé entre la rivière et la rive du lac en front de la seigneurie, et une ligne droite rencontrant ses coins ou angles nord et ouest, et sous la seconde et troisième, il y a un surplus d'environ neuf mille arpents; si à ceci on ajoute 3,000 arpents de trop de concédés dans le township de Clifton, comme une compensation pour le déficit sur la profondeur de la seigneurie de Villechauve, l'excédant entier formera un tout d'environ 31,000 arpents. Au soutien de ces calculs extraits des arpentages officiels des townships d'Hinchinbrooke et Hemmingford, et de l'arpentage de la rivière St. Laurent par Jeremiah McCarthy en 1791, est annexé une copie du plan de M. Sax, D. A. P., de son arpentage de la seigneurie de Villechauve, exécuté en 1808, et filé parmi les records des arpentages seigneuriaux en ce bureau.

Document No. 6.

Les observations sur le plan font voir finalement la nature et l'étendue de l'excédant de territoire renfermé dans la seigneurie de Villechauve.

Le sujet de cet excédant, existant dans les limites circonscrivant la seigneurie de Beauharnois ou Villechauve, fut soumis à la considération spéciale du gouvernement de la ci-devant province du Bas-Canada à différentes époques avant la reconcession de la seigneurie en 1833.

Document No. 7.

Premièrement.—Dans un rapport de feu Joseph Bouchette, écuyer, arpenteur général, en date du 12 novembre 1820, adressé à son excellence le gouverneur en chef, d'après un examen personnel des limites de la seigneurie, obtenu dans un tour d'inspection à travers les townships de Godmanchester, Hemmingford et Hinchinbrooke, en vertu d'instructions de son excellence, contenues dans la lettre de l'honorable M. le secrétaire Ready, en date du 11 août de la même année.

Document No. 8.

Secondement.—Dans un rapport de l'arpenteur général, pour l'information de son excellence Sir James Kempt, renfermant un extrait de son rapport au ci-devant gouverneur en chef, le comte Dalhousie.

Document No. 9.

Troisièmement.—Dans un rapport par le soussigné, du 14 mars 1830, sous forme d'observations relatives à la ligne de division entre le township d'Hemmingford et la seigneurie de Beauharnois, préparé à la requisition de l'honorable Jonathan Sewell, juge en chef, pour l'information de l'honorable conseil exécutif, et transmis à W. Ryland, écuyer, greffier du conseil exécutif, le 15 de ce mois.

Document No. 10.

Le soussigné ayant reçu l'ordre de son excellence Sir James Kempt, par une lettre de M. le secrétaire le colonel York, en date du 28 avril 1830, d'effectuer

L'arpentage autorisé dans le rapport du conseil du 29 mars, et approuvé le 15 avril de la même année, émit en conséquence des instructions, en date du 31 juillet 1830, [*Document No. 11,*] à M. Alexander Stevenson, l'arpenteur de la part de la couronne, pour travailler de concert avec M. Olivier Arcand, l'arpenteur de la part d'Edward Ellice, écuyer, à marquer la ligne de division entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, tracée par Joseph Kilburn en 1793 et 1794, et à poser des bornes en pierre permanentes aux points où la dite ligne de division rencontre les lignes de division de la dite seigneurie de Beauharnois.

Document No. 12.

De bonne heure en avril 1831, messieurs Stevenson et Arcand firent un procès-verbal dûment signé par eux, daté le 24 septembre, 1830, accompagné d'un plan de leur opération conjointe à tracer et marquer "la ligne de Kilburn" divisant la seigneurie de Beauharnois du township d'Hemmingford, lesquels documents furent transmis à M. le secrétaire Glegg par le soussigné, le 8 avril 1831, [*Document No. 13,*] pour la ratification de son excellence lord Aylmer, alors gouverneur en chef. Peu de temps après, le procès-verbal et le plan furent transmis à ce bureau par le colonel Glegg, avec ordre de les filer parmi les records du bureau de l'arpenteur général, dans lequel ils ont depuis demeuré de record.

Document No. 14.

L'arpentage et le bornage de MM. Stevenson et Arcand, tels que ratifiés par le rapport approuvé du conseil, en date du 23 mai, 1831, furent considérés non seulement comme établissant définitivement les limites entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, mais comme fixant d'une manière permanente les limites entre la seigneurie et les townships adjacents d'Hinchinbrooke et de Godmanchester; et faisant voir que le surplus de terre qu'on avait représenté au gouvernement comme existant en cette seigneurie, en outre et de plus que l'étendue donnée dans le titre de la dite seigneurie, devrait par la suite être considéré comme faisant partie de la seigneurie de Beauharnois.

En octobre 1831, le seigneur de Beauharnois demanda par pétition à sa majesté le changement de tenure des parties non concédées de la seigneurie de Beauharnois, y décrites, (*Partie A*), et en conséquence publiées dans la *Gazette*, le *Quebec Mercury* et le *Montreal Herald* en décembre 1831.

En février 1832, les habitants de Russelltown pétitionnèrent le gouvernement contre l'octroi de la commutation de tenure demandée par le seigneur de Beauharnois (*Partie B*), ce qui fut le sujet de beaucoup de correspondances, etc.

Document No. 15.

Néanmoins les procédés officiels d'habitude dans les demandes de commutation de tenure ayant été remplis, les lettres patentes pour une reconcession des parties non concédées de la seigneurie de Beauharnois, aussi appelée "Annfield," furent ordonnées dans un rapport approuvé du conseil, daté le 13 février 1833, d'être préparées, et les lettres patentes pour une concession à Edward Ellice, écuyer, en franc et commun soccage des dites terres non concédées dans la seigneurie de Beauharnois, furent en conséquence émises en mai 1833.

Finalement, certains habitants de la paroisse de St. Jean Chrysostôme, située dans Edwardstown et Russelltown, divisions territoriales de la seigneurie de Beauharnois, ayant demandé en 1848, par l'entremise du révérend M. Perrault, l'intervention de la couronne dans les poursuites en loi instituées contre eux comme empiéteurs par le propriétaire de la seigneurie de Beauharnois, les dits habitants prétendant qu'ils étaient établis dans un Gore des terres de la couronne situé entre cette seigneurie et le township d'Hemmingford. Ce département en mettant devant son excellence le gouverneur en chef, la pétition des

habitants dans le Gore supposé (représenté par une ombre rouge sur le plan No. 2.) eut occasion de faire rapport sur l'état de la limite existante entre le township d'Hemmingford et la seigneurie de Beauharnois. (*Document No. 16*), et d'exposer respectueusement si l'excédant de terre qu'on prétendait exister dans cette seigneurie pourrait être transporté de nouveau à la couronne, et un nouvel arpentage fait conformément à la concession originaire de la dite seigneurie de Beauharnois.

En passant en revue les informations obtenues par les divers documents en question, il est évident que la ligne tracée par M. Kilburn en 1793, pour la ligne nord du township d'Hemmingford, fut vérifiée et tracée dans le champ, en 1830, comme la "vraie ligne de division" suivant les termes de l'ordre du conseil. [*Document No. 10.*] Entre ce township et la seigneurie de Beauharnois des bornes en pierre furent posées suivant la loi, et un procès-verbal rédigé par les arpenteurs respectivement de la part de la couronne et du seigneur; l'arpentage fut subséquemment ratifié et approuvé par le gouvernement, quoiqu'informé au temps de la ratification par des rapports officiels fréquents de l'excédant de terre dans la seigneurie de Beauharnois.

Que néanmoins, et après avoir pris en considération les pétitions des personnes établies sur cette partie des terres non concédées dans la seigneurie de Beauharnois, communément appelée Russelltown "contre la reconcession d'icelles en franc et commun soccage, telle que demandée par Édward Ellice, écuyer, le gouvernement exécutif accorda des lettres patentes en faveur de M. Ellice, comme il l'avait demandé."

Les lettres patentes ci-dessus ne contiennent cependant aucune désignation d'étendue ou de limites de la terre par là accordée en franc et commun soccage, mais ne renferment que les limites des sections ou fiefs dans lesquels la seigneurie est divisée, conformément à la volonté de son propriétaire et dans lesquels sont situés les lots et concessions énumérés comme terres non concédées, formant en tout 116,342 arpents et n'affectent pas ou elles ne sont pas censées se rapporter aux limites extérieures de la seigneurie par aucun mesurage défini.

Toute intervention ultérieure que la couronne pourra juger à propos d'adopter sur la pétition des habitants de Jamestown et Russelltown, relativement à la ligne frontière entre la seigneurie de Beauharnois et les townships voisins d'Hemmingford, Hinchinbrooke et Godmanchester, paraît dépendre de l'opinion que la couronne peut entretenir des procédés officiels qui ont jusqu'à cette époque, eu lieu entre le propriétaire de la seigneurie et le gouvernement, établissant dans le champ les lignes frontières pour diviser cette seigneurie des townships adjacents.

Le tout, néanmoins, humblement soumis.

(Signé,) JOSEPH BOUCHETTE.

Province du Canada, }
District de Montréal. }

ANDREW COLVILLE, RUSSELL ELLICE ET JOHN ABEL SMITH,
Demandeurs;

ET

THOMAS DUNN,

Défendeur.

LA CAUSE DES DEMANDEURS.

Ceci est une action pétitoire portée par les demandeurs pour recouvrer du défendeur la possession de deux lots de terre, faisant partie d'une section ou division de la seigneurie de Beauharnois, dans le district de Montréal, connue sous le nom

de Russelltown. Comme les questions soulevées affectent plusieurs autres causes d'une semblable nature, les demandeurs croient qu'il est à propos de soumettre un état imprimé des matières en litige.

Les demandeurs, dans leur déclaration, allèguent que par lettres patentes sous le grand sceau de la province du Canada, ci-devant appelée Bas-Canada, feu sa majesté le roi Guillaume IV, le 10 de mai 1833, accorda au très-honorable Edward Ellice, certains morceaux de terre dans la seigneurie de Villechauve ou Beauharnois, dans les dites lettres patentes désignés, et entre autres les morceaux, pièce ou partie de terrain, terres et tènements suivants, savoir : “ *Neuvièmement.* — Cette partie ou morceau de la section ou division des dits fief et seigneurie appelée Russelltown qui est bornée au nord par la ligne divisant Russelltown susdit des sections ou divisions des dits fief et seigneurie appelées South Georgetown et Jamestown, à l'est en partie par la rivière anglaise, et en partie par les terres faisant front à la rivière Noire, au sud par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hemmingford, et à l'ouest par la ligne divisant les dits fief et seigneurie du township d'Hinchinbrooke; pour avoir et posséder les dits morceaux et parties de terre plus haut mentionnés et désignés, et dépendances, comprenant le dit morceau, pièce ou partie de Russelltown susdit terres et tènements plus haut mentionnés et désignés, avec leur et chacun de leurs droits, membres et appartenances de feu sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, à et pour l'usage du dit Edward Ellice, ses héritiers et ayants cause pour toujours, en franc et commun soccage par hommage seulement au lieu de tous et toute espèce de rentes, services, amendes, droits, redevances, réclamations et demandes quelconques, en pareille manière que les terres étaient alors tenues en franc et commun soccage en cette partie de la Grande Bretagne appelée Angleterre.”

Les demandeurs alors exposent qu'en vertu et conformément aux dites lettres patentes et à la concession y contenue, lui, le dit Edward Ellice, devint en possession des dits lots de terre, morceaux de terre, terres et tènements, dans et par les dites lettres patentes donnés, concédés et confirmés à lui, et désignés, et particulièrement de ce morceau, pièce et partie de terre, situé et formant partie de Russelltown susdit, terres et tènements ci-dessus mentionnés et désignés, avec leurs appartenances, et d'iceux devint et fut le vrai, légitime et incommutable propriétaire, et eut droit d'avoir, posséder et jouir d'iceux, sans molestation, trouble ou empêchement pour par ou de quelque personne ou personnes que ce soit.

Il est alors allégué, que par un contrat de vente passé devant Griffin et son confrère, notaires publics, en la cité de Montréal, le 17 janvier 1842, le dit très-honorable Edward Ellice vendit aux demandeurs les terres en question; que l'acte a été dûment enregistré le 1er mars 1842, et qu'au moyen de ce que dessus les demandeurs sont devenus les seuls vrais et légitimes propriétaires des dits morceaux de terre.

L'injuste occupation par le défendeur des lots Nos. 17 et 18, dans le premier rang de Russelltown, étant une portion des dites terres, est alors énoncée, et une condamnation est sollicitée contre lui en la forme ordinaire d'une action pétitoire.

A cette action le défendeur a filé six plaidoyers, dont les allégués peuvent être énumérés comme suit :

PLAIDOYERS DU DEFENDEUR.

Premièrement.—Un *demurrer* assignant pour raisons, que les demandeurs n'allèguent aucune tradition réelle ou livraison des terres en question, et que la possession du défendeur est alléguée avoir été antérieure au contrat de vente du très-honorable Edward Ellice.

Secondement.—Un plaidoyer d'exception péremptoire, dans lequel, après avoir invoqué la prescription de trente ans fondée sur possession sans titre, il est

exposé que le morceau de terre appelé Russelltown, dans les limites duquel les lots réclamés sont situés, n'étant pas "compris dans les limites de la seigneurie "de Villechauve ou Beauharnois, pareillement appelée Annfield, mais était, et a "toujours été et est encore en dehors des limites de la dite seigneurie ; que la dite "seigneurie, sous et en vertu du contrat originaire de concession d'iceux de feu "sa majesté Louis XIV, à Charles marquis de Beauharnois et Sieur de Beaumont, "de la seigneurie de Beauharnois, en date du 12 avril 1729, enregistré et in- "sinué parmi les records au conseil supérieur, savoir, en la cité de Québec, le "6 septembre 1729" était compris dans les limites et borné et désigné comme suit, savoir : une concession de six lieues de front sur six lieues de profondeur nord-est et sud-ouest, joignant la seigneurie de Chateauguay, le long du fleuve St. Laurent, avec les isles et les îlots adjacents, pour en jouir par les dits Sieurs marquis de Beauharnois et de Beaumont, puis conjointement et en total par le survivant des deux, leurs enfants nés en légitime mariage, et leurs héritiers à perpétuité comme de leur propre à titre de fief et de seigneurie, haute moyenne et basse justice, droits de chasse et pêche, et autres droits seigneuriaux.

Que la dite seigneurie a continué d'être, et à l'époque du prétendu acte de cession d'icelle par acte du 20 octobre 1832, énoncé dans la déclaration des demandeurs, elle était comprise dans la dite ligne sus-mentionnée, limites et bornes, et ne renfermait ni ne comprenait aucune partie ou portion du morceau de terre appelé Russelltown, comme il avait été si fréquemment jugé et déclaré par diverses cours compétentes ayant juridiction dans la province du Bas-Canada, dans diverses poursuites entre les seigneurs, propriétaires et possesseurs de la dite seigneurie et les habitants dans les limites de Russelltown susdit.

Que depuis l'établissement de Russelltown, et pendant plus de 40 ans avant l'institution de cette action, un grand nombre des habitants actuels, qui avaient fait des améliorations considérables et importantes, et défriché des fermes dans Russelltown susdit, et particulièrement le défendeur et ses auteurs, et chacun d'eux, possédaient les terres qu'ils occupaient comme propriétaires d'icelles, *animo domini*, et qu'ils protestèrent contre les prétentions des seigneurs de Beauharnois, et de leurs agents, qui réclamaient le dit morceau de terre en vertu des patentes de sa majesté, en date du 10 mai 1833, énoncées dans la déclaration des demandeurs.

Que les dites lettres patentes eurent leur effet et étaient destinées à avoir leur effet, et que par la loi elles n'en peuvent avoir que comme concession nouvelle de la dite seigneurie de Beauharnois ou Villechauve, suivant ses premières et anciennes limites comme susdit, et qu'elles ne donnaient pas au dit Edward Ellice aucun droit ou titre au lot de terre réclamé par les demandeurs, lequel lot avait, longtemps avant les dites lettres patentes, été occupé et possédé par le défendeur et ses auteurs, et avait été et était alors défriché et cultivé, et n'était pas une terre sauvage ou non cultivée tel qu'énoncé et tel que les lettres patentes paraissaient le signifier, et que les demandeurs ne pouvaient pas en loi, ni qu'ils n'ont pas non plus en vertu des dites lettres patentes, obtenu aucune possession ou titre à ce lot.

Que même, si en vertu des termes des dites lettres patentes, le morceau ou partie de terre ainsi occupé, possédé et cultivé par le défendeur et ses auteurs, pouvait par les dites lettres patentes légalement passer ou être transporté au dit Edward Ellice, cependant lui, le dit Edward Ellice, ne pouvait, pas plus que les demandeurs, invoquer ces lettres patentes contre le défendeur, parce que le défendeur allègue que les dites lettres patentes ont été obtenues par surprise et sous des représentations fausses et frauduleuses, et aussi sans l'accomplissement des formalités requises, par la loi, des seigneurs désireux d'obtenir une concession des seigneuries en franc et commun soccage, et malgré la pétition et l'opposition faites par le défendeur et divers autres, conformément aux termes de la loi, autorisant telles commutations, contre l'octroi de telles lettres patentes au

dit Edward Ellice, et malgré le droit de préemption qui a toujours été accordé aux occupants en bonne foi des terres de la couronne, qui y ont fait des défrichements et des améliorations.

Pourquoi le défendeur demande que par le jugement à être rendu dans cette cause, le défendeur soit déclaré être propriétaire du dit morceau de terre dont il est en possession comme susdit, et qu'à raison de ce que dessus l'action et la demande des dits demandeurs soient déboutées avec frais.

“Troisièmement.—Une autre exception péremptoire en substance étant que les demandeurs n'ont jamais obtenu livraison ou tradition de la terre vendue en vertu de l'acte daté le 17 janvier 1842, qui pouvait leur permettre de maintenir une action pétitoire.”

“Quatrièmement.—Le défendeur allègue possession pendant trente ans, et dit que si les terres en question sont comprises dans les limites de la seigneurie, le défendeur a droit à un contrat de concession en vertu des clauses et conditions reconnues par la loi, lequel contrat les dits seigneurs et leurs agents avaient fréquemment promis de donner au défendeur et à ses auteurs.”

Que le dit défendeur et ses dits auteurs, à raison de ce que dessus et en loi, ont acquis un droit de continuer à posséder et jouir des dites terres et dépendances, et les dits demandeurs ne peuvent pas obtenir les conclusions de leur déclaration, ou procéder en loi contre le défendeur, excepté pour le recouvrement de telles redevances et prestations seigneuriales, et les dits seigneurs de Beauharnois et les dits demandeurs, avaient fréquemment reconnu le défendeur comme un censitaire de la dite seigneurie, et ont agi à son égard comme étant tel censitaire, et ont demandé l'exhibition des titres du défendeur, et le paiement des rentes et redevances seigneuriales suivant la loi et la coutume du pays. Et le défendeur dit de plus, que quand demande fut faite par le dit Edward Ellice, mentionnée en la déclaration des demandeurs, comme en icelle contenue, pour un changement de tenure des dites terres, et une nouvelle concession d'icelles, le dit défendeur s'opposa à tel changement et nouvelle concession tel que requis par la loi, et se conforma pleinement aux formalités requises par la loi, en faisant et logeant telle opposition, et qu'au moyen de telle opposition il a conservé et conserve encore tous et chacun ses droits et privilèges à raison de sa possession des dites terres, et des améliorations faites comme susdit; pourquoi le dit défendeur demande que la dite action des demandeurs, en autant qu'elle tend à déposséder le défendeur des dites terres et dépendances ainsi possédées par le défendeur, et réclamées par les demandeurs en cette cause, ou à l'obliger à quitter et abandonner icelles, soit déboutée, et que dans le cas, où par le jugement à être rendu en cette cause, les dites terres seraient déclarées être situées dans les limites de la dite seigneurie de Beauharnois, il soit aussi par le même déclaré que le défendeur est légalement en possession de sa dite terre et dépendances, et qu'il a droit d'en réclamer un titre à titre de cens, et sujet aux rentes légales, rentes et prestations seigneuriales, le dit défendeur demandant acte de ce qu'il est prêt à satisfaire toute demande légale des dits seigneurs et des dits demandeurs.

Cinquièmement.—Plaidoyer, le défendeur recite certains écrits censés être des transferts des lots en question, en vertu desquels il réclame leur propriété, et qu'il n'est pas besoin de beaucoup remarquer vu que ni dans la forme ni dans le fonds ils ne sont pas des transports de biens-fonds.

Le 20 août 1818, un nommé Calvin Johnson, comme il est allégué, vendit tout son droit sur le lot 18 à un nommé François Lamène, mais le défendeur déduit son titre à ce lot en vertu de deux instruments par écrit de Lamène, faisant voir seulement que le 25 août, 1821, un nommé Main vendit à Robert Dunn, et le 3 septembre, 1834, que Robert Dunn vendit au défendeur.

Quant au lot No. 17, il est prétendu que le 19 décembre 1836, un nommé James Moore vendit à Hiram Noax, et que le 12 septembre, 1838, Noax vendit au défendeur.

Ces écrits sont de la nature la plus irrégulière, et sont allégués simplement pour faire voir un abandon d'une partie à l'autre de quelque droit que l'une pourrait avoir eu sur les lots respectifs.

Le défendeur ne prétend pas réclamer de titre en vertu de ces écrits, mais il allégué qu'il a fait des améliorations sur les lots en question, qu'il a tenu les chemins en réparations, payé les taxes etc., etc., que ces améliorations ont été ainsi faites à la connaissance des anciens seigneurs de Beauharnois, et des demandeurs comme tels jusqu'à la valeur de £500, et il conclut que dans le cas où le défendeur étant, par le jugement à être rendu en cette cause, condamné "à quitter, délivrer et abandonner en faveur des demandeurs, les dits lots de terre, ou aucune portion d'iceux, qu'avant tel abandon il lui soit, payé, et que les demandeurs soient condamnés à payer à lui, le dit défendeur, la dite somme de £500, ou telles autres sommes que le dit défendeur soit, après preuve faite, considéré avoir droit de recouvrer pour telles améliorations nécessaires, déboursés, impenses et améliorations, utiles et nécessaires sur les dits lots; le tout avec intérêts et frais."

Sicèment.—Alors suit la réponse générale. Les demandeurs répondirent par répliques au *demurrer*, et à la réponse générale.

Au premier plaidoyer d'exception péremptoire ils répondirent spécialement comme suit: "Et les dits demandeurs pour réponse à l'exception péremptoire dans la dite cause en premier lieu plaidée par le dit défendeur, disent que le dit défendeur et ses prétendus auteurs, dans la possession supposée des dits lots de terre y mentionnés, ne possédait pas, ni n'avait avant l'institution de la dite poursuite, possédé les dits lots en la manière et avec les titres dans la dite exception faussement allégués. Et les dits demandeurs disent de plus, que les dits lots de terre, à toutes et chacune les époques, dans la dite exception spécifiées, étaient et sont encore dans les limites et bornes des dits fief et seigneurie, telles que définies par la concession de sa majesté très-chrétienne le roi Louis XIV, énoncée dans la dite exception.

Et les dits demandeurs disent de plus, que longtemps avant le jour et l'an ci-après mentionnés les terres sauvages et non concédées appartenant à la couronne, et les terres réservées pour le soutien du clergé protestant, dans le township d'Hemmingford, adjoignaient les dits fief et seigneurie, et les dites terres en dernier lieu mentionnées, et le dit township d'Hemmingford, formaient et forment actuellement la ligne frontière de profondeur entre les dits fief et seigneurie et le dit township; et les dits demandeurs disent de plus que dans l'année de Notre Seigneur 1830, Alexander Stevenson et Jean Olivier Arcand, arpenteurs pour la province du Bas-Canada, le premier nommé de la part de la couronne et du clergé protestant, et l'autre nommé par l'honorable John Richardson, membre du conseil législatif du Bas-Canada, procureur et agent d'Edward Ellice, écuyer, (savoir, le dit Edward Ellice dans la déclaration des demandeurs mentionné) propriétaire de la dite seigneurie de Beauharnois ou Villechauve, pour poser des bornes en pierre aux points où la ligne qui divise la profondeur de la dite seigneurie de Beauharnois du dit township d'Hemmingford touche les lignes de division de la dite seigneurie, conformément à un ordre du conseil exécutif du Bas-Canada, daté le 29 mars 1830, et aussi conformément aux instructions du bureau de l'arpenteur général du Bas-Canada, daté le 31 juillet 1830, pour renouveler et retracer la dite ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, telle qu'elle fut tirée et établie par M. Joseph Kilburn arpenteur, en 1793, et 1794, ont avec toutes les formalités et opérations légales vérifié comme certain, retracé et renouvelé la dite ligne de division, sous tous rapports comme la ligne fut tracée et établie par le dit Joseph Kilburn dans les années en dernier lieu mentionnées, et qu'ils ont aux points plus haut mentionnés, posé des bornes en pierre, et fixé les dits points conformément à la loi, ce qui appert par le plan et le procès-verbal des dits Alexander Stevenson et Jean Olivier Arcand.

Et les dits demandeurs disent de plus, que la dite ligne de division entre la dite seigneurie et le township, ainsi établie et retracée, a toujours été, depuis les procédés des dits Alexander Stevenson et Jean Olivier Arcand, considérée comme ratifiée et comme la juste, vraie, légale, finale et conclusive limite entre la dite seigneurie et le dit township, aussi bien de la part de la couronne et du clergé protestant que par le dit Edward Ellice et les dits demandeurs.

Et les dits demandeurs disent de plus, que la dite ligne de division, ainsi fixée et établie par le dit Joseph Kilburn, a été depuis les dites années 1793 et 1794, jusqu'à l'époque des dites opérations des dits Alexander Stevenson et Jean Olivier Arcand, et qu'elle a continué d'être la ligne frontière entre la dite seigneurie et le dit township d'Hemmingford, et comme telle a été, durant tout cet espace de temps, continuellement possédée par le dit Edward Ellice et ses prédécesseurs, propriétaires des dits fief et seigneurie. Et les dits demandeurs disent de plus, que les lots de terre dans la déclaration des dits demandeurs et dans la dite exception mentionnés, sont situés dans les limites de la dite seigneurie, et la limite de profondeur d'icelle, ainsi comme susdit fixée, déterminée et établie.

Et quant à tous et chacun les autres allégués, matières et choses contenus dans la dite exception (sauf et excepté ceux auxquels il est spécialement répondu) les dits demandeurs disent qu'iceux sont faux et non fondés en fait; et en outre qu'à raison de tous ou d'aucun des dits allégués, matières et choses, dans la dite exception contenus, eux les dits demandeurs ne peuvent pas être empêchés de maintenir leur dite action. Pourquoi les dits demandeurs demandent que la dite exception péremptoire soit renvoyée avec frais, et demandent en outre ce qu'ils ont déjà demandé en leur déclaration.

A la seconde et troisième exceptions péremptoires les demandeurs repliquèrent généralement niant leur suffisance en loi, et leur vérité en fait.

A la quatrième exception, ils répliquèrent spécialement comme suit :

“ Et les dits demandeurs pour réponse à l'exception péremptoire par le défendeur en quatrième lieu plaidée, disent que le dit défendeur et ses prétendus auteurs, dans la possession supposée des lots de terre y mentionnés, ne possédait pas, ni n'avait, avant l'institution de la dite action, possédé, pendant la période ou espace de temps dans la dite exception en dernier lieu mentionné, les dits lots de terre ni aucune partie d'iceux, sous et en vertu de titres valides et légaux, (à justes titres) et en la manière dans les dites dernières exceptions faussement alléguée; et que la possession du dit défendeur et de ses prédécesseurs, jusqu'aussi loin qu'elle s'étend, a été caractérisée et marquée par la mauvaise foi, et de plus, que les prétendus écrits mentionnés dans la dernière exception ont été et sont entièrement nuls et de nul effet et ne donnaient pas au défendeur ou à ses dits prétendus auteurs aucun droit, titre, propriété ou intérêt quelconque dans les dits lots de terre ou aucun d'eux.

“ Et les dits demandeurs disent de plus, que les prétendues impenses et améliorations dans la dite exception péremptoire en dernier lieu mentionnées alléguées avoir été faites sur les dits lots de terre, s'il en a été faites, ce que les demandeurs nient, ont été faites de mauvaise foi, en ce que le défendeur et ses auteurs en la possession des dits lots de terre, à l'époque et aux époques auxquelles telles dépenses et améliorations ont été faites, savaient bien que les dits lots de terre étaient la propriété absolue des dits demandeurs et de leurs auteurs propriétaires de la dite seigneurie; et de plus que le défendeur et ses auteurs aux dites époques savaient bien que lui et eux n'avaient pas de titres ou droit de propriété valides, légaux ou suffisants, ou autre intérêt dans les dits lots de terre. Et les dits défendeurs disent de plus que durant la possession des dits lots de terre par le défendeur et ses auteurs, lui et eux ont recueilli, reçu et eu les rentes, revenus et profits des dits lots de terre, de la valeur de cinq cents louis, et qu'ils ont pendant ce temps et de temps à autre, coupé et abattu, et converti à son ou leur usage, diverses quantités de bois de construction sur les dits lots de terre, et qu'ils ont commis d'autres déprédations

sur les dits lots de terre, se montant en valeur, sous forme de dommages, à la somme additionnelle de cinq cents louis.

Pourquoi les dits demandeurs demandent que la dite exception péremptoire en dernier lieu mentionnée soit renvoyée avec frais, et demandent de plus, comme dans et par leur dite déclaration ils l'ont déjà demandé, que si le droit du défendeur à indemnité en argent pour les améliorations est reconnu et alloué par cette honorable cour à la déduction du défendeur en faveur des demandeurs, que cette indemnité soit allouée à même les fruits et revenus des dits lots de terre depuis l'époque du commencement de telles améliorations et impenses, jusqu'à ce que les dits lots de terre soient abandonnés et délivrés par le dit défendeur; et qu'un montant égal de la valeur des fruits et revenus, et des dommages soufferts à raison de l'abattage et de l'usage du dit bois de construction et de préjudices soit compensé à même la valeur des dites améliorations et impenses."

La cause fut inscrite pour l'audition sur le *demurrer* aux déclarations au terme d'octobre 1848, et ce *demurrer* renvoyé avec frais.

Les parties ayant procédé à la preuve, les demandeurs établirent leur cause *primâ facie* en produisant les lettres patentes, et le contrat de vente, recités dans la déclaration, prouvant aussi la possession du défendeur et l'identité de la terre (No 1.)

Le défendeur examina un grand nombre de témoins dans le but d'établir :

Note 1.—Dépositions de William Wheeler, Samuel Lord et Robert H. Norval.

Premièrement.—Que Russelltown, dans lequel est compris le lot de terre en question, n'était pas compris dans la concession originaire du roi de France au marquis de Beauharnois, et qu'il ne se trouve pas dans la superficie de six lieues carrées mentionnées dans la concession, étant sans doute pour prouver que la couronne avait été trompée dans l'octroi des lettres patentes de 1833.

Secondement.—Que le défendeur et ses auteurs avaient acquis un titre de prescription au lot en question par une possession de 30 ans.

Troisièmement.—Qu'il y avait fait diverses améliorations.

Les demandeurs objectèrent à toute cette preuve comme étant illégale, mais la cour réserva les objections jusqu'à l'argument final au mérite.

La preuve offerte en premier lieu n'est pas entièrement inadmissible en loi, et entièrement insuffisante en fait, mais elle est très positivement contredite par les demandeurs.

Premièrement.—Elle est inadmissible en loi parce que, que la couronne ait été trompée ou non dans l'octroi, la validité des lettres patentes ne peut pas être attaquée par un procédé de cette nature, mais seulement par un *scire facias* à la poursuite de la couronne. Les demandeurs croient que cette règle de loi est trop bien établie pour exiger aucun argument ou pas même une référence aux autorités.

Secondement.—La preuve est entièrement insuffisante en fait, même si elle n'était pas contredite.

Les seuls témoins qui parlent des limites originaires de la seigneurie sont Abraham Welch et William Barrêt.

La véritable interprétation de la concession originaire du roi de France, et celle que tous les gouvernements qui ont succédé ont adoptée, est que chacune des lignes de division commence au point où elles frappent respectivement la rivière St. Laurent, prenant pour point de départ la seigneurie de Chateauguay, alors prenant une ligne droite jusqu'au point de la rivière St. Laurent qui est à six lieues de distance, et s'étendant chacune des lignes de division six lieues en profondeur de la rivière; les seigneurs par ce moyen supportant la perte, ou ayant l'avantage des sinuosités accidentelles de la rivière.

Il est clair qu'en s'écartant d'une si juste interprétation c'est s'entourer de la plus grande incertitude, et il devient impossible de définir la vraie position et la direction soit de la ligne de division de la profondeur ou de la hauteur de la seigneurie. En preuve de cela les demandeurs désirent référer à la déposition et au plan de

Barret, qui fut employé par les habitants sur le morceau de terre en litige pour définir, suivant leurs prétentions, les véritables limites de la seigneurie.

Quoique la preuve du défendeur fut si entièrement insuffisante au soutien de ses prétentions, les demandeurs ont jugé à propos de mettre de record un témoignage qui fera cesser pour toujours les objections insignifiantes qui ont été soulevées contre leur titre au morceau de terre en question.

Le défendeur prétend que les lots forment une portion des terres incultes de la couronne, et partie d'un morceau ou d'un Gore comme on l'appelle communément, situé entre la ligne de profondeur de la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford.

En opposition à cette prétention, les demandeurs ont prouvé que depuis la concession originaire de Louis XIV jusqu'à l'époque actuelle, la couronne par une série d'actes les plus formels de reconnaissance, basés sur examen sérieux et après avoir entendu les prétentions des habitants en opposition à celles de M. Ellice, a ratifié et confirmé le titre invoqué par les demandeurs au morceau de terre entier; et les demandeurs vont maintenant procéder à énumérer ces actes.

En l'année 1792, son excellence Alured Clarke, par un warrant à l'arpenteur général, ordonna que :

EXHIBIT A DES DEMANDEURS.

“ Attendu qu'il a été recommandé par un comité de tout le conseil, que toutes les terres non concédées situées à l'ouest de la ligne frontière de la seigneurie de Beauharnois, continuée au sud de la dite seigneurie de Beauharnois, entre icelle et la ligne de latitude 45 ° N. seraient arpentées et disposées aux frais du gouvernement en lots de 200 acres chacun, avec la réserve ordinaire pour grands chemins, dans le but de les concéder aux colons, avec toute la promptitude possible; laquelle recommandation a été approuvée en conseil le 3 de juillet 1792.

“ Il vous est en conséquence ordonné d'arpenter ou faire arpenter les dites terres vacantes, qui seront immédiatement après désignées sous le nom de township d'Hemmingford, et disposer en lots ou fermes de 200 acres chacun avec la réserve ordinaire de 5 pour cent pour grands chemins.”

En vertu de cet ordre l'arpenteur-général fit rapport que les lignes du township d'Hemmingford avaient été tracées et marquées comme suit :

“ Commencant à un poteau marqué S. Lacolle, Hemmingford, 1793, placé sur la ligne autrefois tracée en latitude 45, pour la ligne de division, entre cette province et celle de New-York, à la distance de trois lieues françaises depuis la rive ouest du lac Champlain, et courant du dit endroit de départ le long d'une ligne de profondeur d'un morceau de terre communément appelé Lacolle, Nord 26 ° Est, d'après l'aiguille, 426 chaînes; de là, Nord 36 ° et 30 ° ouest 380 chaînes, au coin sud-est de la seigneurie de Beauharnois; de là le long des limites sud de la dite seigneurie de Beauharnois, sud 71 ° 30 ouest, 1587 chaînes, jusqu'à la ligne frontière est d'un morceau de terre ordonné d'être disposé sous le nom de township d'Hinchinbrooke; de là, le long de la dite ligne d'Hinchinbrooke sud 34 ° Est.”

EXHIBIT DES DEMANDEURS No. 1, FILE LE 9 JUILLET 1851.

Dans le procès-verbal de l'arpenteur Kilburn du 10 mars 1794, le township d'Hemmingford est déclaré être “ borné au nord-est par les terres vacantes de la couronne, au nord-ouest par la seigneurie de Beauharnois, à l'ouest par le township d'Hinchinbrooke, au sud par l'état de New-York, et au sud-est par la seigneurie de Lacolle.”

Commencant à un poteau qui se trouve sur la ligne 45 ° latitude nord, marqué S. Lacolle, Hemmingford 1793, et courant de là nord vingt-six degrés Est, quatre

cent vingt-six chaînes le long de la profondeur de la seigneurie de Lacolle jusqu'au poteau planté en terre, marqué S. Lacolle, Hemmingford 1793 ; de là nord trente-six degrés et trente minutes ouest, trois cent quatre-vingt chaînes jusqu'à un poteau planté en terre, marqué Hemmingford, seigneurie Beauharnois 1793 ; de là sud soixante-onze degrés et trente minutes ouest, quinze cent quatre-vingt-sept chaînes le long de la profondeur de la seigneurie de Beauharnois, jusqu'à un poteau planté en terre, marqué Hemmingford, Beauharnois, Hinchinbrooke, 1793 ; de là sud trente-quatre degrés Est, douze chaînes de la ligne Est d'Hinchinbrooke jusqu'à deux poteaux plantés ensemble par M. H. Holland, sur la ligne latitude 45° nord, marqués Pro. New-York, Beauharnois, Hinchinbrooke, 1793, P., 8, 11, No. 51, P. New-York.

EXHIBIT DES DEMANDEURS No. 2, FILE 9 JUILLET 1851.

“ En conformité de cet arpentage et du rapport de l'arpenteur-général, des lettres patentes, sous le grand sceau de la province, furent émises par feu sa majesté le roi George III, le 18 mars 1799, érigeant le township d'Hemmingford, dans lesquelles lettres patentes ce township est déclaré être borné au nord-ouest par la ligne de profondeur de la seigneurie de Beauharnois, et dans plusieurs parties de ces lettres patentes, le township est déclaré s'étendre le long des limites sud-est de la seigneurie de Beauharnois.

MINUTE DU CONSEIL, EXHIBIT DES DEMANDEURS No. 3, FILE JUILLET 1851.

En disposant les lots dans Hemmingford on découvrit que la ligne de ce township, telle que plus haut désignée, empiétait sur la seigneurie de Beauharnois à son extrémité sud-ouest, et sur l'hypothèse que chaque ligne de division de la seigneurie s'étendait à six lieues en arrière du St. Laurent, la quantité ainsi comprise dans le township d'Hemmingford se monta à 6,000 acres, pour laquelle quantité ainsi manquant une concession fut subséquemment faite à M. Ellice par la couronne d'un égal nombre d'acres dans le township de Clifton.

Sur la demande de commutation de tenure de la part du très-honorable Edward Ellice, en 1830, la couronne accepta la cession, et exigea un équivalent sous forme de deniers de commutation, pour toutes les terres comprises jusqu'aux lignes du township d'Hemmingford, lesquelles sont expressément énumérées et désignées dans l'acte de cession.

En même temps la minute suivante du conseil fut approuvée par son excellence Sir James Kempt : “ La longueur des lignes latérales de la seigneurie de Beauharnois ayant été déterminée par un entendement entre le gouvernement de sa majesté et feu Alexander Ellice, écuyer, et compensation ayant été donnée dans le township de Clifton, pour la quantité manquant à la seigneurie de Beauharnois, qui en conséquence de cet entendement a été en 1793 et 1794 comprise dans le township d'Hemmingford par la ligne de division alors tracée par M. Kilburn, entre ce township et la seigneurie de Beauharnois, il paraît être de l'intérêt commun de la couronne et du propriétaire de Beauharnois que cette ligne de division, ainsi tirée par M. Kilburn, étant la véritable ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, soit marquée par des bornes en pierre, qui seront placées aux points où la dite ligne de division coupe les dites lignes de division de Beauharnois.

“ Le comité recommande donc humblement, qu'il soit nommé un arpenteur de la part du gouvernement et un autre de la part de M. Ellice et que les dites bornes en pierre soient placées comme susdit, suivant la recommandation des deux arpenteurs conjointement, et qu'un procès-verbal en soit fait.”

En vertu de cette minute Alexander Stevenson et Jean Olivier Arcand, arpenteurs, furent nommés, l'un de la part de la couronne, et l'autre de M. Ellice, lesquels exécutèrent l'arpentage en due forme de loi, et firent rapport que la ligne

originaire de Kilburn, divisant la seigneurie de Beauharnois du township d'Hemmingford était correcte; que les traces de cette ligne étaient encore distinctes, et qu'ils avaient posé des bornes en pierre permanentes à la place de celles d'abord érigées.

Malgré une issue si conclusive sur le prétendu Gore ils persistèrent encore dans leurs prétentions, et firent opposition à l'octroi des lettres patentes. Sur leur pétition le rapport suivant du conseil fut fait, et approuvé par son excellence le gouverneur en chef:

EXHIBIT No. 5. DES DEMANDEURS, FILE JUILLET 1851.

Rapport d'un comité du conseil exécutif du Bas-Canada, daté le 23 mai 1831, approuvé par son excellence le gouverneur général.

“ Sur la pétition de certains habitants d'un morceau de terre en litige ad-joignant la seigneurie de Beauharnois, par leur agent, M. Manning, le comité ayant examiné le rapport de ce bureau du 29 mars 1830, confirmé en conseil, ainsi que le procès-verbal des travaux des arpenteurs, M M. Stevenson et Arcand, faits dans les mois de septembre et octobre derniers, en vertu d'un ordre en conseil, considère qu'en autant que les intérêts de la couronne et ceux de M. Ellice, le seigneur de Beauharnois, y sont concernés, la ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford a été définitivement fixée.

“ Et quoiqu'il regrette cependant que les pétitionnaires se soient mis dans l'embarras dont ils font mention, le comité ne peut recommander qu'il soit fait droit à la demande contenue dans leur pétition.”

EXHIBIT No. 6 et 7 FILE JUILLET 1851.

Sur la référence finale pour les lettres patentes, les objections furent encore faites, lorsque le conseil exécutif, le 21 décembre 1852, fit rapport, entr'autres choses, comme suit:

“ Le comité, en obéissance à la référence de votre excellence, a pris en considération les pétitions adressées à votre excellence, le premier jour de février 1832, par certains habitants, colons ou réclamants de terres dans les environs de Russelltown, et des parties adjacentes, dans le district de Montréal, et d'autres personnes habitants ou propriétaires de terre appartenant à sa majesté, au même endroit appelé Russelltown, par lesquelles pétitions il est fait opposition à la commutation de la tenure de la seigneurie de Beauharnois, que demande M. Ellice, ainsi que la réponse de l'agent de M. Ellice aux dites pétitions, et la réplique des pétitionnaires par leur agent, M. Dewitt, à la dite réponse; et le comité, ayant délibéré sur le tout avec le soin et l'attention que l'importance du sujet demande, est humblement d'opinion qu'il n'y a pas de raisons suffisantes d'alléguées par les pétitionnaires en opposition à la demande de M. Ellice pour une commutation de la tenure de la dite seigneurie, sur lesquelles le comité peut se fonder pour recommander à votre excellence d'arrêter ou de suspendre encore la complétion de la dite commutation de tenure, conformément au rapport approuvé par le conseil du décembre 1831.”

La question principale alors et maintenant soulevée par les pétitionnaires est de savoir si les terres forment partie de la seigneurie de Beauharnois ou des terres incultes de la couronne.

En conséquence la question de savoir si ces terres appartiennent à la couronne ou au seigneur doit encore dépendre de la preuve, et elle est décidée entre la couronne et M. Ellice par d'autres procédés qui ont eu lieu, et qui paraissent au comité être tout-à-fait contre la couronne ou contre toute personne prétendant réclamer sous elle quant à toute autre difficulté relativement aux véritables limites de cette seigneurie.

Même en l'année 1793, avant possession prise par les pétitionnaires, le township d'Hemmingford fut arpenté, et ses limites furent fixées par une entente

avec le seigneur d'alors de Beauharnois, comme adjoignant à la seigneurie. Quand ce township et le township d'Hinchinbrooke furent érigés en l'année 1799, en conformité aux arpentages faits et avant la date la plus éloignée assignée par les pétitionnaires à leur occupation ils étaient respectivement désignés comme bornés l'un, Hemmingford, par la ligne de profondeur de la seigneurie de Beauharnois, et l'autre Hinchinbrooke, par la ligne sud-ouest de cette seigneurie. En l'année 1801 M. Ellice obtint de la couronne une concession de 6,600 acres de terres, sur le principe que la seigneurie de Beauharnois n'avait pas son entière étendue, vu que le township d'Hemmingford empiétait sur la dite seigneurie. Ce dernier fait seulement paraît être décisif contre toute prétention qu'on voudrait élever, admise ou supportée par ou au nom de la couronne contre le seigneur, quant à l'existence d'un morceau de terre non concédé entre la seigneurie et le township.

En l'année 1830, M. Ellice demanda à la couronne que la ligne susdite de division tracée en 1793, entre la seigneurie et Hemmingford, fut retracée et vérifiée, et le rapport suivant fut fait sur cette demande par un comité du conseil le 29 de mars 1830, et approuvé par son excellence Sir James Kempt, le 13 avril suivant.

La longueur des lignes latérales de la seigneurie de Beauharnois ayant été déterminée par un entendement entre le gouvernement de sa majesté et feu Alexander Ellice, écuyer, et compensation ayant été donnée dans le township de Clifton, pour la quantité de superficie manquant à la seigneurie de Beauharnois, qui en conséquence de cet entendement a été en 1793 et 1794 comprise dans le township d'Hemmingford par la ligne de division alors tracée par M. Kilburn, entre ce township et la seigneurie de Beauharnois, il paraît être de l'intérêt commun de la couronne et des propriétaires de Beauharnois que cette ligne de division, ainsi tirée par M. Kilburn, étant la véritable ligne de division entre Beauharnois et Hemmingford, soit marquée par des bornes en pierre, qui seront placées aux points où la dite ligne de division coupe les dites lignes de division de Beauharnois.

Le comité recommande donc humblement qu'il soit nommé un arpenteur de la part du gouvernement et un autre de la part de M. Ellice, et que les dites bornes en pierre soient placées comme susdit, suivant la recommandation des deux arpenteurs conjointement, et qu'un procès-verbal en soit fait.

En conséquence de ce rapport, un arpentage de la ligne eût lieu et un procès-verbal fut fait par des arpenteurs nommés de la part de la couronne et de M. Ellice.

“ Le comité conçoit que ces procédés excluent de fait la supposition qu'il se trouve quelque morceau de terre appartenant à la couronne entre la seigneurie de Beauharnois et le township d'Hemmingford, d'un côté, et celui d'Hinchinbrooke, de l'autre côté. Il est d'opinion que si cette réclamation ne peut pas être réglée par la couronne contre le seigneur, il appartient encore moins aux pétitionnaires de la soutenir, et que sous aucune circonstance les pétitionnaires n'ont pas établi un droit, soit en vertu de la proclamation de Sir Alured Clarke, ou par leur propre possession, qui puisse leur donner l'avantage d'opposer ou de se refuser à la demande de M. Ellice relative à un changement de tenure. Le comité prend la liberté d'observer que M. Ellice, dans le but d'obtenir une commutation de tenure, et en conformité au statut, par un instrument en bonne forme entré de record dans la cour du banc du roi pour ce district, le 20 octobre dernier, et mis devant le comité, a cédé à sa majesté les portions de la dite seigneurie pour lesquelles il demande la commutation de tenure. Et le comité recommande que la commutation de tenure demandée par sa pétition du 25 octobre 1831, lui soit accordée, et qu'une nouvelle concession en franc et commun soccage lui soit faite de toutes les parties et portions des dits fief et seigneurie qui sont non concédées en sa possession, aux termes et conditions fixées par la proclamation de sa majesté.”

EXHIBIT No. 7.

Ce rapport fut soumis à considération jusqu'au 24 janvier 1853, que le rapport final suivant fut fait, lequel le 13 juillet suivant fut approuvé par son excellence le gouverneur en chef.

“ Le comité ayant ultérieurement pris en considération le sujet de la commutation de tenure demandée par M. Ellice, et le rapport du solliciteur-général, du 5 courant, référé à lui par votre excellence, est confirmé dans son opinion exprimé dans son rapport du 21 décembre 1832, que des lettres patentes en franc et commun soccage, soient émises en faveur de M. Ellice.”

En face d'une accumulation de preuve si explicite et si conclusive, il serait inutile de présenter un seul commentaire, et il doit être clair que même la couronne est à jamais mise dans l'impossibilité de mettre en doute la validité de la concession. Si tel est le cas, en vertu de quelle espèce de droit les défendeurs, évidemment des usurpateurs, et sans titre, soit de la couronne, soit du seigneur, peuvent-ils disputer les lettres patentes. Incidemment ils prétendent élever les droits de la couronne comme une barrière en face des défendeurs, mais la couronne avoue qu'il a fait acte de cession, et que non seulement elle reconnaît M. Ellice comme propriétaire, mais elle déclare que ses droits dérivent d'elle-même, et, que les limites de la seigneurie ont été définitivement établies.

Il n'y a que cinq questions qui demandent la considération de la cour.

Premièrement.—Les lettres patentes et l'acte notarié produits par les demandeurs sont-ils censés renfermer les terres en question, et si c'est le cas, l'absence prétendue de tradition réelle en vertu de l'acte, empêche-t-elle les demandeurs de maintenir une action pétitoire?

Secondement.—Si l'absence supposée de tradition réelle n'est pas un empêchement, et si les lettres patentes renferment les terres, est-il loisible au défendeur de faire voir que l'octroi a été illégalement obtenu, et l'a-t-il fait?

Troisièmement.—S'il ne lui est pas loisible de le faire, ou s'il ne l'a pas fait, a-t-il au moins établi un titre soit par prescription ou par acte—qui anéantisse le titre des demandeurs, en supposant qu'il soit bon en lui-même?

Quatrièmement.—Si sa réclamation de propriété absolue sur le lot est sans fondement, a-t-il droit sous le quatrième plaidoyer de réclamer un contrat de concession en censive?

Cinquièmement.—S'il n'a aucun tel droit, peut-il réclamer les améliorations qu'il prétend avoir faites, ou a-t-il dans tous les cas droit à les compenser à même la réclamation des demandeurs pour fruits et revenus?

Relativement au premier point, les demandeurs désirent observer que l'*actio utilis* de la loi romaine a été adoptée et accordée par la loi de France sous la forme ordinaire d'une action pétitoire, et ni dans l'une ni dans l'autre action la tradition réelle n'est requise. A la vérité, comme les demandeurs l'exposent, la tradition réelle requise par la loi romaine ne fut pas adoptée par la coutume de Paris (arrêts de Granville, p. 381). Cette maxime a été solennellement reconnue par un jugement du plus haut tribunal dans le Bas-Canada, le 18 novembre 1836, dans la cause de Bowen versus Ayer.

Sans entrer ici dans les raisons qui rendent la doctrine de la tradition réelle entièrement inapplicable et de fait impossible dans une contrée nouvelle et sauvage, les demandeurs croient à propos de référer aux autorités dans la note ci-jointe, avec cette observation, que les terres étant tenues en franc et commun soccage peuvent être vendues sous la forme anglaise ou française; qu'un transport par bail sous la loi anglaise remplace la nécessité de livraison de saisine, et que cette opération de la loi résulte également d'un transport devant notaires sous le système français, avec la clause de saisine. La question est d'importance seulement dans le cas de conflit de titre, et l'injuste possesseur, qui n'a pas de meilleur défense que la détention sans titre, ne peut jamais invoquer le manque de possession du réclamant en vertu d'un titre légal.

En outre, cette question de tradition a été décidée sur *demurrer*.

Quant à la seconde question, les demandeurs soumettent que la proposition que des lettres patentes, valides à leur face, peuvent être attaquées collatéralement par une personne en possession de biens-fonds qu'elles sont censées concéder, sur l'allégué de fraude ou d'erreur, est aussi erronée en principe qu'elle est opposée aux autorités. (Note 2.)

La patente elle-même est une preuve *primâ facie* de sa régularité, et que toutes les choses préliminaires avaient été remplies et exécutées.

(Note 3.) Voir 9 Cranch, p. 87, cas d'Arrédondo, 6 Peters, 729. Mais à part cela les demandeurs ont produit avec surabondance la preuve la plus irréfutable de la bonne foi du concessionnaire, et l'approbation la plus complète de la couronne touchant les faits qui ont précédé l'émission des lettres patentes dont le défendeur cherche maintenant à se prévaloir. Toute allusion ultérieure à ces points serait superflue.

Troisièmement.—Sur la question de prescription les demandeurs disent :

1o. Que si la terre était comprise dans les anciennes limites de la seigneurie, il n'appartient pas à aucun occupant de réclamer une possession absolue dans le sol à raison d'aucune possession quelque continue qu'elle puisse être, contre le seigneur.

2o. Si elle se trouvait en dehors de la seigneurie, alors le lot formait partie des terres incultes de la couronne, contre lesquelles il ne peut courir de prescription.

(Note 2.) Voir la cause récente du peuple de l'état de New York *vs.* Herman Livingston, 8 novembre 1850, dans laquelle il est pleinement référé à toutes les autorités anglaises et américaines, d'accord sur ce point, Comyn's Dig. Ver. Patent, F. 1, 2, 4, 5, Dyen's Rep, page 189, B. No. 50.

3o. Mais même en admettant, par pure argumentation, que les prétentions du défendeur sont fondées en loi, la preuve est entièrement insuffisante pour les maintenir en fait.

Les témoins qui sont produits pour prouver la possession de 30 ans sont Calvin Johnson, Manly A. Mills, et Benjamin Calkins, tous trois citoyens américains et résidents aux États-Unis, et un nommé Abraham Welch, qui a été pendant plusieurs années le chef de ceux qui ont attaqué le titre du seigneur au morceau de terre en question.

Leur preuve est exposée aux objections qu'elle n'établit aucune continuité d'occupation, que la possession n'était pas réelle, mais qu'elle reposait sur des actes sujets à interprétation et isolés de possession supposée, tels que de couper le bois, faire le commerce de bois de construction, etc. ; qu'elle était fortuite, non pas *animo domini*, et qu'elle n'était pas accompagnée d'aucun acte indiquant l'intention de devenir propriétaire ; que les personnes, dont le défendeur invoque le bénéfice de leur possession antérieure, étaient des citoyens américains, et conséquemment des personnes incapables d'acquérir par prescription.

Le morceau de terre en question est bien proche des États-Unis, et étant sauvage et non cultivé il fut exploité par des américains qui y firent le commerce de bois, la potasse, etc., et de là la facilité de se procurer la preuve des faits supposés de possession pendant une longue suite d'années. Quoique les témoins dans leur examen en chef, établissent à différentes époques une possession de 30 ans, leur témoignage après avoir subi des transquestions rigoureuses n'est d'aucune valeur.

Quatrièmement.—Quant au droit du défendeur de réclamer un acte de concession, il est clair qu'une pareille prétention n'est pas tenable.

La terre aux termes de la commutation, et par l'opération de l'acte impérial 6, George IV, chap. 59, fut transportée absolument à M. Ellice, le concessionnaire, en franc et commun socage, et la tenure ne peut pas maintenant sans une violation de l'acte être changée. C'était au défendeur de réclamer la concession avant le changement de tenure, et il est clair qu'il ne peut plus maintenant formuler une telle demande.

Cinquièmement.—Quant à la question des améliorations, les demandeurs disent que la possession du défendeur, et de ceux sous lesquels il réclame, est marquée d'une mauvaise foi si insigne qu'elle doit être exclue de la règle ordinaire, accordant cet avantage lors de l'éviction d'un propriétaire de bonne foi. Il est prouvé que les droits des seigneurs de Beauharnois sont connus depuis 1806 (note 4) et la possession du défendeur et de ses co-empiéteurs était un mépris provoquant non seulement des droits de propriété des demandeurs, mais de la loi, puisque le morceau de terre, s'il n'appartenait pas aux demandeurs, était la propriété de la couronne. Des actions furent portées de temps à autre contre ces occupants illégaux, mais elles ont été retardées par une suite de plaidoyers sans fin, maintenus par la complicité du défendeur avec ceux qui se sont unis ensemble pour le même objet.

Les demandeurs s'abstiennent de s'étendre davantage soit sur les plaidoyers ou sur la preuve volumineuse des défendeurs, se réservant de faire voir lors de l'argumentation l'illégalité des uns, et la parfaite insuffisance de l'autre.

Montréal, 1 avril, 185.

(Note 4,) déposition de Manly A. Mills, p. 15.

“ Calvin Johnson, p. 3.

“ Abraham Welch, p. 16.

“ Benjamin Calkins, p. 3 et 5.

“ R. H. Norval.

“ Robert Rennie.

“ Saunders.

APPENDICE.

Sur la prétention du défendeur d'acquérir par une possession de 30 années un droit prescriptif et absolue à la propriété, ou par une libération, en supposant que la propriété se trouve dans les limites de la censive de la seigneurie de Beauharnois, les demandeurs désirent référer aux autorités suivantes :

Argou, droit Français, Vol. 1, livre 2, chap. 3, sur franc alevé :

“ On tenait autrefois que dans ces coutumes c'était au seigneur à prouver sa mouvance, lorsqu'il n'avait pas un territoire circonscrit et limité dont toute l'étendue se trouvait dans sa mouvance, mais aujourd'hui on tient pour maxime dans tous les pays coutumiers, qu'il n'y a pas de terre sans seigneur, et que ceux qui prétendent que leurs terres sont libres, le doivent prouver, à moins que la coutume n'en dispose au contraire.”

Pothier, traité du Cens, section 1, chap. 3.

“ Le cens étant un droit seigneurial est imprescriptible, car c'est un principe reconnu partout que les droits seigneuriaux sont imprescriptibles.”

Selon la maxime de nulle terre sans seigneur, qui a lieu dans ces provinces, le possesseur d'un héritage est censé le posséder comme le tenant du seigneur connu ou inconnu duquel il relève, c'est pourquoi le seigneur possède en quelque façon l'héritage, par son censitaire, qui ne peut conséquemment lui opposer aucune prescription contre sa seigneurie directe ni par conséquent contre les devoirs dans lesquels elle consiste.

Dunnoch, prescription, chap. 8.

Le droit Canon exige la bonne foi dans toutes les prescriptions et pendant tout le temps de leur durée.

Pothier, prescription, part 1, ch. 2, art. 1 :

“ Nous avons dans notre droit français abandonné sur ce point le droit romain et embrassé la disposition du droit canonique, qui exige la bonne foi pendant tout le temps qui est requis pour la prescription.”

Dunod, prescription, partie 3, chap. 10, p. 350 :

“ C'est ce qu'on peut aussi conclure de ce que tout est présumé fief ou censive dans cette partie du Royaume de France, où le droit romain d'ailleurs

n'a pas force de loi, et n'est regardé que comme une autorité écrite que s'il y a quelques coutumes qui admettent le franc alevu, c'est parce que les nations qui vivent sous ces coutumes ont conservé leurs biens en tout ou en partie, et la liberté de ces biens par des capitulations."

"Il faut donc distinguer dans le royaume de France deux sortes de pays, celui de coutume où le fief et la censive sont présumés et où le franc alevu n'est regardé que comme un privilège, et celui du droit écrit dans lequel suivant ce droit, on présume le franc alevu et l'on exige la preuve du fief et de la censive"

Idem, eodem loco, p. 352 :

"Revenant à la prescription du cens en directe, il faut distinguer d'abord les provinces du droit écrit de celles de coutume, où l'on tient pour maxime qu'il n'y a aucune terre sans seigneur, et où l'on n'admet pas de franc alevu sans titre, car dans celles-ci les terres étant toutes censables de leur nature, elles ne peuvent être tirées de cette condition par le seul laps du temps.

"Elles sont nécessairement tenues d'un seigneur, et doivent par conséquent reconnaître celui qui a un titre, ou à son défaut, le seigneur du territoire, parce que la coutume qui établit la généralité du cens, empêche la bonne foi et qu'on puisse prescrire l'exemption quand elle n'est pas fondée sur un titre."

Prudhomme, biens en roture, du cens, chap. 3, p. 45 :

"Comme le cens est la marque de la seigneurie directe dans la personne du seigneur à qui il appartient, il est imprescriptible, car le cens n'est pas une dette qui s'éteint par le paiement ou par la prescription, mais c'est une supériorité ineffaçable, un point d'honneur imprescriptible sur les immeubles tenus à censive qui y est attaché pour toujours. C'est pourquoi le détenteur d'un héritage roturier ne peut jamais s'exempter de payer le cens, par quelque temps qu'il ait joui de l'immeuble sans payer le cens.

"La raison est que suivant cette maxime, (nulle terre sans seigneur) on ne présume jamais qu'un héritage soit libre ou allodial sans un titre qui le justifie clairement."

Fremenville, vol. 2, principes des fiefs, *verbo*, prescription, p. 88 :

"Il suit donc de la disposition des lois anciennes et nouvelles que la propriété entre le vassal et le seigneur ne peut être transférée par la prescription, puisque ce serait contrevenir directement à des lois prohibitives, négatives et pénales, et que ce qui est défendu sous une peine légale ne peut s'acquérir par aucune espèce de prescription, on ne peut supposer que les lois aient autorisé qu'on les transgressât, et que cette transgression même devint un moyen légitime d'acquérir la propriété."

Idem, p. 94.

"Mais il faut raisonner tout différemment lorsqu'il s'agit d'objets non assujettis à la loi de la prescription et qu'il est au contraire défendu d'acquérir par cette voie. Dès que le possesseur ne peut s'y maintenir qu'en alléguant une possession prohibée, il est absolument inutile de prouver qu'elle a été vicieuse, puisque la prohibition légale en prouve le vice ; il faut donc absolument dans ce cas que celui qui possède prouve que son droit procède d'un titre valable, et non d'une possession interdite par la loi et contraire à la nature de la féodalité et au contrat féodal."

Boutaric, droits seigneuriaux, du cens et de la rente, p. 44 :

Il cite Boissieu à l'effet qu'en Dauphiné le seigneur perd le cens par la prescription centenaire, et il ajoute :

"Il n'en est pas de même des autres provinces, sans distinction de celles où on tient pour maxime nulle terre sans seigneur, et de celles où on reconnaît le franc-alevu ; toute redevance foncière est imprescriptible, et pour nous servir des termes de Boissieu, la chose est triviale qu'il n'est point de pays sans qu'ils l'ignorent, point de tenancier qui se croit dispensé de payer par cette raison que le seigneur n'aura rien exigé pendant des siècles entiers. Le titre dit-on, com-

munément veille toujours, le censitaire d'ailleurs *non sibi sed domino possidit, et nemo potest sibi mutare causam possessionis suæ.*"

Pocquet de Livonière, des fiefs, liv. 6, chap. 1, sect. 2 :

" De droit commun le cens est imprescriptible entre le seigneur et le sujet."

Fremenville, traité des fiefs, Vo. Cens, p. 212 :

" La seconde est que cet héritage faisant partie d'un fief ne peut jamais devenir aleu par quelques actes que ce puisse être, n'y ayant que la loi seule qui puisse faire des aleux."

Henriou de Pensey, Dissertations féodales-aleu, sec. 17, vol. 1, p. 42 :

" Quelque soit l'origine de la règle nulle terre sans seigneur elle forme aujourd'hui notre droit commun, reçu depuis des siècles.

" Il résulte de là qu'il faut la suivre dans tous les pays qui n'ont pas de loi contraire, dans toutes les coutumes qui ne la rejettent pas."

Il cite les autorités suivantes pour faire voir qu'il n'y a pas de franc aleu sans un titre, Bacquet, *Droit des Francs Fiefs*, chap. 2, Nos. 23 et 24 ; Basnage, *Article 102*, cout. Normandie, *in fine*. Livonière, des fiefs, liv. 6, chap. 2, Brodeau, art. 68, Paris. Lalande, 255, Orléans. Coquille Nivernois, chap. 7. Duplessis franc-aleu, chap. 2. Argou, liv. 2, chap. 3.

Répertoire, Guizot, vol. 7, vo. franc-aleu. Joannes Faber, sur la loi *cunctos populos*, et sur la loi première, au cod. de jur. emphit., tient cette maxime, et en donne pour raison qu'originellement toutes les terres étaient chargées de cens ou de redevance. *In regno franciæ terræ vel quasi feudales, vel altis pensionibus, seu censibus affectæ, ita ut possessores quasi omnes sint utiles domini.* Cet auteur vivait sous le règne de Philippe de Valois ; et pour confirmer son avis, il cite Gulielmus Durandus qui vivait vers l'an 1236.

Boerius, dans ses décisions du parlement de Bordeaux, soutient que c'est une règle certaine que tout est censé tenu et mouvant du seigneur du territoire. *Omnia censentur teneri sive moveri a domino territorii*, 229, 231 et 263.

M. Maynard, liv. 4, chap. 35, dit en termes formels, qu'on ne peut tenir terre sans seigneur dans le ressort du parlement de Toulouse, et que celui qui prétend que son héritage est tenu en franc aleu doit faire apparaître le titre exprès et spécial, autrement qu'il peut y être imposé cens ; il ajoute que cette règle est suivie à Toulouse et à Bordeaux, parlements de droit écrit, et que la présomption de franchise naturelle s'entend proprement des servitudes et des charges réelles et personnelles, mais non pas de reconnaissance et paiement de certains droits envers le seigneur, encore moins envers le roi.

C'est aussi ce qui est attesté par Graverol, dans ses notes sur le premier article du premier chapitre du traité de droits seigneuriaux de la Rocheflavin, où il dit que dans la province de Guienne, la maxime nulle terre sans seigneur s'y prend au pied de la lettre.

Despeisses, en son traité des droits seigneuriaux, titre 2, No. 2, dit que le seigneur qui montre avoir baillé un territoire limité, et que la terre dont les droits demandés est close dans les limites de son territoire, n'est obligé de faire autre preuve de ses droits seigneuriaux ; mais qu'en ce cas le tenancier est tenu de reconnaître et payer les droits seigneuriaux comme les autres circonvoisins, et à proportion de ce qu'il possède, sinon qu'il fasse apparoir de l'affranchissement de sa terre.

Socin, en son conseil 86, livre premier, est du même avis ; il dit que les seigneurs qui ont de toute ancienneté un territoire limité, ont aussi la souveraineté directe et la juridiction. *Quisquis habet ab antiquo, territorium limitatum in domino directo, terrarum et jurisdictione eorum, est fundatus in utroque infra metas ejusdem.*

Bacquet, dans son traité des francs fiefs, chapitre 2, Nos. 23 et 24, soutient, comme M. Maynard, que la présomption de la franchise des héritages ne peut être reçue en France, et que quand on dit que tous héritages sont présumés libres, cela

s'entend proprement de charges réelles et de service personnel, mais non pas de reconnaissance et paiement de certains droits au seigneur. Il ajoute que quand il n'y a pas de titre de franc aleu on impose le cens sur les héritages, et il se paie au roi, eu égard aux prochaines terres. C'est suivant cette dernière maxime que les arrêts ont adjugé le cens aux seigneurs tel qu'il se payait sur les terres circonvoisines, il cite Balde, Joannes Andreas et Guilielmus Benedictus, qui soutiennent comme lui que *omnes fundi censentur teneri sive moveri a domino territorii in quo siti sunt.*

Coquille, sur la coutume de Nivernois, chapitre 7, des rentes et hypothèques, article premier (qui porte que tous héritages sont censés et présumés francs et allodiaux si l'on ne montre au contraire) soutient que cet article, lors de l'assemblée des états, ne fut pas passé pour coutume arrêtée; ainsi le renvoi en fut fait en la cour de parlement. Il ajoute que puisque ce n'est pas coutume arrêtée en ce pays, il faut savoir quel est le commun droit ancien français; et après l'avoir expliqué, il finit en ces termes: pourquoi en concluant, je dis que la présomption est pour les seigneurs, que les héritages de leurs territoires sont tenus d'eux à fief ou à cens, et que c'est la charge du détenteur de prouver qu'ils sont allodiaux.

Basnage, sur l'art. 102 de la coutume de Normandie, dit que dans les coutumes qui ne disposent point si le titre est nécessaire de la part du seigneur féodal ou du propriétaire du franc aleu, le seigneur qui a un territoire universel et continu a pour lui la présomption du droit, et que le propriétaire du franc aleu est tenu de produire son titre.

Bouchenel, sur l'article 52 de la coutume de Poitou, No. 26, atteste que dans les coutumes qui n'expriment pas s'il faut titre ou non pour donner lieu au franc aleu, il n'est point reçu sans titre; de sorte que celui qui prétend tenir son héritage en franc aleu est obligé de le prouver par titre autre que celui qui résulte de sa possession.

Pocquet de Livonière, sur l'article 140, de la coutume d'Anjou, au mot franc aleu, demande s'il est présumé tel par l'assertion du vassal, et il répond qu'il faut dire que non; bien au contraire, ajoute-t-il, le vassal est tenu d'en faire la foi et hommage s'il n'a point de titre qui justifie qu'il ne la doit pas.

M. Louet, lettre C, No. 21, regarde comme maximes générales, qu'il n'y a nulle terre sans seigneur, et que le cens est imprescriptible; d'où il suit que la possession ne peut suppléer le titre de la part de celui qui allégué la franchise de son héritage.

Auzanet, sur l'art. 124 de la coutume de Paris, établit l'imprescriptibilité du cens comme dérivant de la maxime, nulle terre sans seigneur, ce n'est donc que par titre et non pas par possession que le franc aleu peut être justifié.

Brodeau, sur l'article 68 de la coutume de Paris, dit que la présomption n'est jamais pour le franc aleu quand le seigneur a le droit d'enclave, et il rapporte plusieurs arrêts, desquels il tire la conséquence en ces termes: de sorte que le seigneur n'est point tenu de justifier d'aucun titre, et ne sert de rien au vassal d'alléguer le franc aleu s'il n'en fait appercevoir par titre, quand même il serait fondé sur une possession immémoriale de plus de cent ans, et dans la nouvelle édition, est rapporté un arrêt qui, conformément au principe, a jugé le 17 mars 1608, que bien que le seigneur ne justifiât d'aucun titre, le détenteur n'avait pu prescrire le cens même par cent ans.

Duplessis, dans son traité du franc aleu, chap. 2, assure qu'en France, si les hommes sont libres, tous les héritages au contraire sont naturellement sujets, et que c'est une des plus anciennes et certaines règles du droit coutumier, que nulle terre sans seigneur, ce qui fait que pour justifier la seigneurie et la dépendance des héritages, il ne faut point de titre contre le sujet, la seule situation suffit, et au contraire, pour prétendre qu'un héritage et en franc aleu, il en faut titre, autrement il sera réputé naturellement, et de droit commun, tenir du seigneur dans le territoire duquel il est. L'auteur ajoute qu'il est vrai qu'il y a quelques coutumes en France où cette règle n'est point reçue; mais ce qui est général, dit-il c'est qu'elle est reçue en toutes celles qui ne disent rien de contraire.

Les arrêtés de M. le premier président de la Moignon renferment un chapitre du franc aleu, et le second arrêté de ce chapitre porte que dans les pays de coutumes, le franc aleu n'a point lieu s'il n'y a titre ou reconnaissance, ou autre acte fait avec le seigneur.

La Lande, sur l'art. 255 de la coutume d'Orléans, soutient que dans les coutumes qui n'ont point d'articles qui établissent le franc aleu sans titre, comme Paris et Orléans, si quelqu'un prétend tenir en franc aleu, il doit le vérifier par titres, et à défaut de ce payer les droits au seigneur comme les héritages voisins.

Enfin, Argou, dans son institution au droit français, livre 2, chapitre 3, remarque qu'il y a trois sortes de coutumes dans le royaume, les unes qui veulent que tout héritage soit réputé franc si le seigneur ne montre le contraire : dans ces coutumes, il n'est pas nécessaire au propriétaire d'une terre de produire des titres pour montrer qu'elle est allodiale, la loi du pays lui sert de titre. Dans d'autres coutumes, où le franc aleu n'est point reçu sans titre particulier, le seigneur d'un territoire est bien fondé à prétendre que tous les héritages qui y sont enclavés sont mouvants dans son fief ou en fief ou censive, et ceux qui prétendent que leurs héritages sont libres en doivent produire les titres. Enfin, dans les coutumes qui n'ont point de disposition particulière sur le sujet du franc aleu on tenait autrefois, dit l'auteur, que dans ces coutumes c'était au seigneur à prouver sa mouvance lorsqu'il n'avait pas un territoire circonscrit et limité dans toute l'étendue qui se trouvait dans sa mouvance ; mais aujourd'hui on tient pour maxime dans tous les pays coutumiers, qu'il n'y a point de terre sans seigneur, et que ceux qui prétendent que leurs terres sont libres le doivent prouver, à moins que la coutume n'en dispose au contraire.

AUTORITÉS SUR LA QUESTION DE TRADITION.

Lorsque le titre, que le demandeur en revendication produit, est antérieur à la possession de celui contre qui la demande est donnée, lequel de son côté n'en produit aucun, ce titre est seul suffisant pour fonder sa demande. Celui qui par ce titre a vendu ou donné au demandeur ou à l'auteur du demandeur l'héritage revendiqué est suffisamment présumé en avoir été le possesseur et le propriétaire et lui en avoir fait passer la possession et la propriété.

Pothier Propr. No. 324. Quoique régulièrement l'action de revendication d'une chose n'appartienne qu'à celui qui en est le propriétaire, on l'accorde néanmoins quelque fois à celui qui n'en est pas le propriétaire mais qui était en chemin de le devenir, lorsqu'il en a perdu la possession. Pothier, Propr., No. 292.

Duranton, vol. 21, No. 289, observe : du reste si le demandeur prouve qu'il a reçu la chose d'un tiers, par un titre translatif de propriété, il lui est permis de revendiquer comme s'il était prouvé que son auteur était propriétaire, ou comme s'il avait lui-même prescrit. C'est le cas de l'action publiciana du droit romain, admise aussi dans notre jurisprudence. Voyez aussi le même No. 229.

Touillier observe :—Si celui qui a perdu la possession n'en conserve pas moins la propriété, il peut transférer le droit qu'il a, et tel qu'il l'a conservé, la volonté suivie de l'acceptation du cessionnaire suffit pour opérer cette translation, sans qu'il soit nécessaire de transférer en même temps la possession qu'il a perdue. Il transfère le droit de posséder, qui fait essentiellement partie de la propriété, sauf au cessionnaire à l'exercer comme bon lui semblera, mais le cédant ne peut plus ni l'exercer lui-même, ni le transférer à une autre personne, puisqu'il s'en est irrévocablement dépouillé. 4 Touillier, No. 556, p. 55.

Competit hac actio directa domino. L. 23, pr. ff. n. t. unde in hac actione ex duobus unius rei emptoribus profertur ille, in quem dominium verà vel quasi traditione translatum. L. 15, C. n. t. vide ibi Brannen. "Ergo ille potior, non cui res" promissa, donata &c. sed cui res tradita D. L. 15, et L. 20, depact: licet instrumenta nondum tradita, modo contractus ad dominium transferendum aptus et bona fides adsit &c.. Si itaque Dominus actionem suam alteri vendiderit sed nondum

mandaverit, successerit directam hanc actionem emptor plane instituere nequit sed tantum utilem suo nomine; Post cessionem vero directam et utilem, illam nomine domini, quæ illi solum competit, hanc nomine proprio, tanquam procurator in rem suam.

Possessorie agere potest emptor, adversus venditorem, ad acquirendam possessionem, si possessionem rei venditæ nondum nactus est; venditor vero a tempore venditionis emptoris nomine possidet; ad retinendam possessionem si rem jam accepit, ad recuperandam possessionem, quam per traditionem habuit, et facto venditoris iterum amisit. Emptor adversus tertium eodem modo agere potest.

Vide 7. Muller. Prompt. 374-5.

Formule d'une déclaration française en une action pétitoire.

L'an etc., à la requête de etc., je etc., soussigné, ai donné assignation au sieur Jean, etc., à comparaître etc., pour voir dire qu'il sera tenu d'abandonner et de laisser au demandeur au moyen de l'acquisition qu'il en a faite du sieur Pierre par contrat passé le 2 juin 1756, de laquelle pièce le dit sieur Jean s'est emparé; qu'il sera en outre condamné à payer au demandeur, etc. Vide 2. Pigeau, p. 113.

La tradition symbolique est celle par laquelle on remet entre les mains de la personne à qui on entend faire la tradition d'une chose, non la chose même, mais quelque chose qui la représente et qui met en son pouvoir la chose dont il entend lui faire la tradition, cette tradition est équivalente à la tradition réelle qui serait faite de la chose même.

La tradition des titres d'une chose est aussi une tradition symbolique qui équivale à la tradition réelle de la chose. Pothier, Propriété Nos. 199 et 201, Pothier, Vente No. 314.

Dans ses Pandectes Pothier dit: *Aliud traditionis symbolicae exemplum est si instrumentum emptionis rei traditum.* 3 Pandectes, Inst. 696.

Par cette clause *dessaisine saisine*, Vide Pothier, vente No. 313, vide aussi, 1 Argou, page 187, où il dit: " Parmi nous, on met toujours une clause dans les contrats de vente, par laquelle le vendeur se dépouille et se démet de la propriété et de la possession de la chose vendue pour en saisir l'acquéreur, ce qu'on appelle tradition feinte; dès le moment que le contrat est parfait et accompli, tous les droits qui appartiennent au vendeur passent en la personne de l'acquéreur, de sorte que si le vendeur était propriétaire l'acquéreur devient aussi propriétaire."

Muller, dans son Promptuarium, dit: *Per traditionem instrumenti quod jus in re et titulum tradentis continet, res ipsa tradita esse censetur, licet res illa inconspectu non sit.* 7 Muller, Prompt. 520.

Province du Canada.

A son excellence le très-honorable James Bruce, comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur-général de la province du Canada, etc., etc. etc.

La pétition du très-honorable Edward Ellice, de Londres,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que votre pétitionnaire et sa famille ont possédé la seigneurie de Beauharnois pendant plusieurs années, et en l'année 1833, en considération d'une somme considérable payée à la couronne, votre pétitionnaire obtint une reconcession en franc et commun soccage de la dite seigneurie en vertu de lettres patentes de la couronne.

Que relativement à une portion des terres ainsi transportées et reconcédées, il devint nécessaire à votre pétitionnaire et ses auteurs d'instituer des actions contre un nombre de personnes injustement occupant des portions d'icelles, et ces personnes ont contesté la validité des lettres patentes accordées à votre pétitionnaire, sur le principe que la couronne avait des droits sur les dites terres.

Que votre pétitionnaire désire référer aux minutes du conseil passées et sanctionnées avant l'émission des lettres patentes, les dates desquelles sont mentionnées à la marge, et lesquelles minutes excluent, comme on le verra, directement la supposition d'aucun droit appartenant à la couronne touchant les terres en litige.

Que votre pétitionnaire est informé que des interventions au nom de la couronne sont requises dans les dites causes, pour maintenir les droits de votre pétitionnaire acquis en vertu de lettres patentes, et votre pétitionnaire considère qu'en justice il devrait lui être permis de faire usage du nom de la couronne pour les fins susdites.

Pourquoi il demande qu'il lui soit permis de faire usage du nom de la couronne et de celui du procureur et du solliciteur-général dans les procédés en question, soit sous forme d'intervention ou autrement, dans les poursuites actuellement pendantes ou qui seront portées sur les dites lettres patentes, votre pétitionnaire signifiant son désir que la couronne soit protégée contre les frais et dépens se rattachant aux procédures en question.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé,) JOHN ROSE,
Agent pour l'honorable Edward Ellice.

Montréal, 20 octobre 1852.

BUREAU DU SECRETAIRE.

QUEBEC, 22 novembre 1852.

MONSIEUR,—En réponse à la pétition préparée par vous au nom du très-honorable Edward Ellice, datée le 20 ult, j'ai reçu l'ordre du gouverneur-général de vous informer qu'il a plu à son excellence accéder à la permission demandée, à condition que toutes les plaidoeries au nom de sa majesté dans les actions qu'on se propose d'instituer soient en premier lieu soumises aux officiers en loi de la couronne pour le Bas-Canada, et qu'elles soient approuvées par eux, et qu'un cautionnement suffisant soit donné par l'appliquant pour éviter à la couronne les frais et dépens, présents ou à venir, qui pourront surgir de son intervention dans les poursuites en question.

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

John Rose, écuyer, avocat,
Montréal.

St. Remi, 9 août 1853.

HONORABLE MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre, pour être soumise à son excellence le gouverneur-général en conseil, une requête signée par 206 habitants de la paroisse de St. Jean Chrysostôme qui m'ont confié le soin de leurs intérêts.

Déjà, il y a un mois environ, je vous ai entretenu de cette affaire délicate qui intéresse un si grand nombre de familles respectables, qui espèrent que le gouvernement ne les sacrifiera pas à l'influence du puissant seigneur de Beauharnois.

Quand la législature paraît comprendre enfin que le moment est venu d'abolir le système seigneurial, système propre à favoriser les abus et les persécu-

tions sans nombre, il me semble que l'exécutif se mettrait en contradiction avec lui-même s'il prêtait au seigneur de Beauharnois son concours tout puissant pour faire passer les propriétaires que je défends sous son joug de fer, appuyé par une loi rendue *inconstitutionnellement dans le parlement impérial*.

Je suis d'autant plus fondé à émettre cette opinion que toutes les administrations précédentes ont refusé au seigneur de Beauharnois, le concours qu'il se flatte d'avoir enfin obtenu de l'administration actuelle. (Je veux parler de l'autorisation qui lui aurait été donnée récemment de poursuivre au nom de la couronne.)

Je n'insisterai pas d'avantage aujourd'hui, honorable monsieur, ce serait abuser de vos instants précieux.

Si l'exécutif, avant de prendre une décision, veut bien m'entendre ainsi que les amis des malheureux que je m'estime heureux d'avoir à défendre, je me tiens à vos ordres.

En attendant, je demeure,
Votre très humble serviteur,

(Signé)

J. O. BUREAU.

L'honorable A. N. Morin,
Secrétaire provincial, Québec.

A son excellence le très honorable James Bruce, comte d'Elgin et Kincardine, baron Bruce, de Kinross et de Torry, un des membres du très honorable conseil privé de sa majesté, capitaine général et gouverneur en chef des provinces de sa majesté, le Canada, le Nouveau Brunswick et la Nouvelle Ecosse et l'Isle du Prince Edouard, et gouverneur général de toutes les provinces de sa majesté sur le continent de l'Amérique du Nord, et vice-amiral d'icelles.

Vos pétitionnaires du comté de Beauharnois,

EXPOSENT TRES RESPECTUEUSEMENT :

Que depuis environ 30 à 40 ans, ils sont en bonne et paisible possession de près de 31,000 acres de terre, situés sur les limites de la seigneurie de Beauharnois, sans en faire aucunement partie, (township d'Hemmingford, subdivision de Jamestown, Russelltown et Edwardstown) district de Montréal.

Que la majeure partie de ces terres, alors sans aucune valeur quelconque, ont été défrichées, assainies par de nombreux cours d'eau, percées de chemins, traversées par des ponts sur tous les points convenables, et que des bâtiments d'habitation et d'exploitation y ont été édifiés à grands frais par vos pétitionnaires; ce qui a donné une grande importance non seulement aux dites propriétés, mais à celles dépendant des paroisses voisines, au grand avantage des habitants qui y sont établis en particulier, et des intérêts généraux de la province.

Qu'à différentes reprises le seigneur de Beauharnois a intenté des actions pour se faire déclarer seigneur et propriétaire de partie de ces terres, dans l'intention d'en expulser violemment vos pétitionnaires ou de leur dicter des conditions onéreuses, mais que ses différentes actions ont été par lui abandonnées sans qu'aucun jugement ait été rendu.

Qu'il suit de là, que ou vos pétitionnaires ont acquis par leur longue possession la propriété des terres susmentionnées, ou que la province du Bas-Canada seule peut les revendiquer comme faisant partie des terres de la couronne.

Pourquoi, dans une pareille circonstance, vos pétitionnaires, sans entendre aucunement nuire ni préjudicier à leurs droits et moyens tant à la forme qu'au

fond, viennent supplier très humblement votre excellence de vouloir bien aussitôt que possible, adopter les mesures les plus convenables pour ratifier, si besoin est, leurs droits de propriété.

Dans cette attente, vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

A. LERICHER, N. P.,

et 206 autres.

St. Chrysostôme, 4 juillet 1853.

MONTREAL, 23 septembre 1853.

MONSIEUR,—Une assemblée très considérable, tenue à Ste. Martine, comté de Beauharnois, le 22 août dernier, au sujet de la tenure seigneuriale, dans son vif intérêt pour un grand nombre de citoyens établis sur des terres qu'ils allèguent être dans le township d'Hemmingford, a cru devoir passer une résolution relative à leur position critique sur ces terres par le défaut de titres, en comptant sur moi pour la transmission de cette résolution à son excellence le gouverneur général, alors dans le pays, et pour assurer respectueusement son excellence de la confiance de cette assemblée qu'il serait fait de suite un examen approfondi des prétentions de ces citoyens à leur droit d'obtenir des titres de la couronne aux terres qu'ils ont établies par eux ou par leurs auteurs, afin qu'elles leur soient assurées ainsi qu'à leurs héritiers. Pour me conformer au désir de cette assemblée, j'ai l'honneur de vous transmettre, non pour son excellence le gouverneur général, attendu son absence, mais pour son excellence l'administrateur du gouvernement, copie de la résolution sus-mentionnée, en donnant les respectueuses assurances énoncées plus haut.

La sympathie que j'ai pour ces mêmes citoyens, à cause de leur incertitude s'ils garderont des terres établies par de longs et pénibles travaux sur la foi d'en obtenir de bons titres, ou acquises au prix de sommes, fruit de grandes épargnes et de bien des privations m'enhardit à joindre ma prière à celle de l'assemblée de Ste. Martine, afin que les garanties requises soient données, s'il est possible, pour assurer l'avenir d'un si grand nombre de familles.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre serviteur très humble,

(Signé,) OVIDE LEBLANC.

Suit copie d'une résolution passée par une assemblée des censitaires et propriétaires de terres en franc et commun soccage, dans la seigneurie de Beauharnois, tenue à Ste. Martine, le 22 août 1853 ;

Résolu 22,—Que cette assemblée croirait manquer de sympathie pour des citoyens malheureux dans ce comté, par suite du défaut de titres aux terres qu'eux et leurs auteurs ont défrichées et établies, et qu'ils ont possédées de bonne foi et publiquement pendant une longue suite d'années, si en terminant ses procédés, elle ne s'intéressait à leur sort auprès de son excellence le gouverneur général, en la suppliant de vouloir bien faire droit au plus tôt à leurs prétentions, soumises à son excellence dans une requête du quatre juillet dernier, par rapport à la propriété de ces terres situées dans le township d'Hemmingford, propriété que réclame le très honorable Edward Ellice, seigneur de Beauharnois, en prétendant qu'elles sont dans la seigneurie, sans toutes fois établir ce fait, ni procéder juridiquement pour obtenir droit sur sa réclamation, bien qu'il eut pu, depuis

bien des années, faire affirmer ce droit s'il eut établi la vérité de ses prétentions; et que cette assemblée en intervenant ainsi à titre de sympathie, le seul qu'elle ait, compte sur M. Ovide LeBlanc, représentant de ce comté en parlement, pour la transmission de la présente résolution à son excellence, et pour assurer respectueusement son excellence de la confiance qu'a cette assemblée qu'il sera fait de suite un examen approfondi des prétentions de ces citoyens relativement à leur droit d'obtenir des titres de la couronne pour les terres en question afin qu'elles leur soient assurées et à leurs hoirs et ayants cause.

Pour véritable copie.

(Signé) OVIDE LEBLANC.

SAINT JEAN CHRYSOSTÔME, 14 novembre 1853.

HONORABLE MONSIEUR,—Le 4 juillet dernier les habitants de cette paroisse au nombre de 206, ont adressé à son excellence le gouverneur général, par l'entremise de l'honorable secrétaire provincial, une requête ayant pour but d'obtenir la consécration définitive de leurs droits de propriété sur les terres qu'ils possèdent depuis un temps immémorial tant par eux que par leurs auteurs, pour éviter de nouvelles contestations avec le seigneur de Beauharnois. Nous avons lieu d'espérer une prompté décision, cependant jusqu'à ce jour nous n'avons pas même obtenu un accusé de réception de notre requête.

Pourtant notre demande a été appuyée par le conseil municipal du comté de Beauharnois; pourtant une assemblée publique de plus de 1,200 électeurs tenue à Sté. Martine, en août dernier (le 22) a passé une résolution spéciale destinée à exprimer leurs vives sympathies pour nos souffrances et manifester le désir qu'ils éprouvaient unanimement d'en voir bientôt le terme.

Un silence aussi prolongé nous paraît presque un déni de justice. Nous avons voulu en connaître la cause MM. D. Latte, de Montréal, et J. O. Bureau de Saint Denis, qui ont bien voulu prendre en mains la défense de nos droits ont été par nous invités à vouloir bien se rendre à Québec, pour connaître, si possible, les motifs qui déterminaient le gouvernement à garder, envers nous, un silence inexplicable.

Le sept du courant, ces messieurs se sont présentés dans les bureaux de l'honorable secrétaire provincial. Ils ont appris que notre requête vous avait été depuis longtemps transmise, pour avoir à faire un rapport. Présument que vous l'aviez fait et que les pièces étaient dans les bureaux de l'honorable M. Morin, commissaire des terres, MM. Bureau et Latte ont obtenu le même jour une audience de ce monsieur pour conférer avec lui. Votre rapport est encore attendu. A quoi tient ce retard? Nous l'ignorons. Permettez-nous de dire, honorable monsieur, que ce retard est bien préjudiciable aux intérêts de notre paroisse, du comté et des intérêts généraux du pays. Permettez-nous d'ajouter que cette négligence, pour ne pas employer un autre nom, nous fait douter du bon vouloir du gouvernement, quand les intérêts des pauvres habitants sont opposés à ceux des honorables seigneurs.

En effet, honorable monsieur, vous ne pouvez ignorer que, dans le courant de cette année, l'agent du seigneur de Beauharnois, ses avocats et notaires, etc., armés d'une lettre ou décision par vous récemment rendue, ont mis tout en œuvre pour nous soumettre au joug tyrannique de leur seigneur, qu'ils menacent de poursuivre en justice les citoyens qui veulent bien nous défendre, quand le gouvernement nous paraît déterminé à nous abandonner à la merci du seigneur de Beauharnois.

Nous aurions encore beaucoup à dire, honorable monsieur, mais nous ne voulons point aller aujourd'hui plus loin. Si contre notre attente nous étions

privés de l'appui du gouvernement, nous sommes bien déterminés à défendre nos droits par tous les moyens légaux et constitutionnels jusqu'à ce qu'ils soient reconnus. Veuillez bien, honorable monsieur, ne pas nous mettre dans le cas de recourir à cette impérieuse nécessité.

Dans cet espoir, nous avons l'honneur d'être avec respect, honorable monsieur,

Vos très humbles serviteurs,

(Signé.)

TIMOTHY GORMAN,

et 23 autres.

L'Honorable procureur-général Drummond.

MONTRÉAL, 17 février 1854.

HONORABLE MONSIEUR,—Le cœur plein d'une douleur profonde, je viens respectueusement vous rappeler la requête des malheureux habitants de St. Jean Chrysostôme, du 4 juillet dernier, au sujet des terres en litige avec le seigneur de Beauharnois. Le 7 novembre dernier M. Bureau et moi nous avons eu l'honneur de vous entretenir de cette affaire; l'absence de l'honorable procureur général, alors à New-York, ne nous permit pas d'apprendre pourquoi le rapport qui lui a été demandé avait été si longtemps retardé.

Depuis cette époque, le révérend M. Beaudry, curé de cette paroisse, mon ami, m'a appelé deux fois pour lui venir en aide afin de pacifier l'irritation causée par l'inaction du gouvernement, qu'on stigmatise du nom de deni de justice. Ce dévoué missionnaire de J. C. a écrit, ainsi que les personnes notables de la paroisse, à l'honorable M. Morin, du bureau des terres, pour lui peindre, sans détour, tous les maux sans nombre produits par la position qu'a prise le gouvernement. Tous l'ont supplié instamment d'user de toute son influence pour faire cesser le *statu quo* déplorable qui aggrave le mal, au lieu de le guérir. On avait lieu d'espérer que ces représentations légales et respectueuses amèneraient une décision trop longtemps retardée. D'un autre côté on devait croire que les agents du seigneur de Beauharnois s'abstiendraient de nouveaux actes de persécution jusqu'au jour où le gouvernement aurait dit son dernier mot. Que devons-nous penser aujourd'hui? Le gouvernement se renferme dans un dédaigneux silence. On n'accuse pas même la réception de nos lettres.

Les agents de seigneurs au contraire sont partout à l'œuvre, ou pour arracher des contrats, ou pour tyranniser ceux qui sont forts de leurs droits, et n'en veulent pas accepter. Le 13 janvier un pauvre habitant prévenu d'avoir coupé du bois est saisi par un constable, traîné devant un juge de paix à la solde du seigneur, et qui n'entend pas l'anglais; de suite il est condamné à l'amende et à des dommages intérêts, qu'il doit payer immédiatement, et faute de le faire, ce qui lui est impossible, il est envoyé pour un mois dans la prison de Montréal, à 15 lieues de son domicile, sans qu'on lui ait permis d'y rentrer pour y prendre un capot. Après quelques jours de détention un writ d'*habeas* est obtenu, l'illégalité du jugement est prononcée, et le malheureux prisonnier mis en liberté. Le 13 février, et dans les mêmes circonstances, le même juge de paix prononce un semblable jugement, contre le même prétendu délinquant; comme la première fois il est de nouveau conduit dans la prison de Montréal où il a été écroué le 15. Hier, le 16, sur un nouveau writ d'*habeas corpus*, je l'ai fait mettre en liberté. Maintenant il nous faut appeler des deux jugements, poursuivre le magistrat en dommages-intérêts, ce que nous ne manquerons pas de faire.

Que fera le gouvernement? Honorable monsieur, je suis chargé de vous le demander instamment. Vous le savez comme moi, les terres en litige sont près des lignes qui séparent le Canada des Etats-Unis. Ces terres, eux, ou leurs

pères, ou leurs auteurs, les ont conquises au prix de leur sang. Le gouvernement qui, de 1795 à 1848, a donné des millions d'acres de terre, dans les townships de l'est, à des spéculateurs, à des favoris, chassera-t-il loin de la patrie, de bons canadiens, s'ils ne veulent pas se soumettre au joug du seigneur de Beauharnois, qui n'a jamais été nominativement leur seigneur.

Le révérend M. Beaudry et moi nous ne pouvons croire à un pareil résultat, nous espérons encore *une bonne et prompte justice*.

Honorable monsieur, si la douleur qui m'accable m'a entraîné trop loin je réclame votre indulgence et vous offre mes excuses.

En attendant, j'ai l'honneur d'être,
Avec une respectueuse considération,
Votre très-humble serviteur,

(Signé,) D. LATTE.

L'honorable M. Chauveau,
Secrétaire provincial.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,
QUEBEC, 20 février 1854.

MONSIEUR,—L'affaire à laquelle se rapporte votre lettre du 17 courant est devant M. le procureur-général, et je puis vous informer que les officiers en loi de la couronne vont y porter leur attention sans délai.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) P. J. O. CHAUVÉAU.

D. Latte, écuyer,
Montréal.

CINQUIEME RAPPORT ANNUEL

DE L'ASSOCIATION ELGIN, présenté à l'ASSEMBLÉE ANNUELLE tenue le septième jour de septembre 1854.

OFFICIERS élus pour l'année commençant le neuf septembre mil huit cent cinquante-quatre.

Président :—JOHN FISHER, Ecuyer,

Vice-Présidents :—REV. MICHAEL WILLIS, D.D.

REV. ROBERT BURNS, D.D.

Trésorier :—JAMES SCOTT HOWARD, Ecuyer,

Secrétaires :—NATHAN GATCHELL, Ecuyer.

Directeurs.

REV. WILLIAM KING,
 " WILLIAM REID,
 " WILLIAM GREGG,
 " J. H. ROBINSON,
 MM. CHARLES BERCZY,
 PETER BROWN,
 A. T. McCORD,
 PETER FREELAND,
 JOHN LAIDLAW,
 JAMES SHAW,
 THOMAS HENNING,
 JOHN McNAB,

MM. R. H. BRETT,
 WM. R. ABBOTT,
 JAMES OSBORNE,
 WILLIAM MILLER,
 CHARLES ALLEN,
 JOHN BIRRELL,
 A. D. FERRIER,
 DONALD McCOLL,
 ARCHIBALD McKELLOR,
 E. C. CAMPBELL,
 ALFRED TRIPLET,
 J. B. OSBORNE.

CINQUIEME RAPPORT ANNUEL

En présentant le cinquième rapport annuel de l'Association Elgin, les directeurs doivent reconnaître la bonté de Dieu qui a accordé la santé et la prospérité à l'établissement de Buxton, pendant que la maladie sévissait dans les localités environnantes ; les directeurs doivent aussi rendre des actions de grâce pour le succès qui a déjà suivi les efforts qu'ils ont faits pour améliorer la condition sociale et morale des familles de couleur qui sont venues s'établir ici.

L'expérience d'une autre année est venue démontrer la possibilité du plan, et a servi à faire disparaître l'objection qu'on a si souvent soulevée contre l'amélioration sociale des gens de couleur dans cette province. Il n'y a plus à douter maintenant qu'une fois placés dans des circonstances favorables, ils sont aussi susceptibles d'amélioration que les émigrés qui viennent d'Europe sans moyens, et dans plusieurs cas, dans un état d'aussi grand dénuement que ces fugitifs mêmes. Tout ce qu'ils demandent c'est l'occasion de se maintenir, eux et leur famille, leur bras droit fera le reste.

Les personnes qui se sont établies sur des terres à Buxton étaient sans moyens pour la plupart. Un grand nombre y sont venus sans autre ressource que leur force même; ils ont eu à gagner les deniers pour faire le premier paiement; ils ont eu à bâtir leur propre maison suivant un modèle prescrit par l'Association, acheter leurs propres ustensiles d'agriculture, en un mot, ils ont eu tout à faire par eux-mêmes, et ils n'ont eu que l'occasion de développer leurs propres ressources naturelles. Une expérience de cinq années a démontré que non seulement elles se sont supportées elles-mêmes et leurs familles, mais qu'elles ont payé les versements sur leurs terres régulièrement à leur échéance. Elles ont aussi fait subir beaucoup d'améliorations à leurs terres, entre autres, en les embellissant, en ouvrant des chemins et en plantant des arbres fruitiers. Quoiqu'on leur eut accordé dix ans pour faire le paiement de leurs terres, plusieurs parmi elles ont déjà pris leurs actes, et quelques autres se préparent à en faire autant l'année prochaine. Avant dix ans, il y a tout lieu de croire que toutes ces personnes établies sur les terres auront pris leurs actes.

Il a été mentionné dans le dernier rapport que toutes les maisons de l'établissement étaient bâties d'après un modèle prescrit par le comité d'amélioration. Le modèle était 18 x 24, vingt pieds de haut, et la maison bâtie à trente-trois pieds du chemin, le front de la maison et du jardin devant être entouré d'une clôture en piquets. L'objet de cet arrangement était de donner une apparence élégante et uniforme à l'établissement entier. Tandis que dans l'établissement il n'était pas permis de construire des maisons inférieures au modèle, on pouvait bâtir en toute liberté mieux si on le voulait. Ce moyen a produit un bon esprit d'amélioration. Pendant l'année dernière on a bâti des maisons bien supérieures au modèle; et un individu a entrepris un cottage en brique,—le premier qui sera construit sur les terres de l'Association; d'autres, en brique et en charpente, seront construits sous peu d'années. On a trouvé de la terre glaise pour faire d'excellente brique. On en a fait 250,000 l'an dernier, et on pourra en fournir le même nombre l'an prochain.

Une grande raison du retard apporté au progrès de l'établissement, est le manque de bois d'échantillon, n'y ayant pas de moulins à scies dans les environs. La distance que les colons ont à le charroyer, et le prix qu'ils le paient, leur rend difficile de terminer leurs maisons et en empêche d'autres de bâtir des maisons en charpente si le bois était à bas prix et moins éloigné. Le bois de construction abonde, et ce bois pourrait devenir avantageux aux colons, s'il y avait un bon moulin à scie à vapeur bâti pour le couper et le préparer pour le marché. Le chêne pour la construction, seul, a été évalué par des juges compétens à \$57000; mais sans un moulin à scie, ces avantages ne peuvent servir de rien aux colons. Si l'Association construisait un moulin à scie et à farine à la vapeur pour l'avantage des colons, les deniers dépensés seraient remboursés dans l'espace de cinq ans, par la vente du bois d'échantillon, tout en apportant un grand bienfait à l'établissement. Sans cela, ils ne feront aucun progrès dans la construction des granges et dans l'amélioration de leurs résidences, et tout leur bois de construction précieux devra demeurer improductif.

Le progrès que les colons ont fait pendant les derniers douze mois dans la construction et le défrichement a été considérable. Les terres sont presque toutes

occupées. Environ 150 familles se sont établies sur les terres de l'Association Elgin et sur des fermes améliorées dans les environs; parmi ces familles, soixante-et-dix-sept ont bâti des maisons d'après le modèle, et la plus grande partie de ces maisons sont entourées d'une clôture en piquets et sont blanchies; huit d'entre elles sont supérieures au modèle. Des autres familles sont à faire des arrangements pour bâtir leurs maisons dans le cours de l'année prochaine.

Le nombre d'arpents défrichés et clôturés est de 726; le nombre d'arpents sur lequel le bois est coupé et qui sont prêts à être défrichés pour les travaux du printemps et de l'automne, est de 174. 334 arpents de la terre défrichée sont semés en grain: 95 en blé, 48 en avoine et 100 en autre espèce de grain, faisant en tout 577 arpents en culture. Ceci indique une augmentation sur l'année dernière de 226 arpents de terre défrichée et de 162 en culture.

Si les choses pouvaient être arrangées de manière à ce que les colons travaillassent durant toute l'année sur leurs propres terres, on pourrait facilement par ce moyen obtenir le double de défrichage et de culture. Nous espérons qu'avant un an il sera adopté quelque procédé au moyen duquel les colons se trouveront en état de consacrer plus de temps à leurs fermes et à leurs familles.

Il y a amélioration et dans le nombre et dans la qualité des animaux depuis l'année dernière. Le nombre des vaches et des bœufs est de 150; celui des chevaux, 38; des moutons, 25, et des cochons, 700. Le nombre des cochons est plus considérable que d'ordinaire,—plus considérable que la quantité de grain récolté dans l'établissement ne devrait le permettre; mais ils exigent peu de nourriture. Le gland a été en si grande abondance cette année et l'année dernière que c'est avec cela que les cochons ont été engraisés. Dans quelques endroits, le sol est littéralement couvert de faines et de glands. Il est d'usage de laisser errer les cochons dans les bois jusqu'au mois de décembre, temps vers lequel ils sont généralement en bon ordre pour la boucherie.

La santé, dans l'établissement, continue toujours à être prospère. Le jour du dimanche est toujours strictement observé comme un jour de repos. La plupart des colons le passent dans quelque lieu destiné au culte. La tempérance règne en maîtresse. Aucune liqueur enivrante n'est distillée ou vendue dans l'établissement. Les écoles et l'église sont bien fréquentées. Il y a 147 personnes sur le rôle de l'école du jour, et 125 sur celui de l'école du dimanche. Dans les deux écoles on a fait beaucoup de progrès dans les connaissances spirituelles et temporelles.

La population a augmenté si rapidement pendant la dernière année qu'une école ne peut pas suffire à tous les enfants de l'établissement; en outre, ceux des enfants qui résident dans la partie nord de l'établissement, sont trop éloignés de l'école centrale pour la fréquenter pendant toute l'année; cependant, les parents sont si désireux de voir leurs enfants recevoir l'éducation, qu'ils ont érigé une maison d'école à leurs propres frais, dans la vue d'avoir un instituteur pour cette école pendant au moins six mois dans l'année.

Les obligations actuelles de l'Association se montent à £2946 2s. 1d., savoir: au gouvernement, pour terre et intérêt, £2245 7s. 7d; actionnaires, pour versements et intérêt, £700 14s. 6d. L'actif se monte à £3516 7s., savoir: pour terres vendues et intérêt sur icelles, £3316 7s; terres non vendues, £200; laissant une balance de l'actif se montant à £510 4s. 11d. pour faire face aux dépenses courantes de l'Association.

Je certifie par le présent que l'état des recettes et dépenses de l'Association Elgin, tel qu'inséré dans le rapport d'icelle, ainsi que l'état de la propriété mobilière et immobilière de la dite Association ci-annexé est fidèle et correct.

N. GATCHELL, Secrétaire.

Assermenté pardevant moi ce 7me jour de novembre 1854.

JOSEPH ROGERS, J.P.

ASSOCIATION ELGIN.

EXTRAIT du compte du trésorier depuis le commencement jusqu'au 31 juillet 1854.

RECETTES.		£	s.	d.
Actionnaires—Versements sur actions		539	16	0
Acquéreurs de terre en paiement.....		1092	10	0
Intérêt sur do		58	6	7
Honoraires de transport		2	16	8
		£ 1693	8	10

PAIEMENTS.		£	s.	d.
Département des terres de la couronne en paiement pour terre et intérêt, etc.		1820	14	7
Dépenses contingentes, savoir, impression, avis, frais de port, papeterie, blancs d'actes, prime aux colons, etc.		155	9	7
Arpentage et division des terres.....		18	10	0
Salaire du secrétaire		112	10	0
Balance entre les mains du trésorier.....		91	4	8
		£ 1693	8	10

J. S. HOWARD,
Trésorier.

Vérfié.

SAMUEL SPREULL, }
JOHN L. EBBELS, } *Auditeurs.*

Précis des affaires de l'association Elgin, au 31 juillet 1854.

Dr.		£	s.	d.	£	s.	d.
Deniers entre les mains du trésorier.....					91	4	8
Divers acquéreurs de terre:—							
Montant des achats en 1851.....		1468	15	0			
do do 1852.....		1218	15	0			
do do 1853.....		958	5	0			
do do 1854.....		325	0	0			
Moins.....	£	3968	15	0			
Montants reçus en 1851.....	£250 0 0						
do do 1852.....	277 17 6						
do do 1853.....	195 8 0						
do do 1854.....	382 8 9						
		1105	4	8			
					2868	10	9
Porté en l'autre part					£ 2968	10	9

PRÉCIS des affaires, etc.—(Continuation.)

Dr.—(Continuation.)				£	s.	d.	£	s.	d.	
<i>Rapporté de l'autre part</i>							2863	10	9	
Profits et pertes, dépenses, etc. jusqu'au	31 juillet	1851	.....	77	11	7			
do do do	do	1852	.....	73	16	6½			
do do do	do	1853	.....	62	18	8½			
do do do	do	1854	.....	49	9	10			
do do intérêt,	do	1854	.....	65	7	4			
							329	4	0	
							£	3282	19	5
Av.										
Les actionnaires pour	montant de versements payés suivant la									
	cédule A, en 1851			425	0	0				
do do	do, en 1852			96	0	0				
do do	do, en 1853			28	0	0				
do do	do, en 1854			2	0	0	551	0	0	
Le département des terres de la couronne, pour coût de terres achetées, étant 6600 acres				2946	0	0				
Moins le montant payé suivant pièces justificatives, savoir:—										
Montant payé jusqu'au 31 juillet 1851				£382	5	0				
do do	do 1852			280	9	1				
do do	do 1853			201	14	0				
do do	do 1854			302	17	6				
				1167	5	7	1778	14	5	
Le compte des biens-fonds, per contrâ, pour 6280 acres vendus.				3968	15	0				
Moins.—Coût de terres comme susdit				£2946	0	0				
do arpentages				68	10	0				
				3014	10	0	954	5	0	
							£	3283	19	5

N. GATCHELL,

Secrétaire.

Vérfié.

SAMUEL SPREULL, }
JOHN L. EBBELS. } *Auditeurs.*

DENIERS EN CAISSE.

Dr.				£	s.	d.	
31 juillet	1854	Balance entre les mains du trésorier pour l'année dernière	.....	94	13	8
do do	do	Comptes reçus sur 520 acres vendus cette année	.....	32	10	0
do do	do	Versements sur terres anciennement vendues, dus cette année	.....	349	13	9
do do	do	do sur capital cette année	.....	2	0	0
do do	do	Intérêt reçu cette année	.....	37	17	4
do do	do	Honoraires de transports	.....	1	0	0
				£	517	14	4

DENIERS EN CAISSE.—(Continuation.)

			Av.		
			£	s.	d.
31 juillet	1854.	Payé au gouvernement pour terres achetées	302	17	6
do	do	do do sur intérêt	74	2	4
do	do	do .. Dépense cette année	19	9	10
do	do	do .. Salaire du secrétaire	30	0	0
do	do	do .. Balance entre les mains du trésorier	91	4	8
			£	517	14
					4

N. GATCHELL,
Secrétaire.

Vérfié.

SAMUEL SPREULL, }
JOHN L. EBBELS. } *Auditeurs.*

BIENS FONDS

		£	s.	d.
La quantité totale de terre que l'association a le droit de posséder suivant l'acte d'incorporation est de 9000 acres;				
1849—	Acheté du gouvernement, 4300 acres, 9s. par acre en moyenne	1947	10	0
1851—	do du gouvernement, 4300 acres, à peu près 9s. 6d. par acre	998	10	0
1852, 1853, 1854—	Rien n'a été acheté.			
	Balance portée ci-contre	1022	15	0
		£	3968	15
				0
1851—	Vendu à des cultivateurs, 2350 acres, pour	1468	15	0
1852—	do do 1900 do	1218	15	0
1853—	do do 1510 do	956	5	0
1854—	do do 520 do	325	0	0
		£	3968	15
				0
Montant d'intérêt dû au gouvernement, jusqu'au 31 juillet 1854		466	13	2
	Balance portée ci-contre	756	1	10
		£	1222	15
				0
Balance portée ci-contre, valeur en partie des terres		1022	15	0
320 acres de terre non vendus, évaluée à 12s. 6d. par acre		200	0	0
		£	1222	15
				0
Valeur nette de la balance des terres, 31 juillet 1854		£	756	1
				10

COMPTÉ DU CAPITAL.

	£	s.	d.
Versements payés en 1851	425	0	0
do do 1852	96	0	0
do do 1853	28	0	0
do do 1854	2	0	6
Valeur des actions payées jusqu'au 31 juillet 1854.....	£ 551	0	0

N. GATCHELL,
Secrétaire.

Vérifié.

SAMUEL SPREULL, }
JOHN L. EBBELS, } *Auditeurs.*

LISTE DES ACTIONNAIRES.

NOMS.	No. d'actions.	NOMS.	No. d'actions.	NOMS.	No. d'actions.
ALBION MILLS.		CAVAN.		John Scott.....	1
William Cook.....	2	Alexander Robertson.....	1	A. C. Buck.....	1
AYR.		Archibald Robertson.....	1	CORNWALL.	
Rév. Robert Lindsay.....	1	COLBORNE.		Rév. J. C. Quinn.....	1
BROCKVILLE.		Donald Robertson.....	1	COLLINGWOOD.	
Rév. John McMurray.....	3	COBOURG.		Charles Stewart.....	1
Adriel Sherwood.....	1	R. Langan.....	1	DEMORESTVILLE.	
BELLEVILLE.		Samuel Anthony.....	1	Rév. James Rogers.....	2
Nielhol Taylor.....	2	Robert Hudspeth.....	1	George Boulter.....	1
Rufus Holden.....	2	A. Jaffray.....	2	Matilda Boulter.....	1
Rév. W. Gregg.....	1	CHINGUACOUSY.		DOVER.	
BEACHVILLE.		Thomas Wallace.....	1	Donald McColl.....	2
William Hook.....	1	Robert Smith.....	1	DUNDAS.	
BEAMSVILLE.		CHATHAM.		William Dixon.....	1
J. B. Osborne.....	11	Rév. Angus McColl.....	1	James McIntyre.....	2
R. Morrow.....	1	Archibald McKellar.....	2	James Hamilton.....	1
BUXTON.		John Gleen.....	1	James Coleman.....	2
Rév. W. King.....	5	James C. Brown.....	1	Thomas H. McKenzie.....	2
W. Fields.....	1	Thomas Bell.....	1	R. S. Hunter.....	1
Green Due.....	1	Gabriel H. Green.....	1	William Miller.....	1
Enos Johnston.....	1	Benjamin Hunter.....	1	ELORA.	
James Shry.....	1	Edmund Harrison.....	1	James Stock.....	1
Jérôme Boom.....	1	Henry Harrison.....	1	Charles Allan.....	1
William Spriggs.....	1	Jerry Johnson.....	1	EKFRID.	
Anderson Stewart.....	1	Zike Frazer.....	1	William R. Sutherland....	1
BRAMPTON.		Enoch Roberts.....	1	EMERO.	
Samuel Wallace.....	1	CALEFONIA.		John D. Dent.....	1
John McCanness.....	1	Rév. Andrew Ferrier, D.D.	1	William Sutherland.....	1
BYTOWN.		George Brown.....	2	FERGUS.	
Rév. Noble F. English....	1	John Brown.....	1	Rév. G. Smillie.....	1

LISTE des ACTIONNAIRES.—(Continuation.)

NOMS.	No. d'actions.	NOMS.	No. d'actions.	NOMS.	No. d'actions.
John Watt.....	1	KINGSTON.		John Stothart.....	1
George Jardine.....	1	Donald McKay.....	1	SCARBOROUGH.	
Robert Emond.....	1	Rév. Robert F. Burns....	1	John Thom.....	2
Alexander D. Fordyce, jr..	1	LONDON.		SALTFLEET.	
James McQueen.....	1	Charles Monsurrat.....	1	Rév. George Cheyne.....	1
Peter McLaren.....	1	John Birrell.....	1	Alexander Morrison.....	1
FINGAL.		John Michie.....	1	SOUTHWOLD.	
Robert Blackwood.....	1	John Frazer.....	1	Alexander Steele.....	1
GWILLIMBURY OUEST.		Samuel McBride.....	1	STE. CATHERINE.	
Isaiah Irwin.....	1	William Begg.....	1	Bernard Foley.....	1
Donald G. McKay.....	1	H. Chisholm.....	1	Henry Gray.....	1
GRAFTON.		Edmond Raymond.....	1	John Creamer.....	1
John Munro, senior.....	1	Henry Matthewson.....	1	Alfred Triplett.....	1
GALT.		Thomas Craig.....	1	TRAFALGAR.	
Rév. John Bayne.....	1	Thomas C. Dixon.....	1	John Proudfoot.....	2
R. Ferrie (Doon Mills)....	2	William Hall.....	1	James Applebe.....	1
James Cowan.....	1	B. A. Mitchell.....	1	TORONTO.	
Peter Cook.....	1	G. M. Gunn.....	2	Walter Macfarlane.....	1
Adam Kerr.....	1	Lionel Ridout.....	1	John Laidlaw.....	1
A. H. Mowat.....	1	John Diamond.....	1	Rév. Docteur Willis.....	3
N. D. Fisher.....	2	William Clarke.....	1	Alexander McGlashan.....	1
Isaac Sours.....	1	A. B. Jones.....	1	Rév. Docteur Burns.....	2
Morris C. Lutz.....	1	Titus Basfield.....	1	Peter Brown.....	1
Samuel Graham.....	1	John Reives.....	1	George Brown.....	1
GUELPH.		Alexander Hamilton.....	1	Thomas Henning.....	1
Rév. R. Torrance.....	1	Aureli Jones.....	1	Peter Freeland.....	1
John McLean.....	1	Aaron Gibbs.....	1	Mad. Freeland.....	1
Alexander D. Ferrier.....	2	Margery Wilkinson.....	1	Thomas J. Fuller.....	1
Henry W. Peterson.....	1	NELSGN.		Betley et Kay.....	1
HALDIMAND.		Gilbert Bastedo.....	1	James Leask.....	1
James Thomas.....	1	NIAGARA.		A. T. McCord.....	1
HAMILTON.		Edward C. Campbell.....	1	Charles Berez.....	1
James Osborne.....	10	Mad. James Monroe.....	1	Andrew Hamilton.....	1
Alexander Davidson.....	1	John Davidson.....	1	Rév. John Jennings.....	1
John Fisher.....	10	James Lewis.....	2	J. G. Joseph.....	2
William P. McLaren.....	10	Hope Bullet.....	1	John Ewart.....	2
Aeneas Kennedy.....	10	Francis Lacey.....	3	S. Connor, L.L.D.....	1
James Walker.....	1	OAKVILLE.		Whittemore, Rutherford et	
D. McLellan.....	1	William Cantley.....	1	Cie.....	2
E. Cartwright Thomas.....	2	James Arnott.....	1	R. H. Brett.....	1
Richard P. Street.....	2	ORILLA.		Robert Maitland.....	1
Robert McKay.....	1	Rév. John Gray.....	5	George H. Cheney.....	1
James D. Mackay.....	1	PETERBOROUGH.		William Langley.....	1
Adam Goldie.....	1	Rév. John Gilman.....	1	Rév. William Rintoul.....	1
D. Buchanan.....	1	Andrew Cathcart.....	1	J. S. Howard.....	1
James Turner.....	1	William Hall.....	1	Allen McLean Howard.....	1
Fristraco Biekle.....	1	Rév. M. Rogers.....	1	Benjamin Torrance.....	1
R. W. Harris.....	1	Thomas G. Hazlitt.....	1	Elizabeth Dnlop.....	1
A. Wood.....	1	PICKERING.		Oliver Mowat.....	1
Rév. Alexander Gale.....	1	William Dunbar.....	1	John Salt.....	1
HOLLAND LANDING.		J. Miller.....	1	Robert Beckman.....	1
Douglas Laidlaw.....	1	PICTON.		John McNab.....	1
INGERSOLL.		PALERMO.		James Shaw.....	1
R. H. Carroll.....	1	P. L. Box.....	1	David Hollins.....	1
Rév. Robert Wallace.....	1	SMITH.		Adolphus Judah.....	1
Daniel Carroll.....	1	James McEwen.....	1	Thomas Tilley.....	1
Joseph Barker.....	1	James Harvey.....	1	James Johnson.....	1

LISTE des ACTIONNAIRES.—(Continuation.)

NOMS.	No. d'actions.	NOMS.	No. d'actions.	NOMS.	No. d'actions.
		WATERDOWN.		WOODSTOCK.	
Thomas Williams.....	1	Thomas Stock.....	1	Rév. William L. Ball.....	1
Daniel Davis.....	1	Henry F. Graham.....	1	John Douglas.....	1
George Brown.....	2	Read Baker.....	1	John Carter.....	1
John Herrard.....	2			Andrew Smith.....	1
N. Gatchell.....	1	WELLINGTON SQUARE.		ZORRA.	
Rév. William Reid.....	1	Rev. Alexander McLaren..	1	Rev. Donald McKenzie...	1
Rév. W. Ormiston.....	1			John M. Ross.....	1

CONSTITUTION.

[Adoptée le 7 Juin 1850.]

Attendu que le fonds social pour l'établissement et l'amélioration sociale et religieuse de la population de couleur du Canada, dans le Township de Raleigh, conformément à la Résolution passée à une assemblée publique tenue à Toronto, le 16 mars 1849, a été souscrit :—

Qu'il soit résolu.—I. Que nous, les actionnaires, nous constituons en une société sous les nom et titre de "l'Association Elgin" pour l'établissement et l'amélioration morale de la population de couleur du Canada.

II.—Que la régie de cette Institution sera dévolue à un Président et deux Vice-Présidents, un Trésorier, un Secrétaire et un Bureau de 24 Directeurs, qui seront choisis annuellement à une assemblée des actionnaires, cinq desquels Directeurs formeront un Quorum pour la transaction des affaires. Les Président, Vice-Présidents et Trésorier, étant aussi membres *ex officio*.

III.—Que tous les biens immeubles de la société, pour le présent, seront dévolus à trois Syndics pour être possédés temporairement en fidéi-commis pour les fins de la société, et seront transportés en fidéi-commis par la suite, de telle manière qui sera prescrite par acte du Parlement ou autre acte d'incorporation.

IV.—Qu'à toutes les assemblées du Bureau, le Président devra présider; ou en son absence un des Vice-Présidents; ou en leur absence le Trésorier; ou en son absence tel membre qui sera nommé à cette fin. La première assemblée du bureau devra avoir lieu à Toronto, le 21 Juin 1849.

V.—Que les devoirs du Bureau seront comme suit :—

1. Mettre à effet les objets que la société a en vue, en achetant du Gouvernement un morceau de terre des Réserves du Clergé, dans le Township de Raleigh, dans le District ouest du Canada.

2. Subdiviser et vendre les terres aux colons actuels à tels termes que le bureau pourra trouver être dans l'intérêt des acquéreurs et des actionnaires.

3. Employer toutes personnes et officiers subalternes pour le bon fonctionnement de l'Association, et en général, gérer toute les affaires de l'Association générale des actionnaires.

4. Faire telles règles et réglemens nécessaires à l'administration de toutes les affaires de la Société; telles règles et réglemens devant être soumis aux actionnaires à l'assemblée annuelle, et devant être sujets aux changements et à la révision de cette assemblée, s'il est jugé nécessaire.

5. Conserver un registre de tous leurs délibérations, signé par le Secrétaire, et contre-signé par le Président.

6. Soumettre à l'assemblée annuelle des actionnaires un état complet et détaillé des affaires de la compagnie aussitôt que possible.

VI.—Qu'aucun changement ne sera fait dans la constitution, excepté à l'assemblée annuelle, ou à une assemblée des actionnaires convoquée par le bureau à sa discrétion, ou par eux-mêmes, sur requisition de dix actionnaires; et qu'avis de telle assemblée sera donné aux actionnaires par circulaire, mentionnant l'objet de telle assemblée, un mois avant le jour d'icelle.

REGLEMENTS.

1. Que chaque fois qu'un quorum des Directeurs, avec le consentement du Président et des Vice-Présidents, ou d'une majorité d'entre eux, et non autrement, jugera à propos de convoquer une assemblée, il pourra le faire.

2. Que les Directeurs sont par le présent autorisés, avec le consentement et l'approbation du Président et des Vice-Présidents, ou une majorité d'entre eux, et non autrement, de nommer un comité de consultation qui devra s'assembler dans le Township de Raleigh. Le dit comité sera composé de trois personnes, lesquelles seront directeurs de l'association, et elles aviseront et se consulteront avec l'agent de l'Association, lequel devra résider et conduire les affaires dans Raleigh, ou si quelque difficulté s'élevait dans le dit Township de Raleigh, elle devra être communiquée au président ou en son absence aux Vice-Présidents, pour avis et ordre en pareils cas. Mais le comité et l'agent seront sujets au bureau principal des directeurs, et ils doivent faire rapport à l'assemblée annuelle.

3. Que tous les deniers dus à la société seront payés au trésorier, et son reçu pour iceux sera dans tous les cas une décharge suffisante.

4. Qu'aucun argent ne sera payé par le trésorier de cette association sans un ordre à cet effet, signé par le président, ou un des vice-présidents, et contre-signé par le secrétaire, et certifié par lui comme ayant été dûment entré dans les registres de l'association.

5. Afin que les membres de l'association puissent recevoir avis régulier de l'élection annuelle des officiers, etc., il est résolu que des circulaires seront envoyées par la maille à chacun des actionnaires au moins quatorze jours avant le premier Septembre de chaque année; et que pas moins de sept membres devront être présents avant que l'assemblée annuelle ou qu'aucune assemblée générale ne procède à la dépêche des affaires.

ACTE

Pour incorporer l'Association Elgin pour l'Établissement et l'Amélioration Morale de la Population de Couleur du Canada.

(10 Août 1850.)

Attendu qu'une Association a été formée dans le Haut-Canada par diverses personnes y résidentes, sous le nom de l'Association Elgin, pour l'établissement et l'amélioration morale de la population de couleur du Canada, dans la vue d'acheter des terres de la couronne et des réserves du clergé dans le Township de Raleigh, dans le Comté de Kent, et d'y établir des familles de couleur résidentes en Canada, d'un caractère moral approuvé; et attendu que les personnes ci-après nommées officiers et membres de la dite Association, et agissant au nom des membres d'icelle, ont demandé par pétition à être incorporées pour l'objet susdit. Et attendu qu'il est expédient d'accéder à la prière des dits pétitionnaires, sauf les dispositions et prescriptions ci-après établies: A ces causes qu'il soit statué par la très-excellente Majesté de la Reine, par et de l'avis et consentement du Conseil Législatif et de l'Assemblée Législative de la Province du Canada, constitués et assemblés en vertu et sous l'autorité d'un acte passé dans le Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, intitulé: "Acte pour réunir les Provinces du Haut et du Bas-Canada, et pour le gouvernement du Canada," et il est par le présent statué par l'autorité susdite, Que Skeffington Connor, Michael Willis, William King, Charles Berezy, John Thomas Matthews, John Scott Howard, Walter Macfarlane, Ezekiel F. Whittemore, Andrew T. McCord, Peter Freeland, John Ewart, John Laidlaw, James Brown, Andrew Hamilton, Peter Brown, James Osborne, Edward Cartwright Thomas, John Fisher, William P. McLaren, William Millar, George Davidson, John McLean, A. D. Ferrier, John Frazer, John Michie, A. B. Jones, Donald McCaul, Archibald McKellar, Thomas Campbell, Henry Garrett, Bernard Foley, Andrew Shaw, J. B. Osborne, James Dougall, Robert Watson, Rufus Holden, James Harvey, and Andrew Jaffray, avec toutes telles autres personnes qui sont maintenant ou qui étant dûment compétentes, pourront à l'avenir être associées pour l'objet ci-dessus mentionné, et leurs successeurs à perpétuité, formeront un corps politique et incorporé de nom et de fait, sous le nom de l'Association Elgin, et auront sous ce nom une succession perpétuelle et un sceau commun qu'elles pourront de tems à autre altérer, renouveler ou changer à volonté, et sous le même nom pourront de tems à autre et en tout tems à l'avenir, contracter et s'engager, poursuivre et être poursuivies, plaider et se défendre, et ester en justice dans toutes cours et places quelconques, et pourront aussi, elles et leurs successeurs de tems à autre et en tout tems à l'avenir acheter et posséder pour elles et leurs successeurs des terres de la couronne et des réserves du clergé dans le Township de Raleigh, dans le Comté de Kent, n'excedant pas neuf mille acres, à et pour l'usage de la dite compagnie, et les louer, transporter et aliéner en faveur de personnes de couleur du Canada, pourvu toujours, néanmoins, que les propriétés foncières qui seront possédées par la dite compagnie seront seulement celles dont la possession sera requise pour l'objet susdit et que rien de contenu dans le présent acte ne sera censé autoriser la dite association à devenir une compagnie de terres dans le sens de ce mot.

II.—Et qu'il soit statué, Que dans toutes et chaque poursuite en loi qui seront à l'avenir intentées contre la dite corporation, la signification de toute pièce de procédure à la résidence du président ou secrétaire, suffira pour obliger la dite corporation à comparaître et plaider à chaque poursuite, nonobstant toute loi, usage ou coutume à ce contraires.

III.—Et qu'il soit statué, Que les propriétés, affaires et intérêts de la dite corporation seront gérés et administrés par les officiers suivants, élus par les membres de la dite corporation, à l'assemblée annuelle mentionnée ci-après : un président, un premier et un second vice-président, un secrétaire, un trésorier, et vingt-quatre directeurs, dont cinq formeront un quorum pour la transaction des affaires ; les président, vice-présidents et trésorier étant aussi directeurs *ex-officio*.

IV.—Et qu'il soit statué, Que l'assemblée annuelle pour l'élection des dits officiers se tiendra à Toronto, à l'endroit où se tiendront les assemblées ordinaires de la dite corporation, le premier mercredi de septembre de chaque année, à midi ; et la dite élection se fera par ceux des actionnaires de la dite corporation qui seront présents à cet effet personnellement ou par procureur, et toutes les élections pour tels officiers seront faites au scrutin, et lorsqu'il surviendra quelque vacance parmi les directeurs par décès, résignation ou absence de la province, telle vacance sera remplie pour le reste de l'année dans laquelle elle arrivera par une personne qui sera nommée par les directeurs à une de leurs assemblées régulières.

V.—Et qu'il soit statué, Que chaque actionnaire aura droit à un nombre de votes proportionné au nombre d'actions qu'il aura sous son propre nom, et qu'il possédera depuis au moins vingt jours avant l'élection, suivant les règles suivantes, savoir : un vote pour chaque action jusqu'au montant de deux actions, et un vote par tout nombre de deux actions au-dessus de deux.

VI.—Et qu'il soit statué, Que dans le cas où il arriverait qu'une élection d'officiers ne serait pas faite le jour où en vertu de cet acte elle devrait être faite, la dite corporation ne sera pas pour cela censée dissoute, mais elle pourra légalement faire telle élection d'officiers, tout autre jour, de la manière prescrite par les réglemens et les ordonnances de la dite corporation.

VII.—Et qu'il soit statué, Qu'en attendant la première élection des officiers, tel que ci-dessus prescrit, les présens officiers de la dite association seront et continueront à être les officiers de la corporation établie par le présent, et que le président, ou en son absence de la cité de Toronto, l'un ou l'autre des vice-présidents, notifiera, sous un mois de la passation du présent acte, les membres de la dite corporation, par avertissement public publié dix jours d'avance au moins dans quatre papiers-nouvelles publiés dans différentes parties de la province, de s'assembler au lieu où se tiendront les assemblées ordinaires de la corporation à telle époque qui sera fixée dans tel avertissement, et les dits membres qui seront présens à l'époque ainsi fixée, ou la majorité d'iceux, feront l'élection d'un président, d'un premier vice-président, d'un second vice-président, d'un secrétaire, d'un trésorier et de vingt-quatre directeurs ; lesquels dits officiers, depuis le moment de leur élection à leurs charges respectives, continueront en icelles jusqu'au premier mercredi de juin alors suivant, et delà jusqu'à ce que d'autres aient été choisis pour les remplacer, et les nouveaux officiers entreront en fonction le premier lundi après leur élection.

VIII.—Et attendu que la somme de quatre mille livres courant, ou environ, a été souscrite par les membres de la dite association comme le capital d'icelle, par actions de dix louis chacune, et attendu qu'il peut être nécessaire d'augmenter le dit capital de la somme additionnelle de mille louis : A ces causes, qu'il soit statué, Que les dites actions ainsi souscrites comme susdit, formeront aussi partie du capital de la dite corporation, avec pouvoir pour la dite corporation de l'augmenter de mille louis aussi par actions de dix louis chacune, si elle le juge nécessaire aux fins de la dite corporation, et que le capital susdit pourra, après que vingt par cent auront été payés sur icelui, être transféré par les personnes respectives qui l'auront souscrit et le posséderont à toute autre personne ou per-

sonnes, et tel transfert sera inscrit dans un livre ou des livres qui seront tenus à cet effet par la dite corporation.

IX.—Et qu'il soit statué, Qu'immédiatement après la passation du présent acte, il sera et pourra être loisible aux directeurs de demander aux actionnaires de la dite corporation, en donnant soixante jours d'avis dans quatre papiers-nouvelles, publiés un à London, un à Hamilton, un à Toronto, et un à Kingston, un versement de vingt par cent sur chaque action, qu'ils pourront respectivement avoir souscrite dans l'association susdite, et que le reste des sommes ou actions des actionnaires sera payable le premier jour de juillet 1851, jusqu'à ce que la somme entière ou telle partie de la somme totale que les directeurs jugeront nécessaire pour les fins de l'association, ait été payée : Pourvu toujours, que les versements faits auparavant par aucun des actionnaires susdits seront crédités par les directeurs, lors de la demande de vingt par cent qui sera ainsi faite comme susdit.

X.—Et qu'il soit statué, Que si un actionnaire ou des actionnaires comme susdit, néglige de payer à l'époque fixée un versement ou tous versements qui seront légalement exigés par les directeurs comme dus sur une ou plusieurs actions, tel actionnaire ou actionnaires refusant ainsi ou négligeant de payer forfaira telle action ou actions comme susdit avec tout montant qui aura été déjà payé sur icelles, et les dites actions ou action pourront être vendues par les dits directeurs, et la somme en provenant, ensemble avec le montant déjà payé sur icelles, seront reçus et employés de la même manière que les autres deniers de la corporation : Pourvu toujours, que l'acquéreur ou les acquéreurs paieront à la dite compagnie le montant des versements exigés en sus du prix d'achat de l'action ou des actions ainsi achetées comme susdit, immédiatement après la vente et avant d'avoir droit au certificat du transfert de telles actions achetées comme susdit. Pourvu toujours, qu'il sera donné quinze jours d'avis de la vente de telles actions forfaites dans un ou plusieurs papiers-nouvelles publiés dans la cité de Toronto, et que les versements dus pourront être reçus pour racheter toute telle action forfaitée en tout tems avant le jour fixé pour la vente d'icelle : Pourvu aussi que les actionnaires pourront, à leur assemblée générale qui suivra telle forfaiture, relever de telle forfaiture ou de partie d'icelle, par une résolution par écrit qui sera passée à telle assemblée, mais non en aucun autre tems ni d'aucune autre manière.

XI.—Et qu'il soit statué, Que les diverses personnes qui ont souscrit quelque somme d'argent dans l'association, ou leurs représentans personnels respectivement, paieront les sommes respectivement ainsi souscrites ou telles parties d'icelles qui seront de tems à autre demandées par les directeurs ; et à l'égard des dispositions contenues dans le présent acte pour exiger le paiement des versements, le terme Actionnaire comprendra toute personne qui possède du capital dans la dite corporation, ou qui aura souscrit le prospectus original de l'association, ou l'engagement de prendre des actions en icelle, et comprendra aussi le représentant légal personnel de tel actionnaire ou personne susdite.

XII.—Et qu'il soit statué, Que si quelqu'actionnaire manque de payer un versement à l'époque fixée par les directeurs pour le paiement d'icelui, il sera alors loisible à la compagnie de poursuivre tels actionnaires pour le montant de tel versement, dans toute cour de loi de cette province (ayant juridiction compétente à l'égard du montant à recouvrer) et de le recouvrer avec l'intérêt légal, et si la compagnie poursuit un actionnaire en vertu de l'autorité du présent acte, telle poursuite n'affectera en rien la forfaiture de l'action ou des actions de tel actionnaire.

XIII. Et qu'il soit statué, Que dans l'instruction de telle action, il suffira pour la compagnie de prouver que le défendeur, à l'époque où fut faite telle demande

de versement, était propriétaire d'une ou plusieurs actions dans l'entreprise (et lorsqu'il n'y a eu aucun transfert des actions; alors la preuve de la signature à l'engagement original de prendre du capital sera une preuve suffisante de la possession de capital au montant souscrit) et que telle demande a été réellement faite, et tel avis d'icelle donné tel que requis, et il ne sera pas nécessaire pour l'association de prouver la nomination des directeurs qui auront fait telle demande ou aucune autre matière quelconque, et la compagnie aura droit de recouvrer ce qui sera dû sur telle demande de versement avec intérêt.

XIV.—Et qu'il soit statué, Que lorsque des versements seront demandés par les directeurs, tous tels versements seront censés payables au trésorier de l'association pour le tems d'alors.

XV.—Et qu'il soit statué, Que dans toute action ou poursuite par ou contre l'association, sur un contrat ou pour quelqu'autre affaire ou chose que ce soit, tout actionnaire sera témoin compétent, et son témoignage ne sera pas jugé inadmissible pour cause d'intérêt.

XVI.—Et qu'il soit statué, Que les directeurs pour le tems d'alors, ou un quorum d'iceux, auront pouvoir de faire et signer toutes telles règles et réglemens touchant l'achat, gestion et aliénation de terres, propriétés, biens et effets de la dite association, et l'établissement et l'amélioration des dites terres, et aussi touchant les devoirs des officiers et serviteurs de la dite corporation, et ils auront aussi pouvoir de nommer autant d'officiers et serviteurs qu'ils jugeront nécessaire pour les affaires de la dite corporation, avec les salaires qu'ils jugeront convenables : Pourvu toujours, que le prix fixé par les dits directeurs pour les terres de la dite corporation n'excédera pas le prix payé au gouvernement, d'un montant au-delà de ce qui sera suffisant pour subvenir aux dépenses de la dite corporation pour aucun des objets ci-dessus mentionnés, et six par cent d'intérêt par année sur les actions souscrites : Pourvu aussi, que si, lors du règlement final des affaires de la corporation, tel que prescrit ci-après, il se trouve un surplus après le paiement des actions souscrites et l'intérêt à six par cent, tel surplus sera employé à l'amélioration du dit établissement de la manière déterminée par les directeurs.

XVII.—Et qu'il soit statué, Qu'aussitôt que toutes les terres ainsi achetées par la dite corporation seront établies et payées à la dite corporation, les affaires de la dite corporation seront liquidées et les actionnaires d'icelle recevront le montant de leurs actions ou de tels versements qui auront été payés sur icelles; avec en outre six par cent d'intérêt : Pourvu toujours, que rien de contenu dans le présent acte ne sera censé empêcher les directeurs, en aucun tems, après que le prix du gouvernement pour les dites terres aura été payé par la dite corporation, et que toutes les dettes et obligations d'icelle auront été entièrement acquittées, de rembourser aux actionnaires, au prorata, toute proportion du capital payé que les directeurs jugeront à propos, et l'intérêt, sans attendre la liquidation finale des affaires de la dite corporation.

XVIII.—Et qu'il soit statué, Qu'il sera et pourra être loisible au gouvernement ou à la personne administrant le gouvernement de la Province pour le tems d'alors, d'exiger de la dite corporation des états fidèles sous sermens (lequel serment tout juge de paix est par le présent autorisé à administrer,) des recettes et des dépenses de la dite corporation, et un état des biens meubles et immeubles possédés par la dite corporation sera mis devant chacune des branches de la Législature Provinciale, sous quinze jours après l'ouverture de chaque session d'icelle.

XIX.—Et qu'il soit statué, Que les biens meubles et immeubles possédés actuellement par l'association incorporée par le présent acte, ou par toute personne en fidéi-commis pour icelle, seront et ils sont par le présent dévolus à la dite

corporation qui sera responsable de toutes dettes et obligations de la dite association, et pourra recouvrer toutes réclamations et faire exécuter toutes obligations en faveur d'icelle.

XX.—Et qu'il soit statué, Qu'aucun membre de la dite corporation ne sera en sa qualité privée ou naturelle responsable d'aucune dette ou obligation contractée par la dite corporation.

XXI.—Et qu'il soit statué, Que rien de contenu dans le présent acte n'affectera en aucune manière que ce soit les droits de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ou d'aucune personne ou personnes que ce soit, corps politique ou incorporé, à l'exception seulement des personnes ou corps mentionnés ci-dessus.

XXII.—Et qu'il soit statué, Que le présent acte sera censé et considéré être un acte public.

IMPRIMÉ PAR LOUIS FERRAULT, RUE ST. JOACHIM, QUÉBEC.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative, en date du 15 septembre dernier, demandant une cédula contenant les noms de tous les concussionnaires publics, y compris toutes les balances dues par les comptables publics.

Par ordre,

PIERRE J. O. CHAUVEAU,
Secrétaire.

Bureau du secrétaire,
Québec, 20 novembre 1854.

CECULE contenant les noms des concessionnaires du gouvernement du Canada et des ci-devant gouvernements du Haut et du Bas-Canada, incluant toutes les balances dues par les comptables publics et non payées au fonds consolidé, ou à aucun fonds spécial, ainsi que les sommes qu'ils doivent respectivement, les noms de leurs cautions, et le montant pour lequel telles cautions sont séparément ou conjointement responsables, jusqu'au 31 janvier 1854.

Noms des concessionnaires.	Emploi par eux occupé.	Gouvernement du		Gouvernement du Canada.		Noms des cautions.	Montant dont les cautions sont responsables.
		Haut-Canada.	Bas-Canada.	Fonds consolidé.	Fonds spécial.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.		
Feu Sir J. Caldwell.	Receveur-général, H. C.					Aucun.	
G. H. Markland.	Secrétaire de la corp du clergé H. C., à compte des fonds d'école de grammaire.	627 0 1				Hypothèque sur propriété.	
R. H. Hamilton.	Offic. de marin, port de Québec				1381 12 11	Les cautions ont payé le mon. pour lequel elles s'étaient obligées, £1000.	
Ed. Macgauran.	Réregistr. et trés. de la maison de la Trinité, Montréal				89 15 8	Les cautions ont été poursuiv. mais à cause d'infor. dans le caut. l'action a été déboutée.	
Feu John Chisholm.	Collecteur des douanes, port d'Hamilton.			2477 17 6		Poursuivies.	
John Burwell.	Collecteur des douanes, port de Burwell.	149 5 4				Inconnues.	
R. D. Fraser.	Collecteur des douanes, port de Brockville.	527 16 2				Inconnues.	
John Bostwick.	Collecteur des douanes, Port Stanley.	148 3 10				Inconnues.	
Wm. Anderson.	Collecteur des douanes, port de Sandwich.	196 16 9				Inconnues.	
Alex. Kirkpatrick.	Réplagant le collecteur des douanes, port de Chippawa.	25 1 0				Inconnues.	
Feu l'Hon. James Kerby.	Collecteur des douanes, port de Fort Erie.			544 16 2		(T. C. Street.	250 0 0
R. Bullock.	Collecteur des douanes, port de Newcastle.			200 16 8		(O. T. Macklem	250 0 0
L. FitzGerald.	Collecteur des douanes, port de Newcastle.			49 11 4		(S. Derbyshire	250 0 0
H. H. Jones.	Inspecteur du revenu, district de Newcastle.	510 2				(Col. McDonald.	250 0 0
W. A. McFrae.	Inspecteur du revenu, Kent et Lambton.					(John Nolan	250 0 0
Feu J. Moberly.	Inspecteur du revenu, district de Simcoe.			18 7 6	211 17 6	(John McHale	250 0 0
Henry Beasley.	Trésorier du district de Gore.				308 13 7	Inconnues.	
T. H. Johnson.	Trésorier des comtés de Prescott et Russell.				55 11 5	(Jos. Woods	125 0 0
D. S. Marquis.	Inspecteur du revenu, district de Kamouraska.			23 9 6	1 16 0	(H. D. Eberts	125 0 0
J. S. Smith.	Député greffier de la couronne, Frontenac, Lennox et Adington.			28 16 1	11 13 10	(Clark Gamble	250 0 0
G. H. Sache.	Député greffier de la couronne, Lanark et Renfrew.			49 0 3	13 3 9	(W. H. Boulton	250 0 0
Feu R. Focquette.	Député greffier de la couronne, Oxford.			34 15 4	6 15 0	(C. C. Ferrie	1000 0 0
F. H. Johnson.	Député greffier de la couronne, Prescott et Russell.			11 2 6	4 10 0	(D. E. Beasley	1000 0 0
G. W. Whitehead.	Adjudicataire des chemins de London et Brantford.			962 10 5		(C. P. Tredwell	500 0 0
G. W. Boggs.	Adj. du chemin de London et Port Stanley, et autres ch. dans le Canada Ouest.			£10 10 4		(E. Kellogg	500 0 0
G. Merrigold.	Adj. des chemins de Toronto			668 13 4		(C. Johnson	500 0 0
Hugh Brown.	Adjudicat. des chemins d'Hamilton et Brantford.			104 1 8		(A. Martineau	250 0 0
G. Malone.	Adjudicat. des chemins d'Hamilton et Brantford.			21 14 4		(D. Marquis.	250 0 0
Jas. Stewart.	Adjudicat. des chemins d'Hamilton et Brantford.			10 0 0		Aucun de donné.	
Bell et Lees.	Adjudicat. des chemins d'Hamilton et Port Dover.			150 16 8		Aucun de donné.	
Leonard Clark.	Adjudicataire des chemins de Toronto nord.			106 0 0		Aucun de donné.	
Jas. Walker.	Adjudicataire des chemins de Toronto nord.			46 13 6		Aucun de donné.	

Les cautionnements, il parait, sont actuellement en la possession de l'officier en loi de la couronne, Toronto, et les noms des cautions ne sont pas enregistrés dans ce département.

CEDULE contenant les noms des concussionnaires, etc.—(Continuation.)

Noms des concessionnaires.	Emploi par eux occupé.	Gouvernement du		Gouvernement du Canada.		Noms des cautions.	Montant dont les cautions sont responsables.
		Haut-Canada.	Bas-Canada.	Fonds consolidé.	Fonds spécial.		
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.		£ s. d.
E. Henderson	Adj. du chemin d'York ouest.			19 0 0		Les cautions, il parait, sont actuellement en la possession de l'officier en loi de la couronne, Toronto, et les noms des cautions ne sont pas enregistrés dans ce département.	
James Beaty	Président de la compagnie du chemin de Toronto.			864 19 6			
James Rowe	Président de la compagnie du ch. de fer de Whitby et lac Scougog et lac Huron.			589 9 0			
E. Normand	Adjudicataire du pont St. Maurice.			228 0 0			
François Noël	Adjud. du pont de Batiscan et et Ste. Anne de la Pérade.			34 5 0			
Louis Bercler	Adjudicataire du pont de Ste. Anne de la Pérade.			14 9 2			
F. X. Lafèche	Adjudicataire du pont de Ste. Anne de la Pérade.			4 7 0			
T. Lavigny	Adjudicat. du pont Duchêne			10 0 0			
Thos. Webster	Adjudicataire du pont Nicolet.			55 0 0			
Syndics aux Diens de Jno. et Geolives.	Adjudicat. de la traverse entre Kingston et Wolfe Island.			42 10 0			
L'Hon. M. Cameron	Adjud. de la traverse de P. Sarina à Desmond dans Huron.			75 0 0			
E. Campbell	Adjudic. de la traverse Oliver sur le lac Rideau.			2 10 0			
Feu L. Davenport	Adjudicataire de la traverse de Sandwich au Détroit.			292 10 0			
Alex. Becket	Adjud. de la traverse Harris's Pt. Marl. à Kemptville, aboutissant à Oxford.			7 11 2			
Amable Foubert	Adjudicataire de la traverse de Cumberland sur l'Outaouais			1 5 0			
C. McNabb	Adjud. de la traverse sur la riv. Outaouais, en bas de Hytown.			12 0 0			
Thos. Humphries	Adjudicataire de la traverse de Queenston à Lewiston.			705 3 9			
John McGregor	Adjud. de la traverse Wallaceburg, sur la riv. Sydenham.			33 5 0			
Andrew Smith	Adjud. de la traverse sur la riv. Ste. Clair jusqu'à Newport, Michigan.			3 0 0			
John Bell	Adjud. de la traverse sur la riv. Sydenham à Wallaceburg.			107 10 0			
E. R. Wheeler et J. A. Inwood.	Adjud. de la traverse de Gana noque jusq. Clayton dans les Etats-Unis.			9 0 0			
James Holden	Adjud. de la traverse de Williamsburg O. à Haddington.			31 5 0			
François Baby	Adjudicataire de la traverse de Windsor à Détroit.			173 7 8			
Hiram Hulford	Adjud. de la traverse de Cole.			3 5 0			
William Foster	Adjudicataire de la traverse de Queenston à Lewiston.			86 9 8			
E. Campbell	Adjudic. de la traverse Oliver.			3 15 0			
Ira Gould	Adj. du lot hydraulique sur le bassin au canal Lachine.			432 0 0			
Benj. Chatly	Adjudicat. d'un lot de moulin au canal Williamsburg.			61 10 0			
Grant et Hall	Adjudicataires des lots Nos. 18 et 19, sur le canal Lachine.			161 5 0			
François Doré	Adj. d'un lot sur le can. Lachine.			20 0 0		Aucun, mais le pouvoir d'eau peut leur être oté.	
P. V. A. Dorland	Adjud. de la traverse de Dorland's Point, Adolphustown, à Stone Mills, Marysburg.			2 10 0			
Felix Glackmeyer	Commis chargé de la collection de l'intérêt sur les débetures du feu de Québec.			1500 0 0		{ E. Glackmeyer . 500 0 0 L. Prévost (*) . 500 0 0 (* Il paie son cautionnement par versement.	
Totaux . . .		7820 10 4	37655 3 2	11700 14 7	3313 6 1		£ 7250 0 0

JOS. CARY,
Député Insp. Gén.

Bureau de l'inspecteur-général,
Québec, 16 novembre 1854.

QUEBEC :
IMPRIME' PAR LOVELL ET LAMOUREUX,
RUE LA MONTAGNE.

R É P O N S E

A une adressé de l'Assemblée Législative, à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 16 du mois dernier, priant Son Excellence de faire mettre devant la Chambre, " un état indiquant les recettes provenant de toutes sources quelconques et les dépenses sur le Canal Rideau pendant les deux dernières années fiscales, y compris le nom de chaque officier, serviteur ou agent, et le salaire et autres émoluments reçus par les dits officiers, serviteurs et agents ou ce qui leur a été séparément dû pendant cette période et indiquant les sommes reçues ou qui sont dues pour terres aliénées par vente ou bail par le gouvernement de Sa Majesté sur la ligne du dit canal ou à son terminus inférieur."

Par ordre.

P. J. O. CHAUCHEAU,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 20 Novembre 1854.

BUREAU DE L'ORDONNANCE,

Bytown, 1er Novembre 1854.

Etat indiquant les recettes et dépenses sur le Canal Rideau durant les deux dernières années fiscales (1852-3 et 1853-4;) avec le nom de chaque officier, serviteur ou agent y employé, et le salaire et les émoluments à eux dus durant cette période et les sommes reçues ou dues pour terres vendues ou cédées à bail sur la ligne du dit canal ou à son terminus inférieur. Transmis conformément à la lettre du gardien de l'Ordonnance, (quartier général) en date du 17 octobre 1854.

RECÈTTES.				DÉPENSES.			
	£	s.	d.		£	s.	d.
Années 1852-53.....	2429	17	7	Années 1852-53.....	10562	0	8
Années 1853-54.....	2640	1	2	Années 1853-54.....	8941	5	1
Courant.....£	5069	18	9	Courant.....£	19508	5	4

NOMS des OFFICIERS et SERVITEURS, etc., avec leur SALAIRE et ÉMOLUMENTS.

N O M S :	1852-53.				1853-54.			
	Salaire.		Émoluments.		Salaire.		Émoluments.	
	Courant.		Courant.		Courant.		Courant.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
<i>Département du Garde Magasin.</i>								
Garde Magasin, P. Monsell.....	340	13 4	128	1 6	352	16 8	128	1 6
1er Commis, Thomas McDonald.....	206	16 8	53	12 11	206	16 8	53	12 11
2d Commis, James Duff.....	109	10 0	53	12 11	121	13 4	53	12 11
Huissier d'Ordonnance, James Forsyth ..	88	16 4	14	16 2	88	16 4	14	16 2
Gardien du Bureau.....	55	10 2	14	16 2	55	10 2	14	16 2
<i>Département du Génie Royal.</i>								
Commis des travaux, C. H. Harvey.....	244	4 11	53	12 11	244	4 11	53	12 11
Commis, William Clegg.....	222	0 10	53	12 11	222	0 10	53	12 11
Surintendant de travaux, J. Fitzgibbon ..	247	11 0	53	12 11				
do do John Grist.....	155	2 6	53	12 11				
Gardien du Bureau, P. Cooper.....	51	11 1	27	11 4	51	11 1	27	11 4
<i>Eclusiers.</i>								
William Addison.....	82	2 6			82	2 6		
James Pilson.....	63	17 6			63	17 6		
William Mitchell.....	63	17 6			63	17 6		
David Forster.....	63	17 6			63	17 6		
John Rogers.....	73	0 0			73	0 0		
George Shepherd.....	63	17 6			63	17 6		
John Newman.....	63	17 6			63	17 6		
Thomas Newman.....	63	17 6			63	17 6		
John Johnston.....	73	0 0			73	0 0		
George Newsome.....	63	17 6			63	17 6		
Edward Mills.....	63	17 6			63	17 6		
Daniel Buck.....	63	17 6			63	17 6		
Alexander Matheson.....	73	0 0			73	0 0		
John Jones.....	63	17 6			63	17 6		
Abraham Pearson.....	63	17 6			63	17 6		
Archibald Sands.....	63	17 6			63	17 6		
Daniel McDonald.....	63	17 6			63	17 6		
William Fleming.....	63	17 6			63	17 6		
John Purcell.....	63	17 6			63	17 6		
Peter Sweeney.....	73	0 0			73	0 0		
Phillip Clogg.....	73	0 0			73	0 0		
William Beal.....	63	17 6			63	17 6		
John Brady.....	82	2 6			82	2 6		

Nombre total des éclusiers sur le canal Rideau, chacun desquels occupe une résidence Officielle à la Station.

<i>Journalières Permanents.</i>								
Michael Gleeson.....	51	7 6			51	7 6		
Thomas Lindsay.....	51	7 6			51	7 6		
Charles Peegan.....	51	7 6			51	7 6		
Joseph Nevings.....	51	7 6			51	7 6		

NOMS des OFFICIERS et SERVITEURS, etc., avec leur SALAIRE et ÉMOLUMENTS.—(Continuation.)

N O M S .	1852-53.						1853-54.					
	Salaire			Émoluments.			Salaire.			Émoluments.		
	Courant.			Courant.			Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Journaliers Permanents.—(Continuation.)</i>												
Joseph Johnston	51	7	6				51	7	6			
Patrick O'Hara	51	7	6				51	7	6			
Patrick Rail	51	7	6				51	7	6			
William James	51	7	6				51	7	6			
John McGillivray	51	7	6				51	7	6			
William Bolton	51	7	6				51	7	6			
James Simmons	51	7	6				51	7	6			
John Dennison	51	7	6				51	7	6			
Arthur Kenny	51	7	6				51	7	6			
John Fitzgerald	51	7	6				51	7	6			
Patrick	51	7	6				51	7	6			
John Sergeant	51	7	6				51	7	6			
<i>Journaliers employés temporairement durant la saison de la navigation seulement.</i>												
William Adamson	34	10	0				34	10	0			
John Bleaney	34	10	0				34	10	0			
George Baskerville	34	10	0				34	10	0			
William Black	34	10	0				34	10	0			
James Brown	34	10	0				34	10	0			
Philip Brady	34	10	0				34	10	0			
Peter Curran	34	10	0				34	10	0			
John Conway	34	10	0				34	10	0			
John Coleman	34	10	0				34	10	0			
Peter Duffly	34	10	0				34	10	0			
Daniel Delaney	34	10	0				34	10	0			
Michael Doyle	34	10	0				34	10	0			
Thomas Gunn	34	10	0				34	10	0			
James Gleeson	34	10	0				34	10	0			
John Gilroy	34	10	0				34	10	0			
James Glenn	34	10	0				34	10	0			
James Heavy	34	10	0				34	10	0			
William Hanton	34	10	0				34	10	0			
John Johnston	34	10	0				34	10	0			
William Lavender	34	10	0				34	10	0			
Patrick Looney	34	10	0				34	10	0			
Robert McCloy	34	10	0				34	10	0			
Patrick Müller	34	10	0				34	10	0			
Arthur McKowen	34	10	0				34	10	0			
Patrick McGowan	34	10	0				34	10	0			
Michael McDermott	34	10	0				34	10	0			
Charles McRitchie	34	10	0				34	10	0			
Richard Maswell	34	10	0				34	10	0			
John Molton	34	10	0				34	10	0			
Samuel McMin	34	10	0				34	10	0			
Anthony McLaughlin	34	10	0				34	10	0			
Owen McDermott	34	10	0				34	10	0			
Michael Mooney	34	10	0				34	10	0			
Richard Nowlan	34	10	0				34	10	0			

NOMS des OFFICIERS et SERVITEURS, etc., avec leur SALAIRE et ÉMOLUMENTS.—(Continuation.)

N O M S .	1852-53.						1853-54.					
	Salaire.			Émoluments.			Salaire.			Émoluments.		
	Courant.			Courant.			Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Journaliers employés temporairement durant la saison de la navigation seulement.—</i> (Continuation.)												
Joseph Nevings.....	34	10	0				34	10	0			
James Nowlan.....	34	10	0				34	10	0			
Felix O'Neil.....	34	10	0				34	10	0			
Thomas Pettipiece.....	34	10	0				34	10	0			
John Phillips.....	34	10	0				34	10	0			
Benjamin Piper.....	34	10	0				34	10	0			
John Purcell.....	34	10	0				34	10	0			
Philip Tobin.....	34	10	0				34	10	0			
Martin Wallace.....	34	10	0				34	10	0			
James Westerman.....	34	10	0				34	10	0			

Les journaliers temporaires sont sujets à des changements continus.

SOMMES REÇUES ou DUES pour TERRES VENDUES ou DONNÉES A BAIL.

1852-1853.....£459 16s. 10d. | 1853-1854.....£371 7s. 2d.

P. MONSELL,
Garde Magasin de l'Ordonnance.

(Copie.)

BUREAU DE L'ORDONNANCE.

CANAL RIDEAU, Bytown, 31 Mars 1854.

Liste de paiement des éclusiers et journaliers employés aux endroits ci-dessus mentionnés, entre le 1er et le 31ème jours de mars 1854, dans les divers services du département, tels que ci-après spécifiés et qui ont été dûment autorisés, en vertu des instructions du Garde-Magasin de l'Ordonnance, au canal Rideau, les diverses personnes reconnaissant par les reçus ci-joints avoir reçu de P. Monsell, écr., Garde-Magasin de l'Ordonnance, les sommes portées en regard de leurs noms respectifs, les taux de paiement étant ceux qui ont été sanctionnés par les Honorables Bureaux, ordres généraux du 26 août 1842, du 29 avril 1850, du 12 septembre 1851, ^{N.} ₁₇₇₃

SERVICES REMPLIS à garder les STATIONS d'ÉCLUSES, SURVEILLER les RÉPARATIONS, RÉTABLIR et NETTOYER le MÉCANISME des ÉCLUSES et RÉPARER le CHEMIN de HALAGE.

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 31 Mars 1854.					Par qui reçue.			
		Jours.			Somme.					
STATIONS ET NOMS.		Ordinaire.	Extra.	Dimanches.		Salaire par jour.				
					£		s.	d.		
B. O. 17 Juin 1844	<i>Chef d'Écluse</i> ¹⁵⁷ <i>Eclusier.</i>				s.	d.	£	s.	d.	
B. O. Janvier 1852	Addison, William	27	4	4	6	6	19	6		William Addison.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	Gleeson, Michael	27	4	2	6	3	17	6		M. Gleeson.
	<i>Eclusier à Hortwills.</i>									
B. O. 21 Juin 1844	Pilson, James	27	4	3	6	5	8	6		J. Pilson.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	Lindsay, Thomas	27	4	2	6	3	17	6		T. Lindsay.
	<i>Eclusier à Hog's Back.</i>									
B. O. 1er Janvier 1852	Mitchell, William	27	4	3	6	5	8	6		William Mitchell.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	Millikin, William	27	4	2	6	3	17	6		William Millikin.
	<i>Eclusier à Black Rapids.</i>									
B. O. 7 Juillet 1852 1338	Forster, David	27	4	3	6	5	8	6		David Forster.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	Fagin, Charles	27	4	2	6	3	17	6		C. Fagin.
	<i>Eclusier à Lon Island.</i>									
B. O. 1er Novembre 1854	Rogers, John	27	4	4	0	6	4	0		John Rogers.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	Johnston, Joseph	27	4	2	6	3	17	6		Joseph Johnston.
	<i>Eclusier à Burrill's Rapids.</i>									
B. O. 16 Septembre 1847.	Shepherd, George	27	4	2	6	5	8	6		G. Shepherd.
	<i>Porté en l'autre part.</i>					£	54	5	0	

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 31 Mars 1854.					Par qui reçue.
		Jours.			Somme.		
STATIIONS ET NOMS.	Ordinaire.	Extra.	Dimanches.	Salaire par jour.			
					s. d.	£	s. d.
					54	5 0	
	<i>Montant rapporté.....</i>						
	<i>Eclusier à Nicholson's Rapids.</i>						
B. O. 1er Mai 1836.....	Newman, John.....	27	4	3 6	5 8 6	John Newman.	
	<i>Journalier permanent.</i>						
	Rail, Patrick.....	27	4	2 6	3 17 6	Patrick Rail.	
	<i>Eclusier à Cleve's Quarry.</i>						
B. O. 1er Janvier 1841.....	Newman, Thomas.....	27	4	3 6	5 8 6	Thomas Newman.	
	<i>Eclusier à Merrickville.</i>						
B. O. 1er Août 1835.....	Johnston, John.....	27	4	4 0	6 4 0	John Johnston.	
	<i>Journalier permanent.</i>						
	O'Haro, Patrick.....	27	4	2 6	3 17 6	Patrick O'Haro.	
	<i>Eclusier à Mailand's Rapids.</i>						
B. O. 24 Juillet 1848 M 1371.....	Newsome, George.....	27	4	3 6	5 8 6	George Newsome.	
	<i>Eclusier à Edmond's Rapids.</i>						
B. O. 1er Janvier 1832.....	Mills, Edward.....	27	4	3 6	5 8 6	Edward Mills.	
	<i>Eclusier à Old Sly's Rapids.</i>						
B. O. 3 Mars 1832.....	Buck, Daniel.....	27	4	3 6	5 8 6	Daniel Buck.	
	<i>Journalier permanent.</i>						
	James, William.....	27	4	2 6	3 17 6	William James.	
	<i>Eclusier conjoint à Smith's Falls</i>						
B. O. 1er Septembre 1832.....	Matheson, Alexander.....	27	4	4 0	6 4 0	A. Matheson.	
	<i>Journalier permanent.</i>						
	McGillivray, John.....	27	4	2 6	3 17 6	J. McGillivray.	
	<i>Porté en l'autre part.....</i>				£ 109	5 6	

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 31 Mars 1854.						Par qui reçue.
		Jours.			Somme.			
STATIONS ET NOMS.	Ordinaire.	Extra.	Dimanches.	Salaire par jour.				s. d.
				s.	d.			
<i>Montant rapporté.....</i>							165 17 0	
<i>Upper Brewer's Mills.—(Continuation.)</i>								
<i>Journalier permanent.</i>								
B. O. 1er Octobre, 1851....	Fitzgerald, John.....	27	4	2	6	8	17 6	sa John X Fitzgerald. marque
<i>Eclusier à Lower Brewer's Mills.</i>								
B. O. 16 Février 1852, M 110 E....	Real, William.....	27	4	3	6	5	8 6	W. Beal.
<i>Eclusier à Kingston Mills.</i>								
B. O. 1er Septembre 1852.	Brady, John.....	27	4	4	6	6	19 6	John Brady.
<i>Journalier permanent.</i>								
	Sergeant, John.....	27	4	2	6	3	17 6	sa John X Sergeant. marque.
	Deane, Patrick.....	27	4			3	7 6	Patrick Deane.
<i>Total. Courant.....</i>						£	189 17 6	
<i>Stérling.....</i>						£	156 1 3	

Payé en présence de

(Signé,) JAMES DUFF.

Nous certifions par le présent que les hommes ont été employés durant les périodes portées en regard de leurs noms respectifs.

(Signé,) P. MONSELL,
Garde Magasin de l'Ordonnance.

(Vraie Copie.)

JOS. CARY,
Député Inspecteur Général.

BUREAU DE L'ORDONNANCE.

CANAL RIDEAU, BYTOWN, 30 Juin 1854.

Liste de paiement des éclusiers et journaliers employés aux endroits ci-dessus mentionnés, entre le 1er et le 30ème jours de juin 1854, à remplir les divers services du département, tels que ci-après spécifiés et qui ont été dûment autorisés, en vertu des instructions du Garde-Magasin de l'Ordonnance, au canal Rideau, les diverses personnes reconnaissant par les reçus ci-joints, avoir reçu de P. Monsell, écr. Garde-Magasins de l'Ordonnance, les sommes portées en regard de leurs noms respectifs, les taux de paiement étant ceux qui ont été sanctionnés par les Honorables Bureaux, ordres généraux du 26 août 1842, ^M₁₈₄₃ du 29 avril 1850, ^D₁₈₅₂ du 12 septembre 1852, ^M₁₈₅₃ pour éclusiers.

SERVICES REMPLIS à garder les STATIONS d'ÉCLUSES, SURVEILLER les RÉPARATIONS, RÉTABLIR et NETTOYER le MÉCANISME des ÉCLUSES et RÉPARER le CHEMIN de HALAGE, PAYER les JOURNALIERS d'ÉCLUSE, autorisé par minute du COMITÉ du CONSEIL LÉGISLATIF.

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin 1854.						Par qui reçue.	
		Jours.			Somme.				
STATIONS ET NOMS.		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.	Salaire par jour.				
					s.	d.		£	s.	d.
B. O. 17 Juin 1844.....	<i>Chef d'Ecluse M Eclusier.</i> ₁₃₇								
B. O. 1er Janvier 1832.....	Addison, William.....	26	4	4	6	6	15	0	William Addison.
	<i>Journalier permanent.</i>								
	Gleeson, Michael.....	26	4	4	0	6	0	0	M. Gleeson.
	<i>Journaliers temporaires.</i>								
	Curran, Peter.....	26	4			6	0	0	Peter X Curran. marque
	Duffy, Peter.....	26	4			6	0	0	Peter X Duffy. marque
	Gunn, Thomas.....	26	4			9	0	0	Thomas X Gunn. marque
	Heavey, James.....	26	4			6	0	0	James Heavey. sa
	Wallace, Martin.....	26	4			6	0	0	Martin X Wallace. marque
	<i>Porté en l'autre part.</i>					45	15	0	

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin 1854.						Par qui reçue.			
		Jours.			Somme.						
STATIONS ET NOMS.		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.	Salaire par jour.		Somme.				
					s.	d.	£	s.	d.		
							45	15	0		
		<i>Montant rapporté</i>									
		<i>Eclusier à Hartwell.</i>									
B. O. 21 Juin 1844.....	Pilson, James	26	4	3	6	5	5	0		J. Pilson.	
		<i>Journalier permanent.</i>									
	Lindsay, Thomas	26	4	4	0	6	0	0		T. Lindsay.	
		<i>Journalier.</i>									
	McCloy, Robert.....	26	4			6	0	0		R. McCloy.	
		<i>Eclusier à Hog's Back.</i>									
B. O. 1er Janvier 1832.....	Michell, William.....	26	4	3	6	5	5	0		William Michell.	
		<i>Journalier permanent.</i>									
	Nevengs, Joseph.....	26	4	4	0	6	0	0		sa Joseph X Nevengs. marque	
		<i>Journaliers.</i>									
	Mulligan, James.....	12	2			2	16	0		sa James X Mulligan. marque	
	Millikin, William	14	2			3	4	0		William Millikin.	
		<i>Eclusier à Black Rapids.</i>									
B. O. 1er Juillet 1852, M 1338....	Forster, David.....	26	4	3	6	5	5	0		David Forster.	
		<i>Journalier permanent.</i>									
	Fagin, Charles	26	4	4	0	6	0	0		C. Fagin.	
		<i>Journalier.</i>									
	Kaley, James.....	26	4			6	0	0		sa James X Kaley. marque.	
		<i>Eclusier à Long Island.</i>									
B.O. 1er Novem- bre 1836	Rogers, John	26	4	4	0	6	0	0		John Rogers.	
		<i>Journalier permanent.</i>									
	Johnston, Joseph	26	4	4	0	6	0	0		Joseph Johnston.	
		<i>Porté en l'autre part.</i>						109	10	0	

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin 1854.						Par qui reçue.		
		Jours.			Salaire par jour.	Somme.				
STATIONS ET NOMS.		Ordinaires	Extra.	Dimanches.		s.	d.	£	s.	d.
							109	10	0	
<i>Montant rapporté</i>										
<i>Long Island.—(Continuation.)</i>										
<i>Journaliers.</i>										
B.O. 1er Novem- bre 1836	Delaney, Daniel	26	..	4	..	..	6	0	0	sa Daniel X Delany. marque.
	Maillie, Patrick	26	..	4	..	..	6	0	0	sa Patrick X Maillie. marque.
	McKowen, Arthur	26	..	4	..	..	6	0	0	sa Arthur X McKowen. marque.
<i>Eclusier à Burrill's Rapids.</i>										
B.O. 1er Septem- bre 1847	Shepherd, George	26	..	4	3	6	5	5	0	George Shepherd.
<i>Journaliers.</i>										
	McGowan, Patrick	26	..	4	4	0	6	0	6	Patrick McGowan. sa
	Gleeson, James	26	..	4	..	..	6	0	0	James X Gleeson. marque.
	Siburn, Edward	26	..	4	..	..	6	0	0	E. Siburn.
<i>Eclusier à Nicholson's Rapids.</i>										
B. O. 1er Mai 1836	Newman, John	26	..	4	3	6	5	5	0	John Newman.
<i>Journalier permanent.</i>										
	Rail, Patrick	11	..	1	4	0	2	8	0	P. Rail.
<i>Journaliers.</i>										
	Rail James	15	..	3	..	..	3	12	0	James Rail.
	Bleain, John	26	..	4	..	..	6	0	0	John Bleain. sa
	Petepiece, George	26	..	4	..	..	6	0	0	George X Petepiece. marque.
<i>Eclusier à Clow's Quarry.</i>										
B.O. 1er Janvier 1841	Newman, Thomas	26	..	4	3	6	5	5	0	Thomas Newman.
<i>Journalier.</i>										
	O'Neil, Felix	26	..	4	4	0	6	5	0	Felix O'Neil.
<i>Porté en l'autre part.</i>							£	185	10	0

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30th Juin 1854.						Par qui reçue.		
		Jours.			Salaire par jour.	Somme.				
STATIONS ET NOMS.		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.		s	d.	£	s.	d.
			<i>Montant rapporté.....</i>						185	10	0
	<i>Eclusier à Merrickville.</i>									
B. O. 1er Août, 1835.....	Johnston, John.....	26	4	4	0		6	0	0	John Johnston.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	O'Haro, Patrick.....	26	4	4	0		6	0	0	Patrick O'Haro.
	<i>Journaliers.</i>									
	Conway, John.....	26	4				6	0	0	^{sa} John X Conway, marque.
	Gilroy, John.....	26	4				6	0	0	J. Gilroy.
	Nowlan, James.....	26	4				6	0	0	James Nowlan.
	<i>Eclusier à Mailland's Rapids.</i>									
B. O. 24 Juillet 1848 M. 1347.....	Newsome, George.....	26	4	3	6		5	5	0	George Newsome.
	<i>Journalier.</i>									
	Grace, Joseph.....	26	4	4	0		6	0	0	Joseph Grace.
	<i>Eclusier à Edmond's Rapids.</i>									
B. O. 1er Janvier 1832.....	Mills, Edward.....	26	4	3	6		5	5	0	Edward Mills.
	<i>Journaliers.</i>									
	Ryan, Mathew.....	26	4	4	0		6	0	0	^{sa} Mathew X Ryan, marque.
	Code, Thomas.....	26	4				6	0	0	Thomas Code.
	<i>Eclusier à Old Sty's Rapids.</i>									
B. O. 3 Mars 1832.....	Buck, Daniel.....	26	4	3	6		5	5	0	Daniel Buck.
	<i>Journalier permanent.</i>									
	James, William.....	26	4	4	0		6	0	0	William James.
	<i>Journaliers.</i>									
	Phillips, John.....	26	4				6	0	0	John Phillips.
	<i>Porté en l'autre part.....</i>						£	261	5	0

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin 1854.						Par qui reçue.	
STATIONS ET NOMS.		Jours.			Somme.				
		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.					Salaires par jour.
				s	d	£	s.	d.	
	<i>Montant rapporté.....</i>					261	5	0	
	<i>Eclusier conjoint à Smith's Falls.</i>								
B.O. 1er Septem- bre 1832.....	Matheson, Alexander.....	26	4	4	0	6	0	0	A. Matheson.
	<i>Journalier permanent.</i>								
	McGillivray, John.....	26	4	4	0	6	0	0	J. McGillivray.
	<i>Journaliers.</i>								
	Adamson, William.....	26	4			6	0	0	^{sa} William X Adamson. marque
	Johnston, John.....	26	4			6	0	0	John Johnston.
	<i>Eclusier conjoint à Smith's Falls.</i>								
B.O. 1er Janvier 1832.....	Jones, John.....	26	4	3	6	5	5	0	Pour John Jones, A. Matheson, L. M. *
	<i>Journalier.</i>								
	Black, William.....	26	4	4	0	6	0	0	^{sa} William X Black. marque
B.O. 5 Mai 1849, ^M 1377.....	Pearson, Abraham.....	26	4	3	6	5	5	0	Abraham Pearson.
	<i>Journalier.</i>								
	Lavender, William.....	26	4	4	0	6	0	0	William Lavender.
	<i>Eclusier à Narrows.</i>								
B.O. 1er Mai 1832.....	Sands, Archibald.....	26	4	3	6	5	5	0	Archibald Sands.
	<i>Journalier.</i>								
	Coutts, John.....	26	4	4	0	6	0	0	John Coutts.
	<i>Porté en l'autre part.....</i>					£	319	0	0

* L'éclusier Jones était tellement malade lors de l'arrivée du steamer à l'écluse détachée, que le paiemaitre a accepté le reçu de l'éclusier Matheson, au nom de Jones, à la requisition de ce dernier.

P. MONSELL,
Garde-Magasin de l'Ordonnance.

SERVICES REMPLIS, etc — (Continuation.)

LES HUFF PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin 1854.						Par qui reçue.		
		Jours.			Salaire par jour.		Somme.			
STATIONS ET NOMS.		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.	s.	d.		£	s.	d.
		<i>Montant rapporté</i>							319	0		0
<i>Eclusier à Ishmus.</i>										
B. O. 3 Mars 1832	McDonald, Daniel	26	4	3	6		5	5	0	Daniel McDonald.
<i>Journalier permanent.</i>										
	Bolton, William	26	4	4	0		6	0	0	William Bolton.
<i>Eclusier à Chaffey's Mills.</i>										
B.O. 1er Septem- bre 1832	Fleming, William	26	4	3	6		5	5	0	William Fleming.
<i>Journaliers.</i>										
	Purcell, John	26	4	4	0		6	0	0	John Purcell.
	Hanlon, William	26	4				6	0	0	William Hanlon.
<i>Eclusier à Davis' Mills.</i>										
B.O. 1er Septem- bre 1832	Purcell, John	26	6	3	6		5	5	0	John Purcell.
<i>Journalier.</i>										
	Dunn, James	26	4	4	0		6	0	0	James ^{sa} Dunn. marque
	Purcell, Nicholas	26	4				6	0	0	Nicholas ^{sa} Purcell. marque
<i>Eclusier à Jones' Falls.</i>										
B.O. 1er Septem- bre 1832	Sweeny Peter	26	4	4	0		6	0	0	Peter Sweeny.
<i>Journalier permanent.</i>										
	Dennison, John	26	4	4	0		6	0	0	John Dennison.
<i>Journaliers.</i>										
	Brown, James	26	4				6	0	0	James ^{sa} Brown. marque
	Dunn, Patrick	26	4				6	0	0	Patrick ^{sa} Dunn. marque
	Dunn, Phillip	26	4				6	0	0	Phillip ^{sa} Dunn. marque
<i>Porté en l'autre part</i>							£ 394	10	0	

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin, 1854.				Par qui reçue.		
STATIONS ET NOMS.		Jours.			Salaire par jour.	Somme.		
		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.		£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>					394	15	0	
<i>Jones' Falls.—Continuation.</i>								
<i>Journaliers.—(Continuation)</i>								
B. O. 1er Septembre, 1832.	Maxwill, Richard.....	26	4		6	0	0	Par procuration P. L.
	Simpson, Thomas.....	26	4		9	0	0	T. Simpson.
<i>Journalier permanent à White Fish Dam.</i>								
	Kenny, Arthur.....	26	4	4	6	0	0	A. Kenny.
<i>Eclusier à Brewer's Upper Mills</i>								
B. O. 1er Octobre, 1837....	Clogg, Philip.....	26	4	4	6	0	0	Philip Clogg.
<i>Journalier permanent.</i>								
	Fitzgerald, John.....	26	4	4	6	0	0	^{sa} John X Fitzgerald. marque.
<i>Journalier.</i>								
	McMinn, Samuel.....	26	4		6	0	0	S. McMinn.
<i>Eclusier à Brewer's Lower Mills.</i>								
B. O. le 16 Février, 1852 M. TTTB	Beal, William.....	26	4	3	5	5	0	W. Beal.
<i>Journaliers.</i>								
	Glenn, James.....	26	4	4	6	0	0	James Glenn.
	McLaughlin, Anthony.....	26	4		6	0	0	^{sa} Anthony X McLaughlin. marque.
<i>Eclusier à Kingston Mills.</i>								
B. O. 1er Septembre, 1832.	Brady, John.....	26	4	4	6	15	0	John Brady.
<i>Journaliers permanens.</i>								
	Sergeant, John.....	26	4	4	6	0	0	^{sa} John X Sergeant. marque
	Deane, Patrick.....	26	4		6	0	0	Patrick Deane.
<i>Porté en l'autre part.....</i>					£	466	15	0

SERVICES REMPLIS, etc.—(Continuation.)

LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.		Du 1er au 30 Juin, 1854.						Par qui reçus.		
STATIONS ET NOMS.		Jours.			Somme.					
		Ordinaires.	Extra.	Dimanches.			Salaire par jour.			
					s	d.	£	s.	d.	
<i>Montant rapporté.....</i>							466	15	0	
<i>Kingston Mills.—(Continuation.)</i>										
<i>Journaliers.</i>										
B. O. 1er Septembre, 1832.	Brady, Philip.....	26	4				6	0	0	P. Brady.
	Deane, William.....	26	4				6	0	0	William Deane.
	Looney, Patrick.....	8	1				1	16	0	Patrick & Looney. sa
	Mooney, Michael.....	26	4				6	0	0	marque.
	Redmond, John.....	7	1				1	12	0	M. Mooney.
Total, courant.....							484	18	0	
Sterling.....							398	11	0	

Payé en présence de

J. W. DONALD.

Nous certifions par le présent que les hommes ont été employés durant les périodes inscrites en regard de leurs noms respectifs.

P. MONSELL,

Garde-magasin de l'Ordonnance.

(Copie.)

ORIGINAL (B.)

PIÈCES JUSTIFICATIVES POUR LES SALAIRES AU CANAL RIDEAU.
 LISTE DES SALAIRES payés à Bytown, suivant liste de salaire, transmises au greffier du bureau de l'Ordonnance, le _____, dans l'état trimestriel de la caisse.

NOMS.	Période.	Montant net.			RECETTES.
		£	s.	d.	
<i>Départem. du garde-magasin.</i>					
Peter Monsell, S. O. gardien.	1er avril au 30 juin 1854..	72	10	0	P. Monsell.
Thomas McDonald, commis	do do do ..	42	10	0	T. McDonald.
James Duff	do do do ..	21	15	0	James Duff.
		£ 139	15	0	

Payé en présence de

(Signé,)

T. McDONALD,
JAMES DUFF.

Approuvé et certifié.

CHIEF CLERK,
Greffier du Bureau de l'Ordonnance.

Vraie copie.

JOS. CARY.
Député Inspecteur Général.

(Copie.)

BUREAU DE L'ORDONNANCE,

MONTRÉAL, 21 avril 1854.

Monsieur,—Conformément à la requisition contenue dans la communication du secrétaire du gouverneur général du 1er du courant, dont copie incluse, nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joint pour l'information de son excellence l'administrateur du gouvernement un extrait accompagné d'estimations, indiquant les dépenses probables sur les canaux du Rideau et de l'Outhouais du 1er avril 1854, au 31 mars 1855, le coût des réparations étant indiqué aussi bien que les dépenses de l'établissement et frais généraux d'entretien.

Nous avons, etc.,

(Signé,)

W. BELL,
Col. Com. A. R.
O. S. ELLIOT,
S. O. Q. G.

(Signé,)

MICHAEL DIXON,
Col. Com. I. R.

"

W. H. BLENKARNE,
Député S. O.Le Secrétaire Militaire,
etc., etc., etc.

Certifié.

JOS. CARY,
Dép. Insp. Gén.

(Copie.)

BUREAU DE L'ORDONNANCE.

BYTOWN, 8 avril 1854.

ESTIMATION de la somme probablement requise pour faire face aux dépenses de l'établissement d'écluse aux canaux du Rideau et de l'Outaouais pour une année, du 1er avril 1854, au 31 mars 1855, savoir:

	£	s	d.
Payer à 30 éclusiers	2037	12	0
Payer à 91 journaliers du 15 avril au 30 novembre à 3s. par jour, (saison de l' navigation)	3189	10	0
Payer à 18 journaliers, du 1er décembre au 15 avril à 2s. 6d. par jour, (saison de l'hiver)	303	15	0
Somme additionnelle qui pourra être requise pour faire face à la hausse dans les gages	523	3	0
Courant.....	£ 6004	0	0

NOTE. Bien que l'on ait pourvu au paiement de 91 journaliers tel qu'estimé pour 1853 et 1854, on s'attend cependant à en employer moins.

(Signé,) P. MONSELL,
Garde-Magasin de l'Ordonnance.

Aux officiers respectifs
Ordonnance, S. M., Montréal.

Vraie copie.

JOS. CARY,
Dép. Insp. Gén.

(Copie.)

BUREAU DE L'ORDONNANCE.

BYTOWN, 8 avril 1854.

ESTIMATION de la somme probablement requise pour faire face aux dépenses incidentes des canaux de Rideau et de l'Outaouais pour une année, du 1er avril 1854, au 31 mars 1855.

	Courant.		
	£	s.	d.
30 gallons d'huile pour les lampes, à 7s. 6d	11	5	0
5 do d'huile douce pour le mécanisme, à 5s	1	5	0
8 lbs. mèches de coton pour les lampes, à 2s. 6d. par lb.	1	0	0
Papeterie pour le bureau et les éclusiers	10	0	0
Total, courant.....	£ 23	10	0

(Signé,) P. MONSELL,
Garde-Magasin de l'Ordonnance.

Vraie copie.)

JOS. CARY,
Dép. Insp. Gén.

(Copie.)

DISTRICT DU CANAL.

BUREAU DES INGÉNIEURS ROYAUX,

Bytown, 7 avril 1854.

ESTIMATION des sommes probablement requises pour les réparations des travaux le long de la ligne des Canaux de Rideau et de l'Outaouais, pendant la saison prochaine de la navigation, transmise conformément à la lettre du commandant des ingénieurs royaux en Canada, datée 4 avril 1854.

SERVICES.	Montant courant.		
	£.	s.	d.
<i>Canaux du Rideau et de l'Outaouais.</i>			
Réparations ordinaires et courantes.....	1112	0	0
Frais de port et frais de voyage.....	10	0	0
Courant.....	£ 1122	0	0

(Signé,)

JOHN CHOYTON,

Capitaine, I. R.

(Vraie copie.)

JOS. CARY,

Dép. Ins. Gén.

BUREAU DE L'ORDONNANCE.

BYTOWN, 8 avril 1854.

ESTIMATION des sommes probablement requises pour faire face aux dépenses de l'établissement civil du canal Rideau et de l'Outaouais pour une année du 1er avril 1854 au 31 mars 1855.

SALAIRES.				Par année sterling.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Garde magasin.....	295	0	0	693	12	6
1er commis.....	170	0	0			
2e. do.....	110	0	0			
Huissier d'ordonnance.....	78	0	0			
Gardien du bureau et messenger.....	45	12	6			
<i>Alloué pour logement.</i>						
Garde magasin.....	45	12	6	106	9	2
1er commis.....	24	6	8			
2e. do.....	24	6	8			
Huissier d'ordonnance.....	12	3	4			
<i>Salaire, Département de l'Ingénieur.—(Branche civile.)</i>						
Greffier des travaux.....	200	15	0	800	1	8
<i>Porté en l'autre part</i>:£	200	15	0			

ESTIMATION des sommes probablement requises pour faire face aux dépenses, etc.
(Continuation.)

SALAIRES.	—			Par année. sterling.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Rapporté de l'autre part.....</i>	200	15	0	800	1	8
<i>Salaire, Département de l'Ingénieur.—(Branche civil.)— (Continuation.)</i>						
Commis.....	182	10	0			
Gardien du bureau et messenger.....	45	12	6	428	17	6
<i>Alloué pour logement.</i>						
Commis des travaux.....	24	6	8			
Commis.....	24	6	8	48	13	4
Sterling.....				£ 1277	12	6
Courant.....				£ 1554	8	11

Cette estimation ne comprend pas la "Commutation" payée par le commissariat, en remplacement des rations de provisions, bois de chauffage et éclairage.
(Signé,) P. MONSELL,
Garde magasin de l'Ordonnance.

(Copie.)

BUREAU DE L'ORDONNANCE.

MONTRÉAL, 19 avril 1854.

EXTRAIT GÉNÉRAL des sommes probablement requises pour faire face aux dépenses des Canaux du Rideau et de l'Outaouais, durant la période du 1er avril 1854, au 31 mars 1855, savoir :—

	£	s.	d.
Salaire de l'établissement des écluses, suivant estimation ci-jointe.....	6004	0	0
Salaire et logement de l'établissement civil, suivant estimation ci-jointe.....	1554	8	11
Dépenses contingentes et incidentes, suivant estimation ci-jointe.....	28	10	0
Réparations ordinaires et courantes, etc., suivant estimation ci-jointe.....	1122	0	0
Estimation du coût de construction nécessaire pour les trois paires de portes d'écluses qu'il faudra très probablement renouveler avant l'ouverture de la navigation en 1855, savoir: à "Old Sly's," à "Smith's Falls" et à "First Rapids.".....	162	0	0
Total courant.....	£ 8865	18	11

(Signé,)

J. S. ELLIOT,
S. O., Q. G., Canada.

Vraie copie.

JOS. CARY,
Dép. Insp. Gén.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative, du 12 décembre dernier;—pour copie du contrat passé pour la construction du Canal Chats, et de certains documents qui ss' rattachent.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

Bureau du secrétaire,

Québec, 30 mars 1855.

CANAL CHATS.

Récapitulation des travaux sur toute la ligne du canal, conformément au plan No 1, transmis par le bureau des travaux publics.

<i>Excavations,</i>	<i>Verges cubes.</i>
Dans le roc.....	154,792
Dans la terre.....	18,666
<i>Maçonnerie,</i>	
Moellons en pierre de taille dans les enclaves, jetées, etc...	10,131
Ouvrages par assises dans les sas.....	9,650
Moellons bruts par assises.....	50
<i>Béton,</i>	
Fait au ciment hydraulique.....	1,815
Fait à la chaux ordinaire.....	3,294
<i>Corroi.....</i>	1,200
<i>Bois de construction,</i>	<i>Pieds cubes.</i>
Chêne blanc.....	5,945
Pin.....	70,300
<i>Planchéiage,</i>	<i>Pied en sup.</i>
Plancher de chêne blanc 5.....	17,250
Pin.....	49,450
Fer battu.....	31,495 lbs.

(Signé,)

W. B. GALLWEY,

13 janvier 1854.

Estimation du coût des excavation et construction des écluses.

PLAN No. 1.

1ère section.

<i>Excavation,</i>	Verges cubes.
Excavation de l'écluse No. 1, roc.....	19,009
Do do No. 2, roc.....	22,788
Do des biefs entre les écluses.....	12,867
Total	54,664

ECLUSE No. 1, (14 pieds de chute.)

<i>Maçonnerie,</i>	Verges cubes.
Moellons en pierre de taille, tel que spécifié.....	2,174
Ouvrages par assises do do.....	2,138
<i>Béton,</i>	
Béton fait au ciment hydraulique.....	363
Do à la chaux commune.....	1,066
<i>Bois de construction,</i>	Pieds cubes.
Chêne blanc pour les buses et grands seuils, etc., y compris les choses nécessaires aux gournables.....	1,189
Plate-forme à fondation de buses en pin.....	14,060
<i>Planchéiage,</i>	Pieds en sup.
Plancher de chêne blanc de 5.....	3,450
Plancher de pin de 5.....	9,890
<i>Fer battu,</i>	lbs.
En liens, boulons taraudés, chaînes, etc.....	6,295

ECLUSE No. 2, (12 pieds de chute.)

<i>Maçonnerie,</i>	Verges cubes.
Moellons en pierre de taille, tel que spécifié.....	1,995
Ouvrages par assises.....	1,884
<i>Béton,</i>	
Béton fait au ciment hydraulique.....	363
Do à la chaux ordinaire.....	900
<i>Bois de construction,</i>	Pieds cubes.
Chêne blanc pour les buses, les grands seuils, etc., y compris les choses nécessaires aux gournables.....	1,189
Plate-forme à fondation de buses en pin, etc.....	14,060
<i>Planchéiage,</i>	Pieds en sup.
Plancher de chêne blanc de 5 tel que spécifié.....	3,450
Plancher de pin de 3.....	9,890
<i>Fer battu,</i>	lbs.
En liens, boulons taraudés, chaînes, etc.....	6,295

Récapitulation des travaux, 1ère section.

<i>Excavation,</i>		Verges cubes.
Roc		54,664
<i>Maçonnerie,</i>		
Moellons en pierre de taille, tel que spécifié.....		4,169
Ouvrages par assises.....		4,022
<i>Béton,</i>		
Béton fait au ciment hydraulique.....		726
Do à la chaux ordinaire		1,966
<i>Bois de construction,</i>		Pieds cubes.
Chêne blanc.....		2,378
Pin		28,120
<i>Planchéiage,</i>		Pied en sup.
Plancher de chêne blanc de 5		6,900
Plancher de pin de 3		19,780
<i>Fer battu,</i>		lbs.
En liens, boulons, etc.....		12,590

Section No. 2.

<i>Excavation,</i>		Verges cubes.
Excavation pour l'écluse No 3, roc.....		9,411
Do do do No. 4, roc.....		9,676
Do des biefs entre les écluses		16,791
Do dans un marais (terre).....		11,666

ECLUSE No. 3, (12 pieds de chute.)

<i>Maçonnerie,</i>		Verges cubes.
Moellons en pierre de taille, tel que spécifié.....		1,995
Ouvrages par assises, do do		1,884
Maçonnerie brute par assises (prolongement des ailes).....		50
<i>Béton,</i>		
Béton fait au ciment hydraulique		363
Do à la chaux ordinaire		528
<i>Corroi,</i>		
Derrière les murs d'écluse, tel que spécifié.....		600
<i>Bois de construction,</i>		Pieds cubes.
Chêne blanc pour les buscs et grands seuils, etc.....		1,189
Plate-forme à fondation de buscs en pin		14,060
<i>Planchéiage,</i>		Pieds en sup.
Plancher en chêne blanc 5 tel que spécifié		3,450
Do en pin do 3 do do		9,890
<i>Fer battu,</i>		lbs.
En liens, boulons taraudés, chaînes, etc.....		6,295

ECLUSE No. 4, (11.9 $\frac{6}{10}$ de châte.)

<i>Maçonnerie</i>	Verges cubes.
Moellons en pierre de taille, tel que spécifié.....	1,993
Ouvrages par assises. do do	1,871
<i>Béton,</i>	
Béton fait au ciment hydraulique.....	363
Do à la chaux ordinaire.....	400
<i>Corroi,</i>	
Corroi en arrière des murs d'écluse, tel que spécifié	200
<i>Bois de construction,</i>	Pieds cubes.
Chêne blanc pour les buses, grands seuils, etc.....	1,189
Plate-forme à fondation de buses en pin, etc.....	14,060
<i>Planchiage,</i>	Pieds en sup.
Placher de chêne blanc de 5 tel que spécifié	3,450
Do do pin do de 3 do do	9,890
<i>Fer battu,</i>	lbs.
En liens, taraux, chaînes, etc.....	6,295

Récapitulation des travaux, section No. 2.

<i>Excavation,</i>	Verges cubes.
Roc	35,878
Terres	11,666
<i>Maçonnerie,</i>	
Moellons en pierre de taille	3,988
Ouvrages par assises.....	3,755
Ouvrage brut par assises	50
<i>Béton,</i>	
Béton fait au ciment hydraulique.....	726
Do à la chaux ordinaire	928
<i>Corroi</i>	800
<i>Bois de construction,</i>	Pieds cubes.
Chêne blanc.....	2,378
Pin	28,120
<i>Planchéiage,</i>	Pieds en sup.
Plancher de chêne blanc de 5 "	6,900
Do de pin do de 3 "	19,780
<i>Fer battu</i>	12,590

Section No. 3.

<i>Excavation,</i>	Verges cubes.
Excavation d'écluse de garde.....	9,333
Do dans le chenal, roc.....	54,917
Do do do terres.....	7,000

ECLUSE DE GARDE.

<i>Maçonnerie,</i>	Verges cubes.
Moellons en pierre de taille, tel que spécifié.....	1,974
Ouvrages par assises.....	1,873

<i>Béton,</i>	
Béton fait au ciment hydraulique.....	363
Do à la chaux ordinaire.....	400

<i>Corroi,</i>	
En arrière des murs d'écluse.....	400

<i>Bois de construction,</i>	Pieds cubes.
Chêne blanc pour les buses et grands seuils, etc.....	1,189
Plâte-forme à fondation de buses en pin, etc.....	14,060

<i>Planchéiage,</i>	Pieds en sup.
Plancher de chêne blanc de 5 ".....	3,450
Do de pin do de 3 ".....	3,890

<i>Fer battu,</i>	lbs.
En liens, boulons taraudés, chaînes, etc.....	6,295

Récapitulation des travaux dans la section No. 3.

<i>Excavation,</i>	Verges cubes.
Roc.....	64,250
Terres.....	7,000

<i>Maçonnerie,</i>	
Moellons en pierre de taille.....	1,974
Ouvrages par assises.....	1,873

<i>Béton,</i>	
Béton fait au ciment hydraulique.....	363
Do à la chaux ordinaire.....	400

<i>Corroi,</i>	
En arrière des murs d'écluse.....	400

<i>Bois de construction,</i>	Pieds cubes.
Chêne blanc.....	1,189
Pin.....	14,060

<i>Planchéiage,</i>	Pieds en sup.
Plancher de chêne de 5 ".....	3,450
Do de pin de 3 ".....	3,890

<i>Fer battu,</i>	lbs.
En liens, boulons, chaînes, etc.....	6,295

NAVIGATION DE L'OUTAOUAIS.

Spécification des travaux d'excavation et de construction d'écluses du canal Chats.

Description générale. Ce canal sera ouvert sur le côté nord de la rivière des Outaouais, dans une ravine qui se trouve entre le lac Chats et la Grande Baie.— Les plus grands travaux d'excavation se trouvent dans les environs des issues supérieures et inférieures, à chacune desquelles il faudra pratiquer une percée dans le roc.

Dans la percée, l'ouverture supérieure aura 50 pieds de large au fonds, entre l'entrée inférieure et l'écluse supérieure, le canal aura 65 pieds de large au fonds. Pour les excavations faites dans le roc, le talus sera $\frac{1}{2}$ horizontal par 1 vertical.—Pour celles faites dans les terres 2 par 1.

La ligne centrale correspondra à peu près avec la ligne tracée sur la carte; mais les commissaires des travaux publics se réservent le droit de changer en tout ou en partie la position de la ligne jusqu'à deux cents pieds, soit à droite, soit à gauche de la ligne actuellement tracée sur le terrain; ce changement sera fait avant que les travaux soient commencés, et si les travaux d'excavation se trouvent affectés par ce changement, il sera fait, suivant l'évaluation de l'ingénieur, une allowance raisonnable.

Défrichement du terrain. Partout où le canal traversera des terrains "en bois de bout," le terrain sur chaque côté de la ligne centrale devra être défriché pour une distance de deux chaînes; les "arbres" seront abattus à $2\frac{1}{2}$ pieds de souche, et les "broussailles" seront coupées au niveau de la terre; et les arbres et les broussailles devront être brûlés ou transportés au-delà des limites qui seront occupées par le canal ou ses bords, de manière à ce qu'ils ne puissent en aucun temps flotter dans le canal ou en obstruer le cours; le *défrichement* sera payé sur le pied de l'acre.

A l'entrée supérieure, il sera fait une digue s'étendant depuis le bord extérieur de l'écluse de garde jusqu'aux terrains élevés de chaque côté. Dans ces travaux, l'on se servira des matériaux les plus propres à rendre les terrassements solides et imperméables que l'on pourra trouver à la distance de 300 verges, et le lit du terrassement doit être bien nettoyé et débarrassé de tous les matériaux qui pourraient en affecter la solidité; mais si les matériaux se trouvent de nature à ne pas permettre que le terrassement soit imperméable, le terrassement sera fait à même la carrière ou autres excavations et l'on consolidera le tout par un fossé rempli de corroi de l'épaisseur de cinq pieds remontée au centre ou une couche de corroi de cette épaisseur, la dite couche étant protégée par une façade en pierre qui pourra être déterminée dans le cours des travaux.

Le terrassement n'aura pas moins de 15 pieds de long au sommet qui sera à 12 pieds au-dessus des basses eaux du lac Chats, le talus étant comme 2 est à 1.

S'il est décidé qu'il sera construit un réservoir alimentaire à l'entrée des anciennes glissoires situées dans la ravine, l'entrepreneur sera tenu de laisser une ouverture dans la digue; mais la partie Est de la digue doit être continuée jusqu'aux terrains élevés, en la manière ci-dessus prescrite.

EXCAVATION.

Entrées supérieure et inférieure. Depuis l'écluse de garde en montant jusqu'à l'eau profonde dans le lac Chats, et depuis l'écluse d'entrée en descendant jusqu'à la profondeur de $7\frac{1}{2}$ pieds dans la Grande Baie, il sera, à ces endroits respectifs, creusé un chenal de 100 pieds de largeur et de $7\frac{1}{2}$ pieds de profondeur à la ligne des eaux reconnue la plus basse; les matériaux qu'il faudra enlever étant des rochers, il sera nécessaire de construire des batardeaux à l'entour de chaque entrée; les batardeaux devront être solidement construits et suffisamment élevés pour servir de protection contre les inondations du printemps.

Toutes les dépenses qu'il faudra faire pour pomper l'eau, faire, maintenir et enlever les batardeaux avec toutes les autres dépenses incidentes qui y auront rapport, devront être comprises dans la soumission dont il ne sera dévié sous aucune circonstance.

Biefs entre les écluses. Ces biefs devront être creusés jusqu'à la profondeur ci-dessus mentionnée, et le fonds, dans tout le parcours, devra être à la profondeur de 7½ pieds au-dessous de la ligne des eaux. Toutes les pointes de rochers angulaires et projetant sur les parois de la tranchée devront être applanies et le talus, tant dans les excavations faites dans le roc que dans celles faites dans les terres, devra être dressé d'une manière convenable et uniforme, conformément à la ligne tracée par l'officier en charge.

Comment disposer des matériaux. Les roches extraites de la fosse de l'écluse de garde et de l'entrée supérieure devront être charroyées et déposées de manière à servir à la construction et à la protection de la digue, aux côtés est et ouest de l'écluse de garde; et les terres ou le gravie sur le rocher qui, sur examen, seront considérés propres au terrassement, seront employés à cette fin, soit à l'écluse, soit à la digue. Le reste des terres ou rochers, ainsi que ceux extraits du bief supérieur et des fosses des écluses de niveau et des biefs entre les écluses (partout où le halage n'exécède pas 600 pieds) seront placés de manière à former partie du chemin de halage. Les matériaux qui ne pourront point servir à la formation du chemin de halage dans les limites ci-dessus prescrites, pourront être enlevés, suivant qu'il conviendra à l'entrepreneur, pourvu que ce ne soit pas à une distance qui ne sera pas moindre que 25 pieds du bord extérieur de la percée, et auront un talus suffisant pour les empêcher de retomber où cette partie qui sera près de l'entrée inférieure pourra être placée de manière à y former un briselaime, si, après mur examen, cela est trouvé nécessaire.

Durant le progrès des travaux, si le roc se trouve d'une nature poreuse et tendre, ou si les fentes et fissures sont en grand nombre et telles qu'elles livreront un passage à l'eau, il sera peut-être nécessaire d'augmenter la profondeur du canal de douze à quinze pouces, afin d'y poser une couche d'argile; ou, si les crevasses dans les rochers sont larges sans être nombreuses, le canal restera à sa profondeur première, et ces crevasses seront convenablement nettoyées et remplies de béton.

Chemin de halage. Le chemin de halage, s'il peut se faire dans les limites ci-dessus mentionnées, sera fait sur le côté nord du canal; dans les terrassements il aura 12 pieds de large au sommet, et sera élevé de 5 pieds au-dessus de la surface de la ligne d'eau; dans les percées il aura 10 pieds de large et sera de 7 à 10 pieds au-dessus de la surface de la ligne d'eau, longitudinalement; point de pentes plus fortes que 1 sur 25 et l'on évitera tous les changements soudains d'un niveau à l'autre. La ligne de front du chemin sera de 6 pouces plus élevée que la ligne de profondeur. Quand le terrassement sera formé de pierres extraites des excavations, on devra avoir soin de mettre les pierres les plus grosses et les mieux faites à l'intérieur et les poser d'une manière forte et solide de manière à empêcher qu'elles ne soient déplacées ou qu'elles n'endommagent les vaisseaux qui navigueront dans le canal.

Depuis l'entrée inférieure jusqu'à la porte de l'écluse d'en haut, le chemin de halage aura 10 pieds de large et sera d'une hauteur conforme aux divers niveaux qui seront établis entre la tête et le pied de chaque deux écluses. Au sommet il y aura une pente au dehors afin de renvoyer les eaux dans une rigole pratiquée sur la ligne de profondeur.

ECLUSES.

Les écluses devront avoir 200 pieds de longueur entre les portes supérieures et inférieures, 45 pieds de largeur entre les piles des encoignures, et devront être

en maçonnerie solide et durable faite à mortier. Les piles des encoignures, les retraites des piles, les puits, les trous d'hommes, les larmiers devront être en blocs de pierre taillés; les ailes et la chambre doivent être en ouvrage par assises. Les encoignures et les piles devront être montées verticalement. La chambre doit avoir un bombement de 1 sur 24.

Description générale. Les écluses en général seront posées dans une tranchée dans le roc et les fosses seront creusées dans des dimensions suffisantes pour recevoir les murs d'écluse, le corroi ou le béton, suivant le cas, et les ailes auront autant de fruit qu'il conviendra aux divers endroits et qu'il sera déterminé par l'ingénieur à mesure que les travaux avanceront, et seront creusées à une profondeur suffisante pour pouvoir bien poser la plate-forme du fonds qui les reliera, mais la fondation de l'écluse inférieure d'entrée doit être de 9 pieds 3 pouces, au-dessous de la ligne des basses eaux du lac Chats.

Excavation des fosses d'écluse. En creusant les fosses, le fonds et les côtés seront aplanis en la manière que l'ingénieur prescrira.

Les matériaux extraits des fosses d'écluses et des biefs entre es écluses seront traités en la manière ci-dessus décrite.

FONDATION EN BOIS.

Lorsque les fissures dans le roc seront nombreuses, et les couches irrégulières, la fondation sera en pièces de bois de pin de 12 pouces carrés, posées à 12 pouces l'une de l'autre et assujetties au roc qui se trouve au-dessous par des boulons à coins en fer battu d'un pouce de diamètre, les boulons devant être alternativement placés à 10 et 15 pieds les uns des autres, et suffisamment longs pour traverser la pièce de bois et entrer au moins six pouces dans le roc et plus, suivant que, d'après la nature du terrain, l'ingénieur le jugera nécessaire.

Les pièces de bois devront généralement avoir 59 pieds de longueur, de manière à traverser la chambre et les murs de chaque côté de l'écluse; mais lorsque le rocher se constituera de couches régulières horizontales à une hauteur convenable pour former la base du mur, le bois de construction dans la chambre n'aura que 47', 8" de longueur, posé alternativement à 9 pouces, et 18 pouces sous les murs latéraux, toutes les pièces de bois de construction devant être posées dans un lit de ciment-mortier, et les espaces qui se trouveront entre chaque pièce de bois seront remplis de béton de bonne qualité.

Des pièces de bois de même dimension, mais plus longues seront posées et assujetties en la même manière dans les enclaves et les ailes inférieures, excepté que dans les enclaves elles ne seront qu'à 6 pouces l'une de l'autre.

Toutes les pièces de bois doivent être posées de niveau et équarries et contre équarries avec soin sur les surfaces supérieures, de manière à offrir un lit aplani pour les planchers.

Plateformes à buses. Les plateformes pour les buses auront 16 pieds de largeur composées de pièces de bois de 12 pouces carrés et 69 pieds de long. Les deux pièces de bois extérieures à chaque côté seront en chêne blanc, les autres pourront être en pin. Toutes les pièces de bois doivent être contre équarries et bien jointes au rabot, de manière à ce que les joints soient imperméables dans toute leur épaisseur et longueur. Elles doivent être assujetties les unes aux autres avec cinq boulons à vis en fer battu (1½ pouces de diamètre) traversant horizontalement la plateforme, les deux extrémités de chaque boulon doivent avoir de doubles écroux afin de former une connexion avec les anneaux ou boulons d'arrêt qui doivent être introduits dans le roc au-dessous.

Les pièces de bois extérieures aux deux bords de la plateforme devront être emboutetées et liées à la pièce de bois destinée à arrêter l'eau et qui sera introduite dans le roc. Toutes les pièces de bois (une exceptée sur chaque côté) doivent être posées dans un bon lit de mortier et assujetties au roc au moyen

d'anneaux ou de boulons à coins et à clé aux endroits que pourra prescrire la personne qui conduira l'ouvrage ou qui sont indiqués dans les plans des travaux.

Les joints partout devront être bien calfatés avec au moins deux filets d'é-toupe et toutes les précautions seront prises pour les rendre étanches.

Pièces de bois pour arrêter l'eau. Dans les endroits où le roc de dessous est sain, au lieu de la couche de pilotis sur le côté supérieur et inférieur des plateformes à buscs, il sera pratiqué dans le roc une entaille de quatre pouces de profondeur et de douze pouces de largeur, se prolongeant à travers toute la largeur de la fondation, et il y sera inséré une pièce de bois de douze pouces d'épaisseur, et d'une hauteur suffisante pour former un joint serré avec la pièce de bois extérieure de la plateforme à laquelle elle devra être liée par une languette de $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur s'avancant de deux pouces dans chaque pièce de bois; avant que la pièce qui doit arrêter l'eau soit placée dans son lit, un morceau de prélat ou de toile bien saturé de blanc de plomb y sera posé sur toute la longueur et largeur de l'entaille; les pièces supérieures de bois doivent aussi être couvertes d'une couche de blanc de plomb, et le tout lié au roc au moyen d'anneaux ou de boulons à clé et à coin placés à une distance qui ne sera pas plus de dix pieds l'un de l'autre.

Les pièces de bois de la description susdite pour arrêter l'eau doivent être placées au-dessus et au-dessous des buscs et au côté supérieur des enclaves de toutes les écluses et contigues aux entailles d'arrêt, à la tête et au pied de l'écluse de garde et d'entrée.

Plancher. Le plancher sera fait en madriers de pin, bons et sains de 3 pouces d'épaisseur, excepté dans les enclaves où le plancher sera fait en madriers de chêne blanc, de 5 pouces d'épaisseur.

Tous les madriers devront être soigneusement joints au rabot, et les joints devront être rendus étanches au moyen de coins et de crampons; le plancher devra être à coupes perdues d'au moins 4 pieds pour chaque 3 pieds de plancher en largeur.

Les madriers, dans la chambre et aux ailes, devront être chevillés aux lambourdes au moyen de deux gournables de chêne blanc à chaque bout du madrier et à la pièce de travers; les gournables devront avoir 9 pouces de long et $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre.

Les madriers de chêne, dans les enclaves, devront être chevillés au moyen de gournables de 12 pouces de long et de $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre, deux à chaque extrémité du madrier et une à la pièce de travers, alternativement à chaque côté du madrier; en sus des gournables il sera aussi employé des fiches de 11 pouces de long sur $\frac{3}{4}$ de pouce aux endroits qui paraîtront nécessaires durant le progrès des travaux.

Lorsque les madriers des enclaves se relieront au plancher de la chambre et des ailes, ils devront être réduits à la même épaisseur, et une pièce de bois de dix pouces d'épaisseur devra être clouée sur le joint.

A 12 pieds au-dessous des buscs, une pièce de bois de 12 à 14 pouces d'épaisseur, bien clouée avec des fiches, sera mise sur la première travée de madriers et un second rang de madriers cloués en la même manière que les autres sera posée entre la principale longrine et la pièce de bois.

Buscs. Les buscs devront être de la meilleure espèce de chêne blanc de 20' x 20 pouces, travaillés comme il est indiqué sur le plan et seront introduits à la profondeur de trois pouces dans une entaille pratiquée dans les pièces de la plateforme; le fonds de l'entaille sera couvert d'un morceau de prélat ou de toile saturé de blanc de plomb.

Les longrines principales et les liens seront de 20' x 17 pouces; les premières se prolongeront de 4 pieds sous les murs de chaque côté, et ces derniers seront emboîtés à tenons dans les longrines principales et les buscs; toutes les mortaises, tenons et joints devront être revêtus d'une couche de blanc de plomb, et les interstices entre les liens remplies de béton.

Il sera pratiqué à l'angle inférieur du busc une entaille de 3 pouces de profondeur et de 3 pouces de largeur, dans laquelle seront insérées avec soin les extrémités du plancher des enclaves; lorsqu'ils seront posés à leur place, les buses devront être frettés en fer et assujettis alternativement aux pièces de bois de la plateforme et au roc au moyen de fiches en fer battu et de boulons à coin et à clé de $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre; en sus des boulons qui traverseront les frettés, il devra y avoir trois boulons à anneaux sur chaque côté du busc et deux dans la longrine principale; les fourches de ces boulons devront être introduites dans le roc avant que la plateforme soit posée, et l'on devra avoir soin que la vis soit coupée d'une longueur convenable pour que les écrous puissent être insérés dans la surface supérieure du busc.

Fondation dans le roc. Lorsque le rocher sera d'une nature solide et compacte à une profondeur suffisante pour la fondation des murs d'écluses, on n'emploiera ni bois ni madriers, excepté dans les enclaves où le rocher doit être creusé et des pièces de bois posées et assujetties en la manière prescrite ci-dessus.

MAÇONNERIE.

Les murs d'une écluse de $12\frac{1}{2}$ pieds auront (au-dessous du mur d'appui) 22 pieds 9 pouces de haut, faisant deux pieds au-dessus de la surface de la ligne des eaux.

La maçonnerie devra être toute faite en pierres saines et durables posées en plein mortier sur leur faces naturelles. Les retraites pour les portes supérieures et inférieures auront la même hauteur, et auront 28 pieds de longueur et $2\frac{1}{2}$ pieds d'épaisseur. Les murs de retraite auront $9\frac{1}{2}$ pieds de large et seront montés à plomb des deux côtés.

Les murs des chambres auront 7 pieds de large au fond, la surface aura un talus de 1 sur 24, et la ligne de profondeur sera montée à plomb jusqu'à 5 pieds du sommet, de là le talus continuera jusqu'à la ligne du larmier.

Hauteur des assises. Toutes les pierres de face des écluses seront posées par assises régulières, les blocs pourront varier de 12 à 30 pouces de hauteur, les assises les plus épaisses devant être invariablement placées au bas, et diminuer en montant par succession régulière jusqu'à l'assise qui se trouve au-dessous du larmier; mais lorsqu'une assise de pierre de taille excède 18 pouces en hauteur, le parois de la chambre et des ailes peut être fait de deux pierres de même hauteur.

Classification de maçonnerie. Entre les ailes et encoignures des pans coupés de l'enclave inférieure, les encoignures et les piles de retraites de l'enclave supérieure, le mur, pour toute l'épaisseur, sera fait en ciment-mortier hydraulique de la meilleure espèce, et les parois consisteront en blocs de pierre dressés et posés de manière à ce que les joints de lits et des extrémités n'excèdent point 3-16 de pouce.

Les ailes aux deux extrémités des écluses et les murs des chambres entre les points ci-dessus désignés, seront faits au ciment-mortier pour deux pieds de la face du mur, et le reste sera fait en mortier à chaux ordinaire; la face du mur offrira la meilleure description d'ouvrage par assise (excepté un rang de pierre de taille à la surface de l'écluse d'en bas et au larmier) posées de manière que les joints des lits et des extrémités n'excèdent point 7-16 de pouce.

Pierres de taille. La face des pierres de taille doit généralement être proprement bouchardée et le chamfrein bien fait. Les faces supérieures et inférieures de chaque pierre (que ce soit parpaings ou assises pleines courantes) doivent être parallèles et les joints des extrémités pleins pour au moins les deux tiers de la profondeur du lit.

Parpaings et assises pleines courantes. Les assises pleines courantes doivent avoir au moins 3 pieds de long sur la ligne du mur, et pas moins de deux et trois pieds de lit dans les assises alternées. Dans chaque assise il doit y avoir des parpaings d'au moins 2 pieds de longueur sur la face et $4\frac{1}{2}$ pieds de lit en pro-

fondeur placés à plus de dix pieds d'un centre à l'autre. Les parpaings dans une assise devront être arrangés autant que possible à mi-distance entre ceux de l'assise supérieure et ceux de l'assise inférieure. Dans les différentes assises deux joints verticaux ne peuvent point être plus près l'un de l'autre que de 12 pouces, et l'on doit veiller à ce que la liaison dans le fonds du mur ainsi que sur la face soit convenablement faite. Lorsqu'une assise a plus de 24 pouces d'épaisseur, les assises pleines courantes doivent avoir une profondeur de lit égale au moins à une fois et demi la hauteur et les parpaings deux fois et demi leur hauteur.

Pierres de face et de profondeur.

La partie postérieure des pièces de face doit être façonnée de manière que les pierres de derrière puissent former avec elles des joints qui n'excèdent pas un pouce de largeur, et dans aucun cas la partie postérieure d'une pierre de face doit se terminer en pointe, mais elle doit être brisée jusqu'à ce qu'elle soit correctement appuyée sur la pierre qui est au-dessous, point auquel elle doit avoir au moins 9 pouces d'épaisseur.

Coins renforcés.

Les coins doivent être montés à plomb et doivent être alternativement à parpaings et assises pleines courantes, les premières ayant au moins $4\frac{1}{2}$ pieds de face et $5\frac{1}{2}$ pieds de lit, les dernières $5\frac{1}{2}$ pieds de face et $4\frac{1}{2}$ pieds de lit. Les parpaings doivent être taillés de manière à se lier au moins d'un pied sur la pierre de face dans la retraite. L'angle des encoignures devra être arrondi à un rayon de trois pouces et le renforcement devra être dressé de manière à recevoir des poutres d'encognures de 16 pouces de diamètre. Les modèles des encognures renforcées seront fournis par l'ingénieur.

Coins des enclaves.

Les coins des enclaves auront 5 pieds sur 3 pieds 6 pouces de lit et seront posés de manière à être alternativement liés en dedans et en dehors; les angles extérieurs en seront chamfrénés de 6 pouces de face et 8 pouces de profondeur, et les parpaings seront entaillés de manière à faire un lien de retour avec le bloc de retraite.

Trous à chaînes et trous d'hommes.

Il devra y avoir 8 trous à chaînes dans les positions indiquées sur le plan, ayant 2 pieds carrés en dedans chaque, et les trous d'hommes depuis les trous de chaînes jusqu'au front des murs d'écluse, devront être faits aux angles et dimensions que prescrira l'ingénieur. Les seuils et les linteaux devront être de pierres assez grandes pour traverser l'ouverture et un pied sur chaque côté, le fonds penchera vers l'intérieur de l'écluse de manière à empêcher que la chaîne relâchée ne se loge dans les trous d'hommes. Des roulettes pour les chaînes traînantes devront être insérées et bien fixées près du fonds des trous de puits. Les pierres de face du puits et des trous d'hommes doivent avoir les mêmes dimensions et taillées de la même manière que les murs de face des retraites.

Entaille d'arrêt.

Des entailles d'arrêt de 12 pouces sur 12 seront pratiquées dans la face du mur à la tête et au pied de l'écluse de garde et de l'écluse d'entrée inférieure et partout où l'ingénieur pourra le trouver nécessaire.

Assise à la ligne d'eau.

Une assise de pierres de taille qui n'auront pas moins de 15 pouces d'épaisseur et 3 pieds de lit en profondeur avec la proportion de parpaings ci-dessus décrite sera posée dans la chambre et les ailes à la ligne de surface des eaux de l'écluse d'en bas.

Ouvrage par assises.

Le lit supérieur de l'ouvrage par assises devra avoir la même hauteur de neuf pouces en montant, mais en aucun cas plus de deux rangs ne seront reçus pour répondre à la hauteur d'un seul rang de bloc. La face de chaque pierre doit être dressée de manière à correspondre avec la ligne de la position qu'elle est pour occuper, et le chanfrein doit être bien fait. Les lits supérieurs et inférieurs doivent être parallèles et tous les points proéminents piqués ou dressés pour toute l'étendue du lit et les joints des extrémités maintenus pleins pour au moins 9 pouces en arrière de la face.

La profondeur du lit doit être de 16 pouces et 22 pouces par chaque 2 assises ; mais lorsque la hauteur d'un rang excède 18 pouces, le lit doit avoir au moins $1\frac{1}{2}$ fois la hauteur ; à tous les 10 pieds, dans chaque assise, il y aura un parpaing qui s'étendra d'au moins $3\frac{1}{2}$ pieds en arrière dans le mur. Aucune assise pleine courante et aucun parpaing aura moins d'un pied neuf pouces en longueur dans la ligne du mur, et la ligne de profondeur de chaque pierre doit être d'au moins les deux tiers de la longueur de la face.

Le tout fait de manière que les joints horizontaux et verticaux n'excèdent point les 7-16 d'un pouce.

Les ailes seront montées en talus et la face des murs de la chambre aura tout le fruit ci-dessus décrit.

L'intérieur du mur généralement doit être composé de grandes pierres plates bien faites, n'ayant pas moins de 6 pouces d'épaisseur et 4 pieds de lit, posées de niveau en plein mortier et convenablement liées dans tout le mur ; lorsque la profondeur de la pierre de face égale ou excède 12 pouces, on pourra se servir de deux épaisseurs, pourvu que leurs deux épaisseurs n'excèdent pas celle de la pierre de face.

Les faces de dessous, s'il est nécessaire, doivent être piquées de manière à ce qu'elles portent d'une manière égale et uniforme sur le rang inférieur ; toutes extrémités minces ou pointues doivent être cassées de manière à ce que le bord soit d'au moins 6 pouces d'épaisseur, après que les joints verticaux auront été convenablement remplis en coulis, on pourra employer des pierres d'aplanissement pour établir le niveau de l'assise suivante. Les pierres de l'intérieur doivent, dans tous les cas, être posées sur leur face la plus large, et la pierre qui se trouve vis-à-vis un parpaing de face ne devra pas avoir un lit moins profond que 2 pieds.

Le larmier. Les pierres de recouvrement doivent avoir 4 pieds de large au sommet, augmentant en largeur en descendant suivant la proportion du bombement de gelée en arrière et du bombement de la chambre sur la face ; elles ne doivent pas avoir moins de 15 pouces de hauteur et de 4 pieds de longueur sur la ligne du mur.

Le lit inférieur et les joints doivent être pleins, et le lit supérieur et la face dressés, et l'arête intérieure arrondie à un rayon de 3 pouces.

L'entrepreneur aura un plan détaillé pour l'arrangement des pierres de recouvrement dans les enclaves, des coins renforcés et des puits, ainsi que quant à la manière qu'il faut adopter pour poser les chevilles et les liens.

Mur d'appui. Le mur d'appui doit être porté jusqu'à la hauteur du bassin d'en bas, sans liaison avec les murs latéraux de l'écluse ; il devra avoir 6 pieds de large au pied et 3 pieds au sommet ; doit être à blocaille par rangs posés suivant un bombement de 5 pouces par pied, le larmier n'aura pas moins de 10 pouces d'épaisseur et 3 pieds de largeur.

Lorsque les écluses sont placées dans des tranchées pratiquées dans le roc, l'espace qui se trouve entre le derrière du mur et le roc, doit être rempli de maçonnerie à béton posée par rangs qui n'excèdent point 4 pouces d'épaisseur, chaque rang doit être parfaitement rempli de coulis fortement broyé avant que la couche suivante soit posées ; le béton devant, dans tous les cas, être fait simultanément avec les murs d'écluse.

Béton. La maçonnerie à béton employée dans les fondations et ailleurs doit être composée de pierre calcaire grise cassée en morceaux de $1\frac{1}{4}$ pouce ou de cailloux nets d'un demi pouce à un pouce de diamètre mêlés avec une proportion convenable de chaux et de sable ; la chaux sera d'environ la cinquième partie de la pierre en quantité et le sable le double de la chaux, les proportions devant être cependant dans tous les cas réglées par la qualité des matériaux.

Le béton dans la fondation et la partie postérieure des murs de retraites, doit être au ciment hydraulique ; dans les autres endroits des travaux il sera à la chaux commune.

Ciment et chaux. Le ciment hydraulique doit être de la même qualité, convenablement préparé et moulu trois mois avant le temps où il doit être employé et doit être transporté en futailles étanches de la fabrique aux lieux des travaux.

La chaux commune qui sera employée doit être de qualité approuvée, fraîche du fourneau et éteinte. Quand le ciment ou la chaux sera fait en mortier, il sera parfaitement mêlé au sable fin bien net dans les proportions que l'ingénieur pourra fixer généralement, (deux parties de sable à une partie de ciment.)

L'entrepreneur devra ériger des bâlisses convenables pour protéger le ciment et la chaux contre les intempéries de l'air; et aucun ciment ou chaux endommagé de quelque manière ne sera employé s'il n'est auparavant éprouvé ou approuvé par l'ingénieur ou quelques personnes sous ses soins. Le sable, s'il est nécessaire, devra être sasse et lavé et toutes les précautions seront prises pour maintenir les murs exempts et libres de tous matériaux impropres, durant les progrès des travaux.

Ordre de construction. La construction doit procéder avec autant de régularité que possible; de manière à n'avoir en aucun temps plus de deux assises qui ne soient point finies sur le mur; et un mur ne sera pas plus avancé que d'une assise sur l'autre. Les pierres doivent être convenablement préparées pour s'ajuster et remplir leurs lits avant d'être portées sur le mur et tous les joints verticaux d'une assise doivent être complètement remplis de coulis avant que la pose d'un autre assise ne soit commencée.

Afin que les pierres soient convenablement posées et que les travaux du dessous déjà faits soient à l'abri de tout dommage on se servira de grues convenables ou d'autre mécanisme approuvé pour les poser, et lorsqu'elles seront une fois posées on devra avoir soin de ne point remuer ou déranger les pierres sur leurs lits.

Murs à blocaille. Les murs à blocaille qui, dans quelque cas, constitueront l'extension des ailes à la tête et au pied des écluses, que le mur soit à mortier ou à pierre sèche, devront être faits avec des pierres saines, durables et bien faites.

Les pierres de face devront être posées à différents bombements et il sera laissé sur les faces des entailles pour recevoir les bois de défense, à la hauteur que l'ingénieur pourra prescrire.

Poteaux d'amarrage. Il y aura quatre poteaux d'amarrage de chêne blanc et quatre têtes d'amarrage en fonte, les poteaux et les têtes devant être en la forme, dimension et position fixées par l'ingénieur.

Pont tournant. S'il est nécessaire d'avoir un pont tournant sur aucune des écluses, il faudra faire à la maçonnerie des modifications dont les détails seront fournis. Le pont, appareil et mécanisme de fonctionnement formeront matière à contrat séparé, mais toute la maçonnerie qui y aura rapport devra être faite par l'entrepreneur des diverses écluses.

Terrassement. Partout où les murs de l'écluse seront plus élevés que le roc adjacent, le terrassement devra avoir au moins 25 pieds au sommet, et la pente extérieure devra être comme deux est à un. Dans tous les cas un lit de bousillage de 3 pieds de largeur doit être monté en arrière du mur et le sommet du terrassement aura une déclivité de 6 pouces vers l'extérieur de l'écluse.

Des plans détaillés seront fournis. Les plans montrés n'indiquent que le mode général de construction; mais des plans détaillés des travaux arrangés, modifiés et adaptés à chaque fondation ou écluse particulière seront fournis par le département des travaux publics ou l'ingénieur en charge.

L'entrepreneur se pourvoira des matériaux. L'entrepreneur doit se pourvoir du terrain nécessaire à ses travaux et avoir à ses propres frais tous les outils, instruments, travail et matériaux pour exécuter et compléter tous les travaux compris dans la section et les écluses qui lui sont dévolus, et les prix inscrits dans la soumission et le contrat doivent couvrir toutes les dépenses requises par les stipulations de la spécification qui précède.

Classification
des excava-
tions.

Il n'y aura que deux espèces d'excavation, les excavations faites dans les "terres" et dans le "roc;" les premières comprendront toute espèce de matériaux extraits soit de tranchées soit des puits d'emprunt, sauf et excepté le *Rocher de Carrière* continue ou le cailloux dont les dimensions dépasseront une verge cube. Les prix demandés pour ces items doivent couvrir les frais d'excavation de la fosse des écluses, la confection des terrassements et tranchées, la construction et le nivellement du chemin de halage comme ci-dessus décrit, le redressement des pentes à l'angle voulu et l'achèvement de tout ce qui a rapport à des excavations faites suivant les règles de l'art et conformément aux ordres et à la satisfaction de l'ingénieur surintendant.

Pompeinent
d'eau.

La somme ronde demandée pour pomper l'eau dans chaque fosse d'écluses, et espace entre les écluses doit aussi comprendre les frais de construction, d'entretien et de démolition de tous les batardeaux et de tout ce qui se rattache aux travaux faits sous l'eau, durant le progrès et jusqu'au parachèvement complet de tout le contrat.

Les paiements seront faits mensuellement suivant la valeur comparative des travaux faits durant le mois alors expirant, sur un certificat de l'ingénieur résidant, constatant que l'ouvrage a été fidèlement et strictement fait; mais il sera retenu dix pour cent sur les estimations des travaux jusqu'à l'achèvement définitif du contrat, à moins que sur les rapports d'un ingénieur, dans le cours des travaux, les commissaires ne jugent à propos d'avancer toute la dite retenue ou aucune partie d'icelle. Aucun paiement ne sera fait sur matériaux s'ils ne sont livrés dans les environs des travaux, ou s'il n'est pris quelqu'arrangement à l'entière satisfaction des commissaires.

JOHN PAGE,
Ing. des Tr. Pub.

Travaux publics, Québec, 14 décembre 1853.

N. B.—Des soumissions séparées seront reçues, savoir :

1. Pour les écluses détachées telles qu'indiquées au plan No. 1.
2. Pour des écluses combinées telles qu'indiquées au plan No. 2.

Les unes et les autres seront de la description d'ouvrage donnée dans la spécification précédente, excepté que le mur d'appui dans les dernières sera de pierres de taille et qu'il y aura dans les murs latéraux des canaux pour remplir l'écluse d'en bas.

MARCHÉ.

Passé le dix-neuvième jour de juin, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-quatre et fait en double, entre Angus P. McDonald, de Chatham, Canada Ouest, entrepreneur, et Peter Schram, de London, Canada Ouest, entrepreneur aussi de première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée aux présentes par les commissaires des travaux publics de la province du Canada, de seconde part: témoigne, que les parties de la première part s'engagent et s'obligent par les présentes, eux, leurs hoirs et ayant cause en faveur et vis-à-vis de sa majesté, ses héritiers et successeurs, pour et en considération des termes, conditions et engagements ci-dessous mentionnés à fournir tous les outils, instruments et matériaux nécessaires quelconques et de construire, compléter et finir à tous égards, à la satisfaction des commissaires, tous les travaux d'un canal nécessaire pour relier les eaux des lacs Chats et Chaudières sur la rivière de l'Ouataouais et qui sera appelé "Canal Chats," en une manière bonne, solide et d'homme de l'art, suivant la spécification ci-annexée et signée par les parties et aussi conformément aux plans restant de record dans le bureau du département des travaux publics, le tout devant être complété et fini, et être sous tous rapports prêt à servir le ou avant le 12e jour de juin mil huit cent cinquante-sept. En considération de ce que dessus, sa majesté la reine Victoria, représentée par les

dits commissaires comme susdit, promet et s'engage par le présent à payer aux parties de la première part ou aux hoirs, ayants cause ou représentants légaux des parties en première part, les taux et prix ci-dessous mentionnés, savoir: pour excavation, matériaux charroyés et déposés en terrassements ou autrement, savoir:—roc solide ou carrière continue dans les fosses d'écluse, les biefs ou entrées, cinq chelins par pieds cubes—terres dans les fosses d'écluses, biefs et entrées et fosses d'emprunts, un chelin et trois deniers par verge cubes—pour défrichement, six louis par acre—pour corroi dans les terrassements, deux chelins par verge cubes—pour corroi derrière les murs à roc, deux chelins par verge cube—pour maçonnerie par verge cube, savoir: mur des écluses fait à mortier tel que spécifié, un louis quinze chelins—mur d'écluses fait entièrement à ciment hydraulique, un louis dix-sept chelins et demi—mur à blocaille fait à mortier, quinze chelins—murs à blocaille à pierre sèche, quatorze chelins et trois deniers—pour béton par verge cube, savoir:—fait à mortier hydraulique, seize chelins et trois deniers—fait à mortier à chaux commune, quinze chelins—pour bois de construction, par pied cube, savoir:—chêne blanc pour les buscs, un chelin et six deniers—pin pour les fondations, etc., etc., un chelin et trois deniers—pour planches par mille pieds mesure de planche, savoir: chêne blanc pour les planchers des enclaves, sept louis—pin pour les chambres des sas et tablier, trois louis dix chelins—pour ouvrages en fer par livre, savoir:—fer battu, huit deniers, fonte, cinq deniers—poteaux d'amarrage, deux louis chaque—pour faire entretenir et enlever tous les batardeaux et mettre tous les travaux à sec, la somme ronde de mille cinq cents louis, lesquelles dites sommes sont toutes au courant et seront payées par sa majesté conformément au statut 9 Victoria, chap., 37, section 35.

Et les dites parties de première part et sa majesté représentée comme susdit, déclarent par le présent, consentent et conviennent que le dit contrat et entreprise sera et est par le présent fait et consenti par eux les dites parties en la première part et sa dite majesté représentée comme susdit, sous les engagements, stipulations, conditions et termes exprès suivants savoir:

Premièrement.—Que les paiements du prix ci-dessus mentionné seront faits aux parties de la première part dix jours après que l'estimation de l'ingénieur ou officier en charge aura été reçue par les dits commissaires spécifiant le montant de l'ouvrage fait durant le mois alors expiré; mais que néanmoins il sera loisible à sa majesté de retenir aux parties de la première part et garder dix pour cent sur le montant des estimations jusqu'au parachèvement complet des travaux et jusqu'à ce qu'ils aient été reçus par les commissaires, lesquels dix pour cent ainsi retenus et gardés seront payés avec le dernier paiement dix jours après que l'ingénieur ou l'officier en charge aura remis aux commissaires son estimation finale des travaux faits et des matériaux fournis, en vertu des présentes avec mesurages, poids, etc., détaillés, et son certificat constatant que les travaux ont été complètement finis et terminés et si les commissaires ont accepté et approuvé les travaux aussi vite; et qu'en faisant son estimation finale l'ingénieur ou autre officier ne sera pas lié ou guidé par les estimations mensuelles précédentes, lesquelles ne seront considérées et prises que comme approximations. Pourvu toujours et il est en outre convenu que sa dite majesté de temps en temps durant le progrès des travaux pourra payer aux parties de la première part les dix pour cent ainsi retenus ou gardés en tout ou en partie.

Secondement.—Que si, par le rapport de l'ingénieur ou surintendant employé par les commissaires à cette fin, il appert que le matériel et le progrès des dits travaux ne sont pas tels qu'ils en assurent le parachèvement dans le temps fixé dans les présentes, ou si les parties en la première part persistent dans une marche contraire aux dispositions de ce contrat, sa dite majesté aura le pouvoir dans sa discrétion, par l'entremise des commissaires susdits ou leurs successeurs en office, sans notification ou protêt au préalable et sans action ni poursuite en justice, soit

d'ôter l'ouvrage ou partie de l'ouvrage des mains des parties de la première part et de le donner à un autre entrepreneur ou entrepreneurs, sans avis publié avant, soit d'employer d'autres hommes et fournir des matériaux, outils et autres choses nécessaires aux frais des parties de la première part; et les parties de la première part seront dans l'un et l'autre cas, responsables de tous dommages et frais et dépenses additionnelles qui pourront être encourus en conséquence; et dans l'un et l'autre cas forfairot tous les deniers alors dus, suivant les termes et conditions ou suivant toutes ou à aucune d'icelles dans les présentes contenues.

Troisièmement.—Dans les cas où les parties de première part failliraient à remplir le contrat, elles perdront par là tout droit et réclamation aux dix pour cent ou à aucune partie d'iceux restant due ainsi qu'à tous les deniers quelconques dus sur le contrat.

Quatrièmement.—Tous les matériaux nécessaires aux dits travaux seront examinés et approuvés avant d'être employés, soit par les commissaires ou la personne qu'ils pourront nommer, et les matériaux désapprouvés ne seront pas employés dans les travaux, et s'ils ne sont pas enlevés par les parties de la première part, lorsqu'elles en seront requisés par les commissaires ou leur ingénieur ou la personne en charge, alors les matériaux désapprouvés seront enlevés par les commissaires, leur ingénieur ou la personne en charge en tel endroit qu'ils trouveront à propos, aux frais et dépens et aux risques des parties de la première part; mais il est bien clairement compris et entendu que l'examen et l'approbation des matériaux n'exposera nullement sa dite majesté à payer pour les dits matériaux ou aucune partie d'iceux s'ils ne servent et ne sont employés dans les dits travaux, ni n'empêchera pas de rejeter plus tard telle partie d'iceux qui pourront se trouver mauvais ou impropres à servir dans les travaux, et tel examen ne sera pas considéré comme mettant fin aux objections faites contre les travaux par rapport à l'état inférieur et imparfait des matériaux employés.

Cinquièmement.—Qu'il sera au pouvoir de sa dite majesté de faire des paiements ou avances sur des matériaux, instruments, vaisseaux ou outils d'aucune description achetés pour ces travaux ou y servant ou destinés à y servir, dans tous les cas et aux termes et conditions que les dits commissaires pourront trouver convenables; et toutes les fois qu'aucune avance ou paiement aura été fait aux parties de la première part, sur des outils, instruments ou matériaux d'aucune description, les outils, instruments ou matériaux pour lesquelles telles avances ou paiements auront été fait, seront dès lors possédés et tenus comme sûreté collatérale par sa majesté, ses héritiers et successeurs, pour l'accomplissement valide du présent contrat par les parties de la première part; il est cependant bien compris que tous les dits outils, instruments ou matériaux d'aucune description resteront aux risques des parties de la première part qui en seront responsables jusqu'à ce qu'ils soient finalement employés et acceptés comme partie des travaux par les commissaires; mais les parties de la première part ne pourront exercer aucun acte de propriété ou contrôle sur tous outils, instruments ou matériaux sur lesquels il aura ainsi été fait des avances ou paiements, sans la permission écrite des commissaires.

Sixièmement.—Si un surintendant, ouvrier ou journalier employé dans ou sur les dits travaux donne aucun juste sujet de plainte, les parties de la première part, sur la demande des commissaires, de leur ingénieur ou de la personne en charge, déchargeront immédiatement des travaux la dite personne ou personnes qui n'y sera plus employée, sans le consentement des commissaires; et si les parties de la première part continuent à employer tel surintendant, ouvrier ou journalier, les parties de la première part paieront à sa majesté, ses héritiers et successeurs la somme de cinq louis argent courant susdit pour tout et chaque jour que tel surintendant, ouvrier ou journalier sera employé dans les dits travaux, après telle demande comme susdit, et les sommes ainsi forfaites seront déduites du montant que les parties de la première part pourront avoir droit de

recevoir de sa majesté au commencement du mois qui suivra telle forfaiture ou après, suivant que sa majesté le jugera convenable.

Septièmement.—Si aucun changement ou modification soit dans la position soit dans les détails d'aucune partie des travaux est demandé par les dits commissaires durant le progrès des travaux, les parties de la première part sont par le présent tenues de faire tel changement ou modification, et si tel changement ou modification entraîne des dépenses additionnelles pour les dites parties de la première part soit en travail, soit en matériaux, icelles dépenses seront allouées aux dites parties de la première part, ou s'il entraîne une épargne pour les dites parties de première part, telle épargne sera déduite du montant de son contrat; dans l'un et l'autre cas le montant sera déterminé par l'estimation faite par les commissaires, leur ingénieur ou officier en charge. Mais aucun tel changement ou modification, quelqu'en puisse être la nature ou l'étendue, ou à quelque temps qu'il puisse être demandé pendant le dit contrat, n'aura nullement l'effet de suspendre, remplacer, annuler ou rescinder ce contrat qui continuera à être en force nonobstant tout tel changement ou modification; et tel changement ou modification sera fait et accompli par les parties en la première part, sujets aux conditions, stipulations et conventions exprimés dans les présentes, comme si tel changement ou modification eut été spécifié et exprimé dans les termes de ce contrat; et si les dites parties en la première part sont requises par sa majesté représentée comme susdit, de faire aucun ouvrage ou fournir aucuns matériaux pour lesquels il n'est pas mentionné de prix dans ce contrat, les dits ouvrages et matériaux seront payés aux prix qui seront fixés par l'ingénieur en charge; mais nul changement ou modification comme susdit et nul ouvrage additionnel quelconque ne sera fait sans l'autorisation écrite de l'ingénieur en charge donnée avant l'exécution du dit ouvrage; et nulle allouance ou paiement quelconque ne sera fait pour icelui dans le cas où il aurait été fait sans telle autorisation.

Huitièmement.—Que les parties en la première part ne pourront en aucune manière transporter aucune partie des travaux mentionnés dans le contrat ou les louer ou sous louer, excepté le fournissement des matériaux.

Neuvièmement.—S'il s'élève aucune différence d'opinion quant à l'interprétation à donner à aucune partie des spécifications ou plans, telle différence d'opinion sera réglée par le commissaire seulement et tel règlement sera final et définitif et obligatoire pour les parties à ce contrat et chacune d'elles.

Dixièmement.—Tout avis ou autre papier se rattachant à ces présentes qui devra être, de la part de sa majesté, signifié aux parties de la première part, pourra être adressé aux parties de la première part en sa ou leur lieu de résidence ou lieu ordinaire d'affaire ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits et laissé au bureau de poste, et tout papier ainsi adressé et laissé au bureau de poste sera pour toutes fins et intentions quelconques, censé avoir été légalement signifié.

Onzièmement.—Si les parties en la première part ne complètent point les travaux mentionnés dans les présentes à l'époque convenue, tel que ci-dessus mentionné, les dites parties en la première part seront tenues et feront payer aux parties de la seconde part tous salaires et gages qui deviendront dûs aux personnes ou personnes qui surveilleront l'ouvrage pour les dits commissaires, depuis l'époque ci-dessus fixée pour le parachèvement jusqu'à ce que les dits travaux soient réellement complétés et reçus.

En foi de quoi les parties en la première part, et les dits commissaires représentant sa majesté comme susdit, ont aux présentes apposé leurs seings et sceaux, et le secrétaire des dits travaux publics ont aussi contresigné ces présentes.

Signé et scellé par les dites parties en la }
première part, en présence de }
Signé et scellé par les dits commissaires }
des travaux publics et contresigné par }
le secrétaire, en présence de }

Q U E B E C :
DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,
RUE LA MONTAGNE.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 7 du mois dernier, concernant l'administration du canal Lachine, et les noms des divers officiers qui y sont attachés.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER.

Secrétaire.

Bureau du secrétaire,
Québec, 10 avril 1855.

TRAVAUX PUBLICS,
QUÉBEC, 12 mars 1855.

MONSIEUR,—Conformément à la demande contenue dans votre lettre du neuf courant, je suis chargé de vous transmettre l'état suivant de l'établissement du canal Lachine.

L'ingénieur du canal est M. J. G. Sippell, qui reçoit un salaire de £500 par année. Il y a un commis, Donald McIver, à £150 par année. M. Sippell remplit encore les devoirs d'ingénieur pour les canaux de Beauharnois et de Chambly et les écluses de St. Ours et de St. Anne.

Le personnel attaché au fonctionnement du canal est comme suit :

Surintendant, Alexander Bissett, à £200 par année ; il contrôle et dirige les gardiens des écluses et des ponts. A aussi la direction générale du canal ; visite les écluses, les ponts, etc., pour voir si tout est en bon ordre et si les règlements sont exécutés. Il agit sous M. Sippell, qui lui donne toutes ses instructions.

Cinq gardiens d'écluse à £75 par année chaque.

Ecluse No. 1.....	M. Fitzpatrick,
“ No. 2.....	Patrick Hughes,
“ No. 3.....	W. M. Garry,
“ No. 4.....	Jno. M. Donough,
“ No. 5.....	Thos. O'Neill.

Leurs devoirs sont d'ouvrir et fermer les portes, etc., pour le passage des vaisseaux et de régler la hauteur de l'eau dans les niveaux respectifs ; et de prévenir toute infraction des règlements sur les écluses ou aux environs.

Trois gardiens de ponts. Deux—Michael Conway et James Low—à £75 par année, et le troisième, Benjamin Roy, à £76 2s. Leurs devoirs sont d'ouvrir et fermer les ponts, veiller à ce qu'ils soient en bon ordre, et prévenir tout dommage qui pourrait leur arriver.

Les officiers mentionnés dans l'état qui précède, sont nommés par les commissaires des travaux publics, sous l'autorité d'un ordre en conseil ; et ils sont sous le contrôle immédiat de l'ingénieur et du surintendant du canal.

Tout état concernant les amendes, etc., peut se trouver dans le bureau de l'honorable inspecteur-général.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire.

ETAT de toutes les amendes imposées pour infraction des règlements du canal Lachine, avec les noms des personnes condamnées à l'amende, le montant des amendes perçues et prélevées, avec des explications, — pour l'année 1853.

1853.	Noms des vaisseaux tenus responsables.	Noms des parties condamnées à l'amende.	Montant de l'amende.	Explications.
			£ s. d.	
Mai 25.	Berge Bonsecours	Burdeau	2 10 0	Désignation fausse de cargaison.
" 27	do Shannon	McIntosh, 10s. each.	2 0 0	Infraction des règlements du canal
" 27	do Doon			
" 27	do Thames			
" 27	do Québec			
Juin 3.	do Queen	Boker	1 5 0	do du bois de chauffage.
" 6.	do Echo	Smith	1 5 0	do do do
" 8.	do Caroline	Cook	2 10 0	Désignation fausse de cargaison.
" 8.	do Spey	do	20 0 0	do de 72½ ton. de fer à C. F.
" 9.	do Frank	Leger	1 0 0	Obstruer la navigation.
" 13.	do Clyde	McCuaig	5 0 0	Refusant l'exposé de cargaison.
" 18.	Cage	Paquin	1 0 0	Obstruer la navigation.
" 27.	Berge Queen	Boker	1 5 0	Infractions des régl. du bois de chauff.
" 28.	do Mohawk	Montgomery	1 0 0	do do do
Juillet 8.	do Beverly	Mareilla	1 0 0	do do do
" 9.	do Sophia	Dorie	1 0 0	do do do
" 11.	do Ste. Marie	Maxwell	1 0 0	Billet de passe non livré.
" 13.	do Empire	Glasford	1 0 0	Infraction des règlements du canal
" 13.	Cage	Ostell	1 0 0	Abandon d'un radeau dans le canal
" 13.	do	Jackson	1 0 0	do do do
" 22.	Berge St. Louis	Beaulic	2 10 0	Cargé de charbon non rapportée.
" 25.	do Céleste	Caverhill	1 0 0	Domage à l'écluse à St. Gabriel
" 26.	Cage	Grant	1 0 0	Abandon d'un radeau dans le canal
Août 6.	Berge Teetotaler.	Vardeau	1 5 0	Billet de passe non livré.
" 11.	do Mary	Evans	0 10 4	Infractions des régl. du bois de chauff.
" 23.	do Céleste	Caverhill	1 5 0	do do do
" 25.	do St. Régis	Mears et Cie.	0 2 0	do do do
" 27.	Bat. à v. S. Hélène	Chrysler	1 5 0	Désignation fausse de cargaison.
" 29.	Berge Hastings	Cushing	1 0 0	Billet de passe non livré.
" 29.	do Mary	Glasford	1 5 0	Infraction des règlements du canal
" 31.	do Iona	Gregory	5 0 0	Désignation fausse de cargaison.
" 31.	do Barron	Perry	1 5 0	Infractions des régl. du bois de chauff.
Sept. 6.	do Mary	Evans	0 2 4	do do do
" 6.	do Alice	Levis	0 1 4	do do do
" 10.	do Oregon	Glasford	2 10 0	Désignation fausse de cargaison.
" 12.		Fairburn et Cie	2 10 0	Droits d'abris éludés.
" 20	Bat. à v. P. Victoria et 4 berges.	McIntosh	20 0 0	Désignation fausse de cargaison.
" 23.	Berge Oxford	Robertson et Cie	1 5 0	Infractions des régl. du bois de chauff.
Octobre 7.	do Queen	Boker	2 10 0	Infractions des règlements du canal.
" 17.	Bat. à v. Admiral	Wilson	1 5 0	do do do
" 18.	Berge Belfast	McPherson	1 5 0	Billet de passe non livré.
" 21.	do Amity	Dickinson	1 5 0	Désignation fausse de cargaison.
Nov. 2.	do Port	Evans	0 4 0	Infractions des régl. du bois de chauff.
" 2.	do Queen	do	0 2 8	do do do
" 3.	Cage	McCaul	1 0 0	Abandon d'un radeau dans le canal
" 14.	do	G. T. R. R. Cie	1 0 0	do do do
" 15.	Berge North West	Dorie	0 4 0	Infractions des régl. du bois de chauff.
" 22.	Bat. à v. Swan	Darling	1 5 0	Désignation fausse de cargaison.
" 24.	Berge Sophia	Dorie	1 5 4	Infractions des régl. du bois de chauff.
Déc. 9.	do Ottawa	Cushing	1 0 0	Billet de passe non livré.
" 9.	Schooner Welland	Merritt	1 5 0	Poteau de lampe cassé.
Total Amendes p. 1853 £			102 2 0	
Montant remis			£2 10 0	Fairburn et Cie.
Do do			£0 10 0	Caverhill.

ETAT de toutes les amendes imposées pour infraction des règlements du canal Lachine, avec les noms des parties condamnées à l'amende, le montant, etc., pour l'année 1854.

1854.	Noms des vaisseaux tenus responsables.	Noms des parties condamnées à l'amende.	Montant de l'amende.	Explications.
			£ s. d.	
Mai 8.	Goél. New Zealand	Gregorie	1 0 0	Billet de passe non livré, 13 oct. 1853.
" 10.	Berge Lily	Leger	1 0 0	do do do
" 11.	do Flora	Romprier	1 0 0	Vaiss. aband. dans l'écluse No. 2
" 11.	Goél. Hebe	Fellows	1 0 0	Billet de passe non livré, oct. 1853.
" 13.	Berge Ann	Sequin	1 5 0	do do nov. 1853.
" 13.	do Trader	do	1 5 0	do do do
" 25.	do Lady	do	1 0 0	Infraction des règlements du canal
Juin 10.	do Chippewa	Montgomery	1 0 0	Billet de passe non livré.
" 11.	Goél. Adelle	Hall	1 0 0	Infraction des règlements du canal
" 17.	Berge Cottager	Evans	0 11 8	do du bois de chauffage.
" 17.	do Mary	do	0 4 0	do do do
" 20.	Bateau de pilote	Leger	0 1 0	do do do
" 30.	Bat. à v. Charlotte	Robertson et Cie	1 0 0	do do do
" 30.	Berge Patton	Glasford et Cie	20 0 0	Négligence du capitaine à l'écluse No. 4—14 novembre 1853.
" 30.	do Laprairie	R. R. Cie	1 5 0	Infraction des règlements du canal
" 30.	Goél. Ida	Glasford et Cie	2 10 0	do do do
Juillet 8.	Berge St. Pierre	Allard	1 0 0	do do do
" 8.	Cages	G. T. R. R. Cie	1 0 0	Radeau abandonné dans le canal.
" 8.	Berge Omphale	Dubec	2 10 0	Infraction des règlements du canal
" 10.	Bat. à v. Gartshore	Hooker et Cie	1 5 0	Billet de passe non livré.
" 10.	do	do	1 5 0	do do do
" 10.	Bat. à v. Reindeer	Henderson et Cie	1 5 0	do do do
" 10.	do	do	1 5 0	do do do
" 12.	Bat. à v. Britannia	Dickinson	1 5 0	Désignation fautive de cargaison.
" 17.	do Ruby	Voligny	2 10 0	Infraction des règlements du canal
" 22.	Berge North West	Dorie	1 5 0	Billet de passe non livré.
" 22.	Goél. California	Henderson et Cie	1 0 0	Infraction des règlements du canal
" 25.	Berge Constance	Anger	0 3 0	do du bois de chauffage.
" 29.	do Wellington	Robertson et Cie	1 1 0	do do do
" 29.	Bat. à v. Brantford	Merritt	10 0 0	Infraction des règlements du canal
" 31.	Berge Queen	Baker	0 6 8	do du bois de chauffage.
" 31.	do Traveller	Parry	0 3 4	do do do
Août 1.	do Gt. Britain	G. T. R. R. Cie	1 5 0	Billet de passe non livré.
" 3.	do No. 8	do	1 5 0	do do do
" 7.	do No. 8	do	1 5 0	do do do
" 8.	do Deon	McIntosh	1 5 0	do do do
" 10.	Bat. à v. Trenton	J. McPherson	2 10 0	Infraction des règlements du canal
" 14.	Goél. Lucinda	Byron	1 0 0	do do do
" 18.	do Solville	Glasford et Cie	1 5 0	Billet de passe non livré.
" 21.	Berge No. 14	G. T. R. R. Cie	1 5 0	do do do
" 22.	Cage	Dominique	1 5 0	Obstruer la navigation.
" 23.	Berge Jet	Mordeau	1 0 0	Infraction des règlements du canal
" 28.	Bat. à v. Ontario	Hooker et Cie	2 10 0	Billet de passe non livré.
" 28.	do Gartshore	do	1 5 0	do do do
" 28.	do Erie	do	1 5 0	do do do
" 31.	Berge Adelle	Hall	1 0 0	Infraction des règlements du canal
Sept. 2.	Bat. à v. Breeze	Dickinson	2 10 0	do do do
" 4.	Berge Mary	Evans	2 10 0	Désignation fautive de cargaison.
" 8.	do William	Rinshaw	0 6 8	Infractions des règl. du bois de chauff.
" 12.	do Mary Ann	Hamelin	1 5 0	do do canal.
" 22.	Bateau de Pilote	Leger	1 5 0	do do do
" 23.	Berge No. 3	McNaughtin	2 10 0	do do do
" 26.	Bat. à v. Huron	Henderson et Cie	1 5 0	Billet de passe non livré.

AMENDES pour 1854.—(Continuation.)

1854.	Noms des vaisseaux tenus responsables.	Noms des parties condamnées à l'amende.	Montant de l'amende.	Explications.
Sept. 27.	Goél. E. Eugenie	Delbec	£ s. d. 2 10 0	Fausse déclaration de tonnage.
" 28.	Cage	Douglas	5 0 0	Obstruer la navigation.
Octobre 2.	Berge Belona	Hamelin	1 5 0	Infraction des règlements du canal
" 3.	do Pearl	Glasford	1 5 0	do do do.
" 3.	Cage	Donovan	1 5 0	Radeau abandonné dans le canal.
" 5.	Bat. à v. Breeze	Dickinson	1 0 0	Infraction des règlements du canal
" 5.	Cage	G. T. R. R. Cie	5 0 0	Obstruer la navigation.
" 6.	do	Jamés Harvey	2 10 0	do do.
" 9.	Bat. à v. Reindeer	Henderson	2 10 0	Billet de passe non livré.
" 10.	Berge Málvida	Jesmar	0 6 8	Infractions des règl. du bois de chauff.
" 16.	Bateau St. Zotique	Ely	0 2 8	do do do.
" 16.	Berge Elke	Hooker et Cie.	4 5 4	do do do.
" 23.	Bateau de Pilote	Leger	0 13 4	do do do.
" 25.	Berge Mohawk	Cowan	0 6 0	do do do.
" 27.	do Minna	Robertson et Cie.	1 6 8	do do do.
" 28.	do Mary	Evans	0 6 8	do do do.
Nov. 2.	Bat. à v. Ontario	Hooker et Cie.	2 10 0	Désignation fausse de cargaison.
" 7.	do Geo. Moffatt	Henderson et Cie.	5 0 0	Obstruer la navigation.
" 8.	do Breeze	Dickinson	1 5 0	Fausse déclaration de cargaison.
" 9.	do Huron	Henderson et Cie.	2 10 0	Billet de passe non livré.
" 11.	do Brantford	do	2 10 0	Infraction des règlements du canal
" 17.	Berge Mary Esther	Pocquet	1 0 0	Billet de passe non livré.
" 18.	Bat. à v. Atlas	Ottawa Cie.	1 5 0	Infraction des règlements du canal
" 18.	Goél. Scotland	McAllum	2 10 0	Billet de passe non livré.
" 20.	Berge Resolute	McCuaig	1 5 0	Fausse déclaration de tonnage.
" 22.	do Tecumseth	Douglas	1 5 0	Infraction des règlements du canal
" 22.	do Mary	Rodden	1 5 0	do do do.
" 22.	do Victoria	Robertson et Cie.	1 5 0	do do do.
" 25.	do Io	Dickinson	1 0 0	do do do.
" 25.	do Amity	do	1 0 0	do do do.
" 25.	do Mary	Bertrand	1 0 0	do do do.
" 25.	do P. Michel	Courville	1 0 0	do do do.
" 27.	do Solville	Janes	1 0 0	do do do.
" 27.	do Tweed	Larocque	1 0 0	do do do.
" 27.	do Alice	Dickinson	1 0 0	do do do.
" 27.	do George	do	1 0 0	do do do.
" 30.	Bat. à v. Swan	Farrel	1 0 0	do do do.
Déc. 11.	Berge No. 25	G. T. R. R. Cie.	1 5 0	Billet de passe non livré.
	Total	Amendes p. 1854	£ 155 14 8	

Etat du montant des dommages prélevés sur le canal Lachine, pour l'année 1853.

1853.	Noms des vaisseaux tenus responsables.	Noms des parties condamnées à l'amende.	Montant de l'amende.			Explications.
			£	s.	d.	
Mai 9	Bat. à v. Scotland	McPherson	5	0	0	Domm. fait à l'écluse Côte St. Paul. do do No. 3. do Dock wall. do à l'écluse No. 4. do au pont Wellington. do Côte St. Paul. do à l'écluse No. 3. do do d'en haut No. 4. do au pont Brewster's. do à l'écluse No. 4. do do do do do No. 1. do au pont Wellington. do au pont Brewster's. do à l'écluse No. 1. do do do do do do do do No. 5. do do No. 2. do do No. 3. do au pont, Côte St. Paul à l'écluse, Côte St. Paul en 1852.
" 12	do P. Victoria	McIntosh	12	10	0	
" 16	Goél. Cherokee	Gaskin	1	5	0	
" 18	Berge Joseph	Mallett	5	0	0	
" 21	Goél. Jenny Lind	Gates et Cie.	1	5	0	
" 23	Bat. à v. Pioneer	Ferland	25	0	0	
Juillet 7	do P. Victoria	McIntosh	50	0	0	
Août 24	do Highlander	McCuig	2	10	0	
Sept. 5	No. 3	Gilmour	2	5	0	
" 17	Bat. à v. Longueuil	Lesperance	2	10	0	
Oct. 5	Berge Erm	McIntyre	1	10	0	
" 6	Bat. à v. Crescent	Fate et Cie	2	15	0	
" 12	Goél. Solville	Hilford et Cie.	3	0	0	
" 13	Berge Energy	Berry	2	10	0	
" 13	Bat. à v. Crescent	Fate	2	10	0	
" 15	do St. Lawrence	Mail Line	1	5	0	
" 17	do Admiral	Wilson	0	12	6	
" 21	Berge Sea Flow	Rouehon	1	10	0	
" 21	do Prince Wales	Dickinson	0	15	0	
Nov. 3	do Chippewa	Montgomery	1	5	0	
" 7	Bat. à v. Iroquois	Comp. du c. de fer ..	3	10	0	
" 15	do Lord Elgin	Hooker et Cie.	5	0	0	
Dommages total pour 1853			£	223	7 6	

Remis à Farland et Cie. £25 0 0 Compte du bat. à vap. Pioneer.

Etat du montant des dommages prélevés sur le canal Lachine, pour l'année 1854.

1854.	Noms des vaisseaux tenus responsables.	Noms des parties condamnées à l'amende.	Montant de l'amende.			Explications.
			£	s.	d.	
Mai 24	Goél. Twin Brothers	Gates et Cie.	5	0	0	Domm. fait au pilier en pierre à La- do à l'écluse No. 1. [chine. do do do do do do do à l'écluse No. 4. [Peck. do Vaine à la manuf de do au pont, Côte St. Paul. do à l'écluse No. 4. do do do do do do do au pont Wellington. do à l'écluse No. 2 do au pont Wellington. do do Brewster's. do do Wellington. do à l'écluse No. 4. do do No. 3. [Paul]. do Déver. de sup., Côte St. do au pont Brewster's. do à l'écluse No. 2.
Juin 13	Bat. à v. New Era	Mail Line.	2	0	0	
Juillet 12	do	do	5	0	0	
" 14	Bat. à v. Huron	Henderson et C.	3	10	0	
" 22	Berge Bee	Dickinson	2	10	0	
" 25	Bat. à v. Geo. Moffatt	Henderson et C.	2	0	0	
" 26	do Dawn	H. Jones et Cie.	25	0	0	
Août 26	Berge Herbert	Pourier	1	0	0	
" 26	Goél. Governor	Taylor	3	10	0	
" 26	Bat. à v. Firefly	McMartin	5	0	0	
Sept. 4	Berge Roderick Dhuc	Leslie et Cie.	10	0	0	
" 13	do Richelieu	Bouchier	2	10	0	
" 25	do Shannon	McIntosh	3	5	0	
Oct. 18	Goél. René des Anges	Dubéau	2	10	0	
" 23	Bat à v. England	Hooker et Cie.	5	0	0	
" 26	do Firefly	McMartin	5	0	0	
Nov. 9	do New Era	Mail Line.	1	5	0	
" 21	Liens de ch. de fer	Harvey	5	0	0	
" 21	Berge No. 19	G. T. R. R. Cie	1	5	0	
" 23	Goél. Flora	Lavintine	5	0	0	
Total des dommages pour 1854			£	95	5 0	

Q U E B E C :

DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,

RUE LA MONTAGNE.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'assemblée législative du 14 septembre dernier, demandant un état des deniers entre les mains du commissaire des terres de la couronne et le tarif des honoraires perçus dans son département.

Par ordre,

PIERRE J. O. CHAUVEAU,

Secrétaire

BUREAU DU SECRETAIRE,

Québec, 4 décembre 1854.

ÉTAT présenté en conformité d'une résolution de l'assemblée législative, en date du 14 septembre 1854.

1854.				£	s.	d.
30 juin..	Argent déposé à compte de réclamations non réglées, Canada O., jusqu'à cette date	id.	id.	5,305	0	2
" " ..	Id. id.	id.	id.	760	6	2
" " ..	Id. id.	Ventes suspendues, terres du clergé, C. O.,	id.	6,614	4	8
" " ..	Id. id.	id. id.	C. E.	742	18	2
" " ..	Id. id.	Terres de la couronne, Canada Ouest,	id.	904	6	10
" " ..	Id. id.	id. id.	C. E.	191	0	11
" " ..	Id. id.	Ecoles de grammaire, ventes suspendues	id.	108	8	9
" " ..	Id. id.	Ecoles communes, id.	id.	57	10	0
" " ..	Id. id.	Honoraires sur les permis d'occupation, en vertu de régle- ments du 6 juillet 1804, jusqu'à cette date.		347	15	8
				£15,031	6	4

WILLIAM FORD,
Pour le C. T. C.

Département des Terres de la Couronne,
Québec, 4 novembre 1854.

Copies de plans et notes des premiers arpenteurs faits dans le Haut-Canada, enregistrés dans ce bureau, sont fournies aux requérants.

Les honoraires exigés sont de six deniers par cent mots pour des copies de notes, et pour celles des plans, le coût du travail et des matériaux.

Les demandes sont généralement faites au commissaire des terres de la couronne, par lettre contenant les honoraires; tous les honoraires reçus des requérants sont à l'instant remis entre les mains du comptable du département.

ANDREW RUSSELL,

Premier arpenteur et dessinateur pour le H. C.

Département des Terres de la Couronne,

Québec, 2 décembre 1854.

Remarques sur l'extrait ci-dessous.

Les honoraires sur la plupart de ces items sont devenus de rigueur; quant à des plans, cependant, comme il en a été demandé officiellement, leur prix a été, paraît-il, basé sur l'ordre en conseil mentionné dans l'extrait suivant, c'est-à-dire 10s. chaque, et en proportion pour des plans de plus grandes dimensions; l'argent exigé pour ce travail n'a été en aucun temps retenu dans cette division du département, car il a été transmis aussitôt reçu à celle du comptable. Conséquemment, aucun compte n'a été tenu ici pour ces sommes reçues.

E. T. FLETCHER.

Département des Terres de la Couronne,

Division Est pour les Arpentages,

Québec, 18 octobre 1854.

Extrait d'un vieux livre officiel du Département des Terres de la Couronne.

Honoraires reçus par l'arpenteur-général en vertu de divers ordres en conseil.

1. Ordre en conseil, du 4 décembre 1797 :—

Sur patente octroyant 1000 acres.....	£0	15	0
Sur des lots d'eau, par 100 pieds de front.....	2	6	8
Augmentation proportionnelle au-dessus de ce quantum.			

2. Ordre en conseil du 11 décembre 1805 :—

Sur chaque plan	£0	10	0
Tout certificat d'occupation.....	0	2	6
Chaque recherche.....	0	1	3
Chaque description, par lot.....	0	1	3

3. Ordre en conseil du 7 novembre 1818 :—

Pour chaque certificat d'occupation.....	£0	6	8	} £0 7 8
Impression et papeterie.....	0	1	0	

4. Ordre en conseil du 8 mai 1821 :—

Pour chaque certificat d'occupation accordé à des miliciens.....	£0	5	0	0	5	0
---	----	---	---	---	---	---

E. T. FLETCHER,

Pour le C. T. C.

Département des Terres de la Couronne,

Québec, 18 octobre 1854.

CANADA-OUEST.—COMPTE des honoraires casuels perçus en vertu de l'autorité de l'ordre en conseil du 8 juillet 1775, dans le département des terres de la couronne, division de l'arpenteur-général, le 1er octobre 1851, (époque de la translation du siège du gouvernement,) jusqu'à cette date.

1854.	RECETTES.		1853.	DEBOURSES.	
		£ s. d.			£ s. d.
19 Oct...	Reçus en honoraires pour recherches au sujet de patentes de terres (à 1s. 3d. chaque) et pour copies des descriptions (à 2s. 6d. chaque), depuis octobre 1851, jusqu'au 1er février 1853.....	2 10 0	Déc. ...	Payé pour grossiement de patentes	2 10 0
	Id. id. id. depuis le 1er janv., 1853, jusqu'à ce jour.....	5 15 0		Payé pour faire épouseter les documents après les changements faits aux appartements, pour boîtes d'allumettes, époussetoirs et autres menus déboursés de bureau.....	4 5 0
			1854.		
			19 oct. ...	Payé au comptable du département.....	0 10 0
		£ 7 10 0			£ 7 10 0

La balance de ces honoraires, au départ du siège du gouvernement de Toronto, a été dépensée à payer des petits comptes se rattachant au déménagement et pour des meubles de bureau, etc., et depuis cette époque il n'en a presque pas été reçu.

H. JOHN JONES.

Département des Terres de la Couronne,
Québec, 19 octobre 1854.

ETAT transmis en conformité d'une résolution de l'Assemblée Législative, du 14 septembre 1854.

1854.		£ s. d.
30 juin..	Montant reçu à compte des honoraires sur permis d'occupation en vertu de règlements du 6 juillet 1804	217 15 5
" "	Montant reçu à compte des honoraires casuels, depuis le 1er janvier 1854.....	30 2 9
	Total.....	£ 247 18 2

WILLIAM FORD,
Pour le C. T. C.

Département des Terres de la Couronne,
Québec, 3 novembre 1853.

Q U E B E C :

DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,

RUE LA MONTAGNE.

RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée législative, à son excellence le gouverneur général, en date du 24 ultimo, priant son excellence de vouloir bien faire mettre devant la chambre " Une copie du traité ou des traités récemment conclus avec les sauvages de Saugeen et du lac Huron, relativement à l'achat de terres connues sous le nom de Réserves des Sauvages, dans cette localité."

Par ordre,

PIERRE J. O. CHAUVEAU,

Bureau du secrétaire,
Québec, 6 décembre 1854.

Secrétaire.

(Copie,)

Cession de la péninsule de Saugeen.

Nous, les chefs Sachems, et les notables des tribus sauvages, résidant à Saugeen et Owen Sound, réunis en conseil en présence du surintendant général des affaires des sauvages, et des jeunes gens des deux tribus, nous confiant pleinement dans la sagesse de notre mère d'audelà du grand lac, et croyant que notre bon père, son excellence le comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur général du Canada, désire sincèrement promouvoir les intérêts de ses enfants Peaux Rouges, avons arrêté qu'il est grandement avantageux pour nous de concéder à la couronne la péninsule connue sous le nom de réserve des sauvages de Saugeen et Owen Sound, sujette la dite cession aux restrictions et réserves ci-après mentionnées. Nous avons en conséquence fait nos marques au présent document, après lecture faite d'icelui, et nous cédon's par le présent la totalité de tout le territoire ci-dessus mentionné, borné au sud par une ligne droite partant du village des sauvages de Saugeen, et gagnant jusqu'au village des sauvages de Nawash, en continuation de la limite nord de la lisière récemment cédée par nous à la couronne, et borné au nord-est et à l'ouest par la baie Géorgienne et le lac Huron, avec les réserves suivantes, savoir :

1. Nous réservons pour le profit des sauvages de Saugeen tout ce lot de terre borné à l'ouest par une ligne droite courant nord à partir de la rivière Saugeen, à l'endroit où elle creuse un ravin, immédiatement à l'ouest du village, et où l'on a récemment construit un pont sur le bord du lac Huron ;—au sud par la dite limite nord de la dite lisière récemment cédée ;—à l'est par une ligne tirée à partir d'un endroit sur la côte à une distance d'environ neuf milles et demi de la limite ouest susdite, et courant parallèle à cette limite jusqu'à ce qu'elle touche la limite nord de la dite lisière ; et nous désirons qu'il soit bien compris que nous voulons que la péninsule à l'embouchure de la rivière Saugeen, à l'ouest de la limite ouest susdite, soit divisée en lots de ville et de parc, pour être les dits lots vendus pour notre profit, sans délai ; et nous désirons en outre qu'il soit entendu que notre cession comprend le lot de terre qui vient à la suite de la lisière récemment concédée jusqu'à la rivière Saugeen.

Nous réservons aussi pour nous mêmes le lot de terre appelé "Chief's point," borné à l'est par une ligne tirée à partir d'un endroit qui se trouve à la distance d'un demi mille en haut de la rivière au Sable et qui se continue dans une direction nord jusqu'à la baie, et borné de tous les autres côtés par le lac.

2. Nous réservons pour le profit des sauvages d'Owen Sound tout ce lot de terre borné au sud par la limite nord de la continuation de la lisière récemment cédée,—au nord ouest par une ligne tirée de l'angle nord-est de la dite lisière (telle que cédée en 1851) dans une direction nord-est,—au sud-est par le Sound, s'étendant jusqu'à la limite sud de Caughnawaga Settlement,—au nord par une ligne de deux milles de long et formant la dite limite sud; et nous réservons aussi pour nous mêmes tout ce morceau de terre appelé Cape Croker borné par trois côtés par la baie Georgienne, au sud ouest par une ligne tirée du fonds de la baie Nochemowenaing à l'embouchure de la rivière Sucker; et nous comprenons dans la dite cession le morceau de terre contenu dans la continuation de la dite lisière jusqu'à Owen Sound.

3. Nous réservons pour le profit des sauvages de Colpoy's Bay (présent et acceptant John Beattie, représentant les tribus à ce conseil,) un morceau de terre contenant 6000 acres et comprenant leur village, et borné au nord par Colpoy's Bay.

Toutes lesquelles réserves nous faisons par les présentes pour nous mêmes et nos enfants, à toujours; et il est convenu que l'intérêt du principal provenant de la vente de nos terres leur sera régulièrement payé aussi longtemps qu'il y aura des sauvages pour représenter notre tribu, sans diminution, sémi-annuellement.

Et par ces présentes nous demandons la sanction de notre bon père, le gouverneur général, à cette présente cession que nous considérons comme étant très propre à promouvoir nos intérêts généraux.

Donné en conseil, à Saugeen, ce 13 octobre 1854.

Il est entendu qu'il n'est point compris d'Isles dans cette cession.

(Signé et scellé,)

L. OLIPHANT,
Surintendant des affaires générales de Sauvages.

PETER JACOBS, missionnaire.

(Témoins,)

(Signé,)

JOHN ROSS, M. P. P.

C. RANKIN, P. L. S., (sceau.)

A. McNAB, agent des terres de la couronne.

(Signé,)

JOHN KADAHGEKWUN, (sceau.)
 " ALEXANDER MADWAYOSH, (sceau.)
 " JOHN MONEDAOWAB, (sceau.)
 " JOHN THOMAS WABBAHDICK, (sceau.)
 " PETER JONES, (sceau.)
 " DAVID SAWYER, (sceau.)
 " JOHN H. BEATY, (sceau.)
 " THOMAS PARABENOSH, (sceau.)
 " JOHN MADWASHANINCK, (sceau.)
 " JOHN JOHNSTON, (sceau.)
 " JOHN AUNJEGAHEOWH, (sceau.)
 " JAMES NEWASH, (sceau.)
 " THOMAS WABBAHDICK, (sceau.)
 " CHARLES KEESBICK, (sceau.)

LISTE DES ÉTATS

EXIGÉS des OFFICIERS PUBLICS, COMMISSAIRES et CORPORATIONS, par ordre de la CHAMBRE du 14 Septembre dernier, lesquels n'ont pas été transmis en conformité du dit ordre.

OFFICIERS PUBLICS OU COMMISSAIRES.

- Compte des deniers dépensés à l'érection des Édifices Publics à Toronto, 16 Vic. chap. 161.
 État des deniers prélevés, etc., sur l'emprunt de £4,000,000 pour le Grand Tronc de Chemin de Fer, en vertu de l'Acte 14 et 15 Vic. chap. 75.
 État des honoraires et émoluments reçus par les Registrateurs des Comtés de Carleton, Essex, Gray, Hasting, Lanark et Renfrew, Leeds, Northumberland et Durham, Oxford, Perth, Prince Edward, Simcoe, Stormont, Wentworth et Halton.

CORPORATIONS.

- Les Sœurs de la Miséricorde pour la regie de l'Hospice de la Maternité de Montréal.
 La Communauté des Révérendes Sœurs de la Charité de Bytown.
 Syndics de l'Hôpital de Kingston.
 Société de la réforme de tempérance de Toronto.
 Collège Regiopolis.
 Lycée de Montréal.
 Lycée de Québec.
 Collège de Bytown.
 Banque d'Épargne du District d'Hamilton et Gore.
 Banque d'Épargne de la Cité et District de Montréal.
 Banque d'Épargne de Toronto.
 Compagnie d'Assurance de Québec contre le feu.
 Compagnie Britannique Américaine d'Assurance contre le feu et sur la vie.
 Compagnie d'Assurance du Canada contre le feu, Québec.
 Compagnie d'Assurance d'Ontario contre le feu et les accidens de la mer.
 Compagnie d'Assurance de Kingston contre le feu et les accidens de la mer.

CORPORATIONS.—(Continuation.)

Compagnie d'Assurance de Montréal.

Compagnie d'Assurance Mutuelle et à fonds social des cultivateur du Canada
Ouest.

Manufacture de Coton de Sherbrooke.

Manufacture de Coton de Chambly.

Compagnie de Manufacture de Cobourg.

Compagnie de Manufacture de locomotives de Toronto.

Compagnie de Manufacture de locomotives de Leeds, Lanark et Renfrew.

Compagnie des Mines de charbon et des pêches de Gaspé.

Compagnie de transport de Québec.

Association de la Salle de Tempérance de Québec.

Société d'Hôtellerie de Québec.

Compagnie d'Hôtellerie Royale de Toronto.

Compagnie de la Navigation de la Grande Rivière.

Compagnie de la Navigation de Beverly.

Compagnie de la Navigation de Québec et Trois Pistoles.

Compagnie du Canada—Tableau des importations et exportations au Havre de
Goderich, avec péages y prélevés.

Compagnie à fonds social du Havre et du chemin de Pickering.

Compagnie du chemin de Weston.

Compagnie du chemin d'Etobicoke et Mono Sixth-Line.

Compagnie du chemin d'Albion.

Compagnie du chemin planchéié d'Huntingdon.

Compagnie du chemin de Trafalgar Esquesing et Erin.

Compagnie du chemin de Guelph et Dundas.

Compagnie du chemin de Vaughan.

Compagnie du chemin planchéié de Port Crédit et Ontario.

Compagnie du chemin de Guelph et Arthur.

Compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.

Compagnie du chemin de fer de Montréal et New York.

Compagnie du chemin de fer de Peterborough et Port Hope.

Compagnie du chemin de fer du St. Laurent et du Village de l'Industrie.

Compagnie du chemin de fer de Carillon et Grenville.

Compagnie du chemin de fer de Montréal et la Ligne Provinciale.

Compagnie du chemin de fer du Canada, Nouvelle Ecosse et Nouveau Bruns-
wick.

Compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et Lac Erié.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Vermont.

Compagnie du chemin de fer de Jonction du St. Laurent et d'Ottawa.

Compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond.

Compagnie du chemin de fer de Bytown et Prescott.

Compagnie du chemin de fer et du canal de l'Isle de Wolfe.

CORPORATIONS.—(Continuation.)

Toutes les compagnies de chemin de fer incorporées subséquemment à cet acte
—(l'Acte des clauses consolidées des chemins de fer,) savoir :

- Compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph.
 - Compagnie du chemin de fer de Galt et Goderich.
 - Compagnie du chemin de fer de Grande Jonction.
 - Compagnie du chemin de fer de Buffalo, Brantford et Goderich.
 - Compagnie du chemin de fer de la Rive Nord (St. Laurent.)
 - Compagnie du chemin de fer de London et Port Sarnia.
 - Compagnie du chemin de fer d'Hamilton et Port Dover.
 - Compagnie du chemin de fer de Port Whitby et Lac Huron.
 - Compagnie du chemin de fer de Brockville et Ottawa.
 - Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.
 - Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil.
 - Compagnie du chemin de fer de Catarqui et Peterborough.
 - Compagnie du chemin de fer de Port Dalhousie et Thorold.
 - Compagnie du chemin de fer de Bytown et Pembroke.
 - Compagnie du chemin de fer de Perth et Kemptville.
 - Compagnie du chemin de fer de Prince Edward.
-

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, RUE ST. JOACHIM, QUÉBEC.

R A P P O R T

Des Commissaires nommés pour s'enquérir et faire rapport des meilleurs moyens de réorganiser la Milice en Canada et d'établir un système efficace et économique de défense publique, et pour rapporter un plan perfectionné de police aux fins de mieux maintenir la paix publique.

A Son Excellence SIR EDMUND WALKER HEAD, CHEVALIER, 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 :

Les commissaires nommés par lettres patentes sous le grand sceau de la province, datées le 27 octobre, 1854, aux fins de s'enquérir de l'état de la milice en Canada, de réorganiser la dite milice et d'établir un système efficace et économique de défense publique, et aux fins de rapporter en outre un plan perfectionné de police pour mieux maintenir la paix publique—

Ayant donné aux matières en question leur plus sérieuse considération, prennent très respectueusement la liberté de faire rapport à Votre Excellence, que—

I. Quant à établir un système efficace et économique de défense publique, les commissaires sont unanimement d'opinion que la formation de corps volontaires de milice de cavalerie, de batteries d'artillerie de campagne et compagnies d'artillerie à pied et de compagnies d'infanterie, armés avec carabines et distribués dans les diverses localités mentionnées dans la cédule marquée A, annexée à ce rapport, et soumis aux conditions de service ci-après mentionnées, constitue le système le plus efficace, le plus économique et le plus populaire de défense publique que l'on puisse adopter dans les circonstances où se trouve actuellement la province, s'il se rattache aux mesures qu'ils auront aussi l'honneur de soumettre à Votre Excellence pour la réorganisation et l'armement de la milice sédentaire.

La défense de la province, vu la nature du pays, doit en tout temps compter principalement sur l'artillerie et l'infanterie,—les services de la cavalerie étant principalement limités à la conservation des communications et aux devoirs de patrouille et d'avant-postes ; et les commissaires n'ont point besoin de s'étendre sur les avantages qui résulteront évidemment de l'organisation d'un corps volontaire des diverses armes d'artillerie, de cavalerie et d'infanterie dans les principales cités, villes et villages de la province, où ils trouveront de nouvelles

facilités pour les besoins de la manœuvre et la pratique du tir dont l'exercice fréquent est si indispensable à l'artillerie et aux carabines Minié ; et si leurs recommandations sur le sujet sont mises à effet, ils croient avec confiance que ces mesures fourniront les moyens de former un corps effectif d'artillerie de campagne, de cavalerie et de carabiniers qui, si jamais leurs services sont appelés en activité, seront de la plus grande utilité possible lorsqu'ils agiront de concert soit avec la milice sédentaire soit avec les troupes régulières de Sa Majesté, outre que ces corps créeront un sentiment général de sécurité dans toute la province, et qu'ils seront d'ailleurs disponibles en tout temps pour venir en aide au pouvoir civil.

En considération des sentiments qui animent la population du Canada, les commissaires ont toute raison de croire que l'on n'éprouvera aucune difficulté à enrôler le nombre nécessaire de volontaires pour remplir le cadre de la force que l'on propose dans cette classe qui, sous ces arrangements, comprendra—

Seize corps de cavalerie,
Sept batteries d'artillerie de campagne.
Cinq compagnies d'artillerie à pied, et
Cinquante compagnies de carabiniers ;

formant en chiffres ronds 4047 hommes de toutes armes pour le corps volontaire de la milice.

2. Les commissaires ont aussi pris en considération les mesures qui doivent être adoptées pour la formation d'une marine provinciale pour le service des lacs, etc., et leur rapport sur cette branche de la défense publique est soumis à la considération de Votre Excellence.

3. Ils ont encore dirigé leur attention vers les diverses réserves militaires et édifices publics appartenant au gouvernement impérial dans cette province, et que, sous certaines restrictions, il est proposé de céder à la province ; et ils ont l'honneur de soumettre à Votre Excellence les vues qu'ils entretiennent sur la cession à la province de toutes ces réserves et édifices publics qui leur paraissent nécessaires aux besoins de la défense publique, ou qui ne se trouvant pas particulièrement nécessaires à ces fins, peuvent être vendus avec avantage, et le produit employé à payer les dépenses qu'entraîneront les mesures adoptées pour la défense de la province.

CORPS VOLONTAIRE DE MILICE.

(1.) Les commissaires recommandent que la force de chaque corps de cavalerie volontaire, de chaque compagnie d'artillerie à pied et de chaque compagnie d'infanterie, soit comme suit, savoir :

1 Capitaine,
1 Lieutenant,
1 Cornette, 2d lieutenant ou enseigne,
3 Sergents,
3 Caporaux,
1 Trompette ou clairon,
43 Simples soldats ;

Mais ils ne voudraient point recommander que les compagnies d'infanterie fussent limitées à ce nombre; ces compagnies pourraient fort bien être portées à 75 hommes dans les localités qui désireront s'enrôler pour ce nombre; et lorsque Votre Excellence pourra considérer cela nécessaire.

(2.) Que chaque batterie d'artillerie de campagne comprenne

- 1 Capitaine,
- 2 Premiers lieutenants,
- 1 2nd Lieutenant,
- 1 Sergent major,
- 3 Sergents,
- 3 Caporaux,
- 3 Bombardiers,
- 1 Trompette,
- 1 Maréchal-ferrant,
- 59 Canonniers et conducteurs, y compris le charron, le fabricant de collier et le maréchal-ferrant,
- 56 Chevaux, non compris les chevaux des officiers, et quatre chevaux de relais nécessaires lorsque le corps sera en service actif.

(3.) Ils recommandent que le corps de cavalerie soit armé de sabres et de pistolets.

(4.) Que les batteries d'artillerie de campagne soient armées de 2 canons de six livres, et de 2 obusiers de douze pour chaque batterie, et qu'il soit fourni à chaque batterie de campagne 8 carabines à percussion, et aussi un sabre pour chaque canonnier et conducteur.

(5.) Que les compagnies d'artillerie à pied soient armées de fusils à percussion et de bayonnettes pour les rendre généralement plus utiles, et que les compagnies d'infanterie soient armées des meilleures carabines Minié et de bayonnettes; et que tous les accoutrements fournis au corps volontaire soient d'un cuir brun semblable à l'échantillon soumis aux commissaires, avec certains changements et modifications qui seront spécifiés dans une autre partie de ce rapport, lesquels armes et accoutrements seront fournis gratis au corps volontaire.

(6.) Pour assurer l'efficacité de ce corps volontaire, les commissaires recommandent qu'il soit annuellement distribué aux régiments de cavalerie, d'artillerie et de carabiniers, des cartouches à balles et sans balles, pour l'exercice du tir, dans les proportions que les réglemens de Sa Majesté accordent aux troupes régulières.

(7.) Que l'uniforme du corps volontaire soit déterminé par Votre Excellence, et que pour payer le coût du dit uniforme il soit accordé une somme de £2 à chaque officier non-commissionné et homme inscrit sur le rôle, en par lui dûment fournissant le dit uniforme, et qu'une autre somme de £2 soit accordée à chaque volontaire à l'expiration de trois années de service, et une autre somme de £2 à la fin de sept années de service; et que dans le cas où un volontaire se retirerait du service avant l'expiration de cinq années, il soit tenu soit de remettre son uniforme à la personne qui le remplacera ou de lui rembourser la somme de £2.

(8.) Que les officiers et hommes, composant le corps volontaire, soient exemptés de servir comme Jurés, et les chevaux des officiers et hommes, composant les corps de cavalerie, et les batteries d'artillerie de campagne, s'ils sont dûment enrôlés, soient exemptés de saisie, exécution et vente et cotisation.

(9.) Que les officiers soient nommés par Votre Excellence, et les officiers non-commissionnés par le capitaine commandant chaque corps ou compagnie.

(10.) Que les officiers et hommes composant le corps de cavalerie volontaire, de l'infanterie et de l'artillerie à pied, soient tenus à l'exercice pendant 10 jours consécutifs chaque année, et reçoivent pendant les jours d'exercice la paie sur le pied qui sera ci-après spécifié. Mais pour assurer l'efficacité des batteries d'artillerie de campagne, les commissaires recommandent que les officiers et hommes de cette armée importante soient tenus annuellement à vingt jours d'exercice, dont dix seront consécutifs. Tout membre du corps sera dûment tenu d'être présent aux jours d'exercice, à moins que la cause d'absence ne soit satisfaisante pour le capitaine commandant le corps ou la compagnie auquel il appartient, et une absence de 5 jours consécutifs des parades et exercices établis sera considérée comme disqualifiant du service volontaire, à moins que la cause d'absence ne soit satisfaisante pour le capitaine.

(11.) Qu'avant qu'un individu soit enrôlé comme volontaire, il soit tenu de signer, en la présence du capitaine du corps ou compagnie et d'un autre témoin; un rôle de service du corps ou compagnie, lequel sera conservé avec soin par le capitaine ou officier commandant, conformément à la formule donnée dans la cédule B annexée à ce rapport.

(12.) Les commissaires recommandent que les officiers et les hommes du corps volontaire, pendant les jours d'exercice ci-dessus mentionnés, reçoivent la paie suivant le taux suivant par jour, savoir :

	s.	d.
Capitaines	10	6
Lieutenants	7	6
2 ^{ds} lieutenants, cornettes ou enseignes	6	6
Officiers non-commissionnés et soldats	5	0

Et que dans les corps de cavalerie une allocation additionnelle de 5s. par jour soit accordée pour chaque cheval du corps, appartenant aux officiers ou aux hommes, présent aux dites parades et exercices, pour payer les frais de fourrage et la sellerie, et que pour les batteries d'artillerie de campagne une même allocation de 5s. par jour soit accordée pour le cheval de chaque officier et batterie actuellement présent.

(13.) En conséquence de la responsabilité attachée à la situation de sergent major des batteries d'artillerie de campagne, ils recommandent qu'une allocation de £50 par année soit accordée aux personnes remplissant les dites charges, comme rémunération convenable pour exercer les batteries et avoir en charge et surveiller les nombreux magasins attachés à chaque batterie de campagne, devoirs qui imposent une grande responsabilité et exigent une attention constante pour être convenablement remplis.

(14.) Que les officiers et hommes servant dans le corps volontaire de milice soient exemptés de tout service à venir dans la milice de la province après sept années de service comme volontaires, excepté dans les cas de guerre ou d'insur-

rection, et après les dites sept années de service dans le corps volontaire qu'ils soient exempts de servir comme jurés.

(15.) Que ces corps et compagnies puissent être transportés dans d'autres parties de la province pour supprimer des émeutes ou en d'autres occasions, et que pendant qu'ils seront ainsi employés ils soient pour chaque jour payés sur le même pied que pendant les jours d'exercice, tel que déjà spécifié. La municipalité ou le comté demandant leur assistance en aide du pouvoir civil devant en outre être tenu de fournir un logement convenable pour le corps volontaire pendant qu'il sera ainsi employé à maintenir la paix publique, et de payer à chaque officier et chaque homme 2s. 6d. par jour pour leurs dépenses additionnelles.

(16.) Que ces corps ou compagnies soient tenus de marcher sur réquisition par écrit faite par un ou plusieurs magistrats pour venir en aide au pouvoir civil, et s'ils en sont requis, puissent être assermentés comme constables spéciaux, et que pendant qu'ils seront employés au dit service ils soient considérés comme étant sous les ordres du magistrat ou des magistrats chargés de maintenir la paix publique, et si plus d'un corps ou compagnie est employé en aucune localité, l'officier le plus ancien aura le commandement militaire de toute la force.

(17.) Que les armes, accoutrements, etc., de ces corps ou compagnies soient, comme règle générale, sous les soins des membres en particulier, à moins qu'il ne soit autrement prescrit de les placer en magasin; auquel cas, s'il n'y a pas d'arsenal public ou autre édifice propre à recevoir les armes, etc., il sera accordé une allocation de £5 au capitaine pour prendre soin des armes, etc., appartenant à son corps ou compagnie.

(18.) Que le capitaine du corps ou compagnie et chaque membre d'icelui, en recevant ces armes, accoutrements, munitions, etc., soient tenus de signer un reçu d'iceux conformément à la formule indiquée dans la cédule B. annexée à ce rapport.

(19.) Qu'il soit accordé une allocation de 7s. 6d. par jour au pensionnaire ou autre personne capable qui sera nommé pour exercer ces corps ou compagnies; à l'exception des batteries d'artillerie de campagne dont les sergents majors, ainsi que recommandé plus haut, doivent recevoir une somme annuelle pour les dits services.

(20.) Que toutes déféctuosités dans les accoutrements, armes, etc., d'un corps volontaire, survenues réellement durant le service, soient rétablies aux frais publics à même les fonds généraux de la province; mais si telles déféctuosités sont survenues par suite de la négligence ou insouciance, elles seront rétablies aux frais des individus qui les auront causées.

(21.) Les commissaires recommandent qu'il soit fait des inspections périodiques du corps volontaire par des officiers supérieurs nommés et payés pour remplir tels devoirs, et qu'il soit fait des rapports sur l'effectif du corps aussi bien que sur la condition des armes, accoutrements, etc., conformément aux instructions que Votre Excellence voudra bien donner.

(22.) Ils considèrent que la compilation d'un code simple et uniforme d'exercice et d'instruction pour l'usage de la cavalerie et des carabiniers volontaires de la milice, contribuerait puissamment à les perfectionner, et que ce code devrait être distribué aux officiers et officiers non-commissionnés composant le

corps. Les batteries d'artillerie de campagne devraient adopter les instructions d'exercice, etc. dressées pour l'artillerie royale.

(23.) L'estimation du montant probable de la solde et allocation annuelle du corps volontaire projeté, dans les conditions de service ci-dessus mentionnées, est donnée dans la cédule C annexée au présent rapport.

(24.) Quant aux frais d'armement du corps volontaire, les commissaires annexent ci-joint un état du coût probable du dit armement basé sur une liste de prix transmise par MM. Hebbert et Cie., de Pall Mall, Londres, drapiers de l'armée, et qui a été envoyée avec les patrons d'armes, etc. à la commission, tel qu'indiqué dans la cédule D annexée à ce rapport. Dans cet état les commissaires n'ont pas compris le coût de l'armement des batteries de l'artillerie de campagne, parcequ'ils ont raison de savoir qu'il y a dans les magasins de l'Ordonnance en cette province, un nombre suffisant de batteries de six livres complètes pour fournir le nombre qu'ils recommandent, et ils sont sous l'impression que le gouvernement Impérial, sur demande faite à cette fin, permettra que ces batteries soient sans délai remises entre les mains du corps volontaire.

Il faudra faire à l'estimation actuelle quelques légères augmentations en conséquence des changements que les commissaires croient absolument nécessaires de faire dans les patrons d'accoutrements transmis par MM. Hebbert et Cie., savoir : ajouter un baudrier à la giberne de l'infanterie afin d'augmenter la capacité de la giberne de manière à pouvoir recevoir 60 rondes de cartouches avec balles,—fournir un cuir plus fort pour la giberne, et assimiler le fourreau de la bayonnette et la manière de l'attacher à la ceinture, au mode suivi pour les troupes de Sa Majesté ; mais ces changements n'entraîneront que bien peu de dépenses sur les estimations originales.

LA MILICE SÉDENTAIRE.

(1.) Cette force est la principale source de défense pour la province, et le point le plus important est de la bien organiser.

Les corps volontaires que l'on propose d'établir sont les forces auxiliaires des trois armées de la cavalerie, de l'artillerie de campagne et des carabiniers qui, ayant obtenu un certain degré d'habileté sous le rapport de l'exercice et de la connaissance de leurs armes respectives, pourront rendre de plus grands services à la milice sédentaire lorsqu'elle sera incorporée pour le service actif ; mais, comme il a été dit plus haut, c'est sur la milice sédentaire que la province doit compter pour sa défense dans les temps de dangers.

En proposant à Votre Excellence les moyens qui semblent nécessaires pour effectuer une bonne organisation de cette force, les commissaires n'ont été guidés que par le principe qu'une organisation qui mettra la milice sédentaire en état d'entrer en campagne sous le plus court délai possible, toute armée et équipée, est de beaucoup préférable, pour bien des raisons évidentes, à tous essais partiels que l'on ferait pour exercer cette force d'une manière générale, et ils prennent en conséquence la liberté de dire à Votre Excellence qu'ils sont d'opinion que s'il ne semble pas exister de nécessité évidente pour cela, la milice sédentaire ne devrait pas être tenue de se réunir du tout (à l'exception de la réunion annuelle de chaque régiment, celle du Canada Est se tenant le 29 Juin, et celle

du Canada Ouest le jour de naissance de la Reine,) mais que d'avance l'on devrait prendre tous les moyens possibles pour les rendre efficaces sous le rapport de l'organisation et de l'armement, afin que si jamais la nécessité s'en présentait, et que toute cette force ou même qu'une partie fut appelée au service actif et incorporé, elle pût se présenter d'une manière respectable.

(2.) Les commissaires sont d'opinion qu'il ne doit être fait aucun changement dans la division actuelle de la milice sédentaire en classes de service suivant les âges, c'est-à-dire, que la population mâle de 18 à 40 ans sera la classe d'où doivent sortir les divers bataillons dans la province, et que la population de 40 à 59 ans inclusivement ne devra ni être enrôlée ni appelée au service, excepté dans les cas de guerre ou d'insurrection.

(3.) Ils s'abstiennent avec soin de recommander aucune intervention dans les limites actuelles des bataillons; mais ils recommandent que chaque bataillon de milice comprenant toute la population mâle de 18 à 40 ans inclusivement dans ses limites, soit partagé en deux divisions; les hommes de la première division qui seront appelés les hommes de service et comprendront tous les hommes non mariés et veufs sans enfants, de l'âge de 18 à 40 ans; et les hommes de la seconde division qui seront appelés les hommes de réserve, comprendront tous les hommes mariés et veufs ayant des enfants, entre les mêmes âges, dans les limites du dit bataillon.

(4.) Les hommes de service dans chaque bataillon seront les premiers appelés au service, les hommes de réserve ne pourront être appelés que dans les circonstances extraordinaires, vu qu'il paraît y avoir dans le Canada Est 72,927 garçons âgés de 18 à 40 ans, et dans le Canada Ouest 117,332 garçons du même âge, suivant les calculs aussi approximatifs que possible, faits d'après le recensement de 1851-2.

(5.) Ils recommandent que la province soit divisée en 18 districts militaires, savoir: 9 dans le Canada Est, et 9 dans le Canada Ouest, conformément à la carte qui accompagne ce rapport et à la cédule E qui y est annexée, qui indique pareillement le nombre approximatif de la population mâle dans chaque division militaire âgée de 18 à 40 ans, le nombre des garçons du même âge et le nombre des bataillons de milice dans chaque district.

(6.) Ils recommandent qu'un officier supérieur de milice qui occupera le rang de colonel, soit nommé pour commander la milice dans chaque district militaire, et qu'un assistant adjudant-général de milice et un assistant quartier-maître général de milice soit nommé pour chaque district, avec le rang de major de milice, pour agir sous les ordres du colonel commandant le district; l'assistant adjudant-général de milice devant être responsable de la transmission régulière de tous rapports de milice dans le district qui doivent être transmis à l'adjudant-général de milice aux quartiers-généraux, et pour l'accomplissement des dits devoirs, les commissaires recommandent qu'il soit accordé une somme annuelle de trente louis. Les assistants quartiers-maîtres généraux de milice dans les divers districts, devraient être tenus de se mettre au fait des diverses routes, etc. dans leurs districts respectifs, de manière à pouvoir remplir les devoirs du département du quartier-maître général d'une manière efficace, dans le cas où la milice serait appelée au service; mais dans les circonstances ordinaires, ils n'auront aucun devoir actif à remplir, et les

commissaires en conséquence ne considèrent point qu'il soit nécessaire de recommander aucune allocation à ces officiers à moins qu'ils ne soient appelés au service.

(7.) Quand les hommes de service seront incorporés et formés en compagnies ou bataillons, le nombre convenable d'officiers d'état-major et de compagnies choisis par rapport à leur capacité et qualification, sera nommé.

(8.) Il est d'une grande importance qu'il soit fait un enrôlement correct des diverses classes de la milice sédentaire, et il paraît aux commissaires que si les officiers commandant des bataillons avaient instruction d'ordonner aux officiers de compagnie et sergents de chaque compagnie dans les limites de leurs bataillons respectifs, de se partager le travail d'enrôlement entre eux, ce service serait mieux fait et avec plus d'exactitude que si l'on oblige chaque homme de milice de comparaître devant son capitaine et de s'enrôler.

(9.) Il a été fait aux commissaires diverses représentations sur les inconvénients qui résultent de la convocation des cours martiales de milice aux fins d'infliger des amendes pour infractions de la loi de milice, et ils soumettent à Votre Excellence qu'il est à désirer que ce système soit aboli, et qu'en son lieu et place on rende toutes les amendes passibles et recouvrables devant un juge de paix si le montant est au-dessous d'un louis, et devant deux juges de paix si le montant excède cette somme, si ce n'est dans le cas où la milice serait incorporée pour le service, auquel cas on aura recours aux cours martiales.

(10.) Il y a certaines parties de la province qui sont plus que d'autres exposées à l'invasion, et dans le cas où il y aurait probabilité de guerre ou invasion, il ne serait peut-être pas désirable de garder l'armement de la milice sédentaire dans les arsenaux de ces sections de la province situées de manière à être exposées à une attaque soudaine; mais au lieu de laisser ces armements dans les arsenaux, il pourra être expédient d'ordonner que la milice sédentaire de ces endroits soit toute armée et équipée, prête à agir contre l'ennemi, sans avoir d'abord à se rendre à un arsenal et y recevoir son armement. Les commissaires demandent donc à soumettre à Votre Excellence qu'il leur paraît désirable d'introduire dans la loi de milice une clause qui oblige la milice sédentaire, lorsqu'elle sera appelée à le faire par l'autorité compétente, de se présenter et recevoir des armes, accoutrements, munitions, etc., et de donner une garantie qu'elle les conservera avec soin, tel que dans la section 31 chap. 29 de la loi de milice de la Nouvelle-Ecosse.

(11.) Ils recommandent que chaque officier commandant un bataillon et chaque officier commandant une compagnie de milice qui négligeront de transmettre les rapports qui pourront être exigés des bataillons ou compagnies sous leur commandement respectif seront passibles d'amende.

(12.) Il a été suggéré aux commissaires que le nombre d'ingénieurs civils et leurs assistants, porte-chaines ou autres maintenant employés dans la province, saisiraient l'avantage de former un corps d'ingénieurs provinciaux.

Ils adoptent la suggestion, et recommandent qu'une compagnie d'ingénieurs soit formée dans chaque district militaire de manière à comprendre 1 capitaine, 1 lieutenant, 1 second lieutenant, et tel nombre d'hommes qui pourront convenablement être enrôlés et attachés à la milice sédentaire.

ARMEMENT DE LA MILICE SÉDENTAIRE.

(13.) Quant à cette importante mesure, les commissaires recommandent que demande soit d'abord faite au gouvernement impérial de fournir le montant des armes, accoutrements, munitions, etc. qui leur paraissent absolument nécessaires pour armer la milice sédentaire de manière à faire face à une invasion de la province.

(14.) Ils sont d'opinion qu'il ne faudrait pas moins de 50,000 armes à percussion avec un pareil nombre d'accoutrements et des munitions dans la proportion de 100 rondes pour chaque fusil, lesquels seront déposés dans les arsenaux qui seront réservés à la milice pour l'armement immédiat de cette force, et qu'une même quantité soit gardée dans les magasins de Kingston, Montréal et Québec, avec des munitions de réserve pour l'artillerie et l'infanterie, en une proportion convenable.

Ces chiffres peuvent à première vue paraître considérables, mais si l'on considère l'étendue de frontières qu'il s'agit de défendre et aussi l'étendue considérable des moyens d'agression que, depuis la dernière guerre, l'on peut diriger contre la province, ils soumettent qu'un armement sur une moindre échelle ne suffirait pas à défendre efficacement la province.

Le gouvernement impérial a pleinement reconnu " le devoir et l'obligation " de protéger les colonies contre toute agression, et a déclaré que la puissance " de l'empire viendrait à la défense d'aucune partie des colonies qui encourrait " des dangers de ce côté ; " et puisque ce sont là les vues du gouvernement de la mère patrie, les commissaires ont raison d'espérer que la demande de l'armement nécessaire de la milice sédentaire serait accueillie dans l'esprit de cette déclaration et accordée, car sans l'assistance de la milice du Canada, la province ne réussirait pas à se défendre, et il est de la plus haute importance de compléter et tenir prêts en temps de paix toutes les mesures préliminaires de défense afin de pouvoir faire face aux ennemis, et empêcher l'ennemi d'y prendre un pied permanent avant que l'Angleterre puisse envoyer de l'aide.

(15.) Ils recommandent qu'ils soient établi des arsenaux et des magasins pour l'usage de la milice sédentaire dans les diverses localités indiquées dans la cédule F annexée à ce rapport, aux fins de fournir l'armement et l'équipement à la milice sédentaire dans leurs districts respectifs.

Les commissaires, toutes les fois qu'il a été possible de le faire, ont choisi les édifices publics dans la province comme pouvant servir d'arsenaux et de magasins, ne perdant jamais de vue qu'il n'est pas prudent de placer des armes dans des lieux exposés à des attaques soudaines. Il devient cependant nécessaire de placer des arsenaux et des magasins dans des localités où il n'y a point d'édifices publics disponibles à cette fin, tel qu'à Peterborough, Guelph et Hamilton, dans le Canada Ouest, et à la Rivière-du-Loup, dans le Canada Est.

(16.) Ils recommandent donc qu'il soit construit dans ces endroits, des arsenaux et des magasins, aux frais de la province, d'une description convenable suivant un plan et estimation du coût probable de ces édifices, qui accompagnent ce rapport, et qu'en outre un abri à canons soit érigé à Hamilton aux fins de protéger la batterie d'artillerie de campagne qu'ils recommandent d'y établir.

(17.) Les commissaires sont d'opinion que l'on doit placer une force suffisante en service permanent au fort de Wellington à Prescott, aux fins d'y protéger les travaux et les armes, etc. que l'on veut y placer en conséquence de son voisinage de la Frontière des Etats-Unis.

(18.) Les commissaires recommandent à Votre Excellence qu'il soit nommé un garde-magasin avec paie journalière de 5s. et logement dans l'arsenal, pour prendre charge à chaque station projetée et pour remplir aussi le devoir de distribuer aux divers corps volontaires dans le district le montant des munitions d'exercice pour leurs exercices annuels, avec telles instructions qui pourraient être données par ordre de Votre Excellence.

(19.) Ils croient qu'il en résulterait un grand avantage si l'on gardait dans les magasins un certain nombre de grandes capotes pour l'usage de la milice sédentaire dans le cas où cette force serait appelée au service actif.

Ces articles sont cependant exposés à certaines détériorations causées par les mitres, etc., s'ils restent dans les magasins pendant un certain nombre d'années; et ce n'est qu'une question de dépenses, car on ne saurait en contester l'utilité, vu que la milice sédentaire, si elle est appelée à servir pendant l'hiver, serait exposée à de grandes privations, et ses services seraient bien entravés sans ces habits. Les commissaires croient donc de leur devoir de porter le sujet à l'attention de Votre Excellence, vu que c'est un sujet qui mérite considération dans le cas où il surviendrait en aucun temps quelque interruption dans les relations amicales qui existent entre nous et les Etats voisins.

(20.) Quant à la recommandation qu'ils ont faite que le corps volontaire soit inspecté par des officiers supérieurs nommés et payés pour remplir ces devoirs, les commissaires demandent à soumettre à Votre Excellence qu'ils sont d'opinion qu'il résulterait de grands avantages si l'on nommait un officier supérieur inspecteur pour chaque section de la province, savoir: un pour le Canada Est et l'autre pour le Canada Ouest, dont le devoir serait de visiter le corps volontaire dans leurs districts, de faire rapport sur leur état effectif, de veiller à toutes les mesures qui concernent leur exercice, discipline et organisation; et toutes correspondances au sujet de ces questions pourraient passer par leurs mains avant d'être soumises aux quartiers généraux, et ils pourraient en outre être requis de visiter les divers arsenaux et magasins dans la province, et de faire rapport sur la condition des armes et autres propriétés publiques en dépendant; les officiers choisis pour ces devoirs devraient posséder une connaissance parfaite des détails de ce service.

MARINE PROVINCIALE.

Dans le cas de guerre les services d'une marine provinciale aux fins de manœuvrer les chaloupes canonnières, faire fonctionner les grands canons, et capable de manier les petites armes, seraient d'une grande importance pour la défense de la province.

Les commissaires prennent donc la liberté de recommander à Votre Excellence qu'il soit nommé un Commodore de la Marine Provinciale qui prendra

le rang de lieutenant-colonel de Milice ; des capitaines et lieutenants de marine provinciale, qui prendront les rangs de majors et capitaines de milice respectivement.

COMPAGNIES DE MARINE PROVINCIALE.

Ils recommandent que des compagnies de marine provinciale soient formées dans les localités suivantes, savoir : Kingston, Cobourg, Toronto, Hamilton, Port Stanley, Dunville et Oakville.

La force de ces compagnies comprendra 1 capitaine, 1 lieutenant et 50 hommes chaque.

(25.) Les commissaires n'ont fait aucune suggestion concernant l'état major général de la milice aux quartiers généraux, parcequ'ils ne voient point la nécessité d'introduire aucun changement à ce sujet dans les dispositions de la loi de milice de la province.

(26.) Quant aux dépenses additionnelles qu'entraîneront les mesures qui se rattachent aux recommandations relatives à la milice sédentaire, ils demandent à faire remarquer que le coût annuel sera comme suit, savoir :

	£	s.	d.
18 assistants adjudants généraux de districts à £30 chaque.....	540	0	0
15 gardes-magasins dans les divers arsenaux qui devront être établis dans la province, à 5s. par jour chaque.....	1368	15	0
2 officiers supérieurs visiteurs à £100 chaque, et frais de voyage extra.....	800	0	0
Total.....	2708	15	0

(27.) Le coût probable, suivant l'estimation annexée à ce rapport, de quatre arsenaux et magasins à construire, sera comme suit, savoir :

	£	s.	d.
Arsenal, magasin et abri à canon à Hamilton.....	1820	0	0
Arsenaux et magasins à Guelph, Peterboro et la Rivière-du-Loup, à £1066 chaque, à part le coût du terrain pour ces édifices...	3199	4	0
Total.....	£5019	4	0

De manière qu'en tenant compte des dépenses extraordinaires qu'entraînera nécessairement le premier armement du corps volontaire de la milice, et la construction des arsenaux et magasins, qui sont des premières dépenses seulement, le coût annuel du corps volontaire projeté et de la milice sédentaire, tel qu'indiqué dans ce rapport, n'excèdera pas £24,000, somme que l'on considérera peut-être comme bien modérée si l'on se rappelle qu'un régiment de ligne de 953 officiers et hommes coûte annuellement £43,000 courant.

Et d'ailleurs, on doit se rappeler que le gouvernement impérial est prêt à remettre à cette province une quantité considérable et vraiment précieuse des terres de l'ordonnance, en considération des mesures que le gouvernement provincial prendra pour établir d'amples moyens de défendre la colonie et d'occuper,

au moyen d'une force locale, ces postes qui, dans le cas d'une guerre, devront avoir des troupes anglaises pour garnisons, ainsi qu'on le voit dans la partie suivante de ce rapport, au sujet de la cession des réserves de l'ordonnance en Canada.

(28.) Quant à l'occupation des postes en question, savoir : l'Isle-aux-Noix, St. Jean, Sorel, Trois-Rivières, Bytown, Côteau-du-Lac, Fort Wellington, Toronto, Fort Missipagua, London, Chatham, Fort Malden, et Penetanguishine, par une force locale, comme mesure nécessaire à la conservation des édifices, etc., il semble aux commissaires que 100 hommes formeraient une force locale suffisante pour prendre la charge de ces forts et casernes dans les circonstances ordinaires, le Fort Wellington ayant sur ce nombre 20 hommes, et le Fort Missipagua 10 hommes, et l'Isle-aux-Noix 15 hommes; et les commissaires considèrent que si leurs recommandations concernant un corps de police sont mises à effet, ce nombre d'hommes pourrait être pris dans la police pour protéger ces points, et par conséquent il ne serait nullement nécessaire de continuer pour cet objet le corps des pensionnaires en Canada; et quant aux services de cette force pour le maintien de la paix publique, les commissaires sont d'opinion que le corps volontaire proposé et la police suffiront amplement à ces besoins, et d'une manière bien plus efficace lorsque ces deux forces seront établies et en pleine opération; c'est pourquoi, lorsque ces suggestions auront été mises à effet, ils recommandent que le corps des pensionnaires ne soit plus à la charge du gouvernement de la province pour remplir ce service.

TERRAINS DE L'ORDONNANCE EN CANADA.

Les commissaires, après avoir pris en leur sérieuse considération une dépêche du secrétaire d'état pour les colonies, soumise à leur attention, dans laquelle le gouvernement impérial offre de céder toutes les réserves militaires de la province, à l'exception des parties de ces terrains qui, dans Kingston, Montréal et Québec, sont essentielles à la défense militaire de la colonie, en considération des mesures que le gouvernement provincial prendra pour assurer amplement la défense ordinaire et la sûreté de la province—

Ils sont unanimement d'opinion que cette offre doit être acceptée; et afin de mettre immédiatement à effet ces conditions, ils recommandent, au sujet d'un rapport fait à cet égard par le lieutenant-général commandant des forces en Canada, que les terrains et édifices situés dans les diverses localités mentionnées dans la cédule G annexée à ce rapport, soient retenus pour les besoins généraux de la défense militaire.

Cependant, comme tous les terrains mentionnés dans la cédule en question ne seront point nécessaires aux besoins de la défense, les commissaires recommandent que cette partie des terrains qui ne sera pas ainsi requise, avec le reste des terres de l'ordonnance et de l'amirauté dans la province, telles qu'indiquées dans la cédule H annexée à ce rapport, soient vendues et que le produit en soit employé à former un fonds destiné aux besoins généraux de la défense de la province.

CORPS DE POLICE.

En commençant cette partie de leur enquête, les commissaires s'empressent de mettre à profit les travaux des Messieurs nommés l'année dernière pour s'enquérir de l'état de la police à Québec, et ils se proposent d'extraire de leur rapport les parties qui paraîtront coïncider avec les vues qu'ils entretiennent eux-mêmes sur le sujet, et convenir à la province en général.

On ne peut certainement pas prétendre que la force de la police, telle qu'elle existe actuellement dans différentes parties de la province, soit en un état satisfaisant; parmi les causes auxquelles on peut attribuer ce mauvais état, les commissaires indiqueront les suivantes :

(1.) Les nominations que font tous les ans à ce corps les membres du comité de police des conseils des cités, au lieu de suivre un système régulier d'enrôlement fait par les officiers du corps, et l'incertitude où sont les hommes d'être constamment employés par suite des changements et réductions fréquentes qui s'opèrent dans le corps, et qui sont inséparables d'une administration civile.

(2.) Le système de laisser les hommes vivre parmi ceux contre lesquels ils peuvent être appelés à agir, au lieu de les tenir complètement isolés.

(3.) L'absence de règles, ordres et règlements pour la gouverne du corps et des individus qui le composent.

(4.) L'absence complète de toute discipline et des moyens de la faire observer, et de toute autorité pour encourager et récompenser la conduite méritoire et punir les négligents ou réfractaires.

(5.) L'absence de gradations convenables dans les rangs, offrant des chances de promotion à ceux qui les méritent, et stimulant les hommes à acquérir des connaissances pratiques et l'éducation qu'il faut pour parvenir aux grades plus élevés.

(6.) Le mélange indu des devoirs judiciaires et exécutifs dans le bureau de l'inspecteur et du surintendant de police.

Pour remédier à ces maux, les commissaires sont d'opinion que le gouvernement doit organiser sans délai un corps de police pour toute la province.

Ce corps devrait être armé, vêtu, équipé et logé dans des casernes; les hommes doivent être obligés de se rendre dans toutes les parties de la province, et l'on doit, autant que possible empêcher qu'ils ne forment aucun attachement ni sympathie dans les localités. Ils doivent être exercés à tous les mouvements qui les mettront en état d'agir avec effet soit dans les rues soit en campagne; ils doivent être accoutumés à l'usage des armes à feu qui doivent toujours être tenues prêtes dans les casernes pour servir en cas de besoin, mais ils ne doivent point les porter lorsqu'ils sont à leurs devoirs ordinaires.

Toute cité ou municipalité demandant de la police en devra prendre dans ce corps, le gouvernement se chargeant du tiers des dépenses encourues pour le nombre d'officiers et d'hommes nécessaires; lorsqu'un nombre additionnel est requis pour une police riveraine, les fonds du port ou havre devront contribuer aux dépenses dans les mêmes proportions que les cités et municipalités,

Cette force serait tenue —

(1.) De remplir tous les devoirs d'une police municipale pour la cité ou ville dans laquelle elle est employée; elle doit avoir soin de porter respect et attention convenables au maire, aux conseillers de ville et autres autorités de l'endroit; et pour rendre cette force plus utile dans le service municipal, ses devoirs en cette capacité devraient être bien détaillés dans les règles et ordres du corps.

(2.) De remplir tous les devoirs de police riveraine.

(3.) De garder les prisons mais non d'agir comme tourne-clefs.

(4.) D'être présent aux diverses cours criminelles pour remplir les devoirs maintenant remplis par les connétables.

(5.) De signifier dans les localités où elle sera stationnée ou employée toutes les procédures criminelles ou quasi criminelles maintenant signifiées par les connétables dans les divers districts de la province; et lorsque des honoraires d'office sont exigibles d'aucun corps public ou individu pour telle signification, les dits honoraires seront payés au dit officier commandant sur les lieux, et seront par lui mis en compte et formeront partie du fonds de police, et la signification des dites procédures sera par la loi limitée exclusivement à la police dans la localité où elle sera stationnée.

(6.) Du soin et transport des insensés, condamnés ou autres prisonniers allant ou revenant des prisons, cours et asiles des insensés.

(7.) Des devoirs de police pour maintenir l'ordre sur les travaux publics ou les travaux de compagnies incorporées en vertu de l'acte 8 Vic. chap. 6, et 14 et 15 Vic. chap. 76.

(8.) De prendre possession et charge des postes et casernes qu'il pourra devenir nécessaire de maintenir dans l'arrangement qui sera fait entre les gouvernements impérial et provincial.

Et de tous les autres devoirs et services qui de temps en temps pourront lui être imposés ou exigés d'elle, soit par des dispositions législatives soit par ordre du secrétaire de la province.

On s'attend à ce qu'elle réprimera impartialement tous troubles tumultueux, par quelque parti ou secte politique national ou religieux qu'ils puissent être causés; les officiers seront responsables de toute infraction sérieuse de la paix qui sera toujours suivie d'une cour d'enquête chargée d'examiner la conduite de l'officier commandant dans la localité.

Afin de prévenir l'objection qui peut être soulevée sur la confusion des devoirs judiciaires et exécutifs des inspecteurs et surintendants déjà mentionnée, les commissaires sont d'opinion que les magistrats stipendiaires ne devraient avoir aucun rapport avec la police, mais devraient exercer un contrôle judiciaire sur la force en la même manière que les magistrats de police à Londres l'exercent aujourd'hui, et le salaire devrait être suffisamment élevé pour commander les services d'hommes capables.

Les commissaires sollicitent l'attention de Votre Excellence sur le tableau statistique ci-joint extrait du rapport des commissaires nommés pour s'enquérir de l'état de la police à Québec, et l'on verra que le montant total des dépenses de la police et des connétables, dans le Canada Est est d'environ £26,000 par année, et d'après les meilleurs renseignements qu'ils peuvent avoir sur ce sujet,

ils sont d'opinion que les mêmes dépenses dans le Canada Ouest, y compris le paiement des pensionnaires incorporés, ne sont pas beaucoup moindres que £20,000.

État des dépenses de la police et de la force constabulaire dans le Bas-Canada pour l'année 1853, indiquant par qui elles ont été payées.

Police municipale de Québec, payée par la corporation de Québec.....	£3832	16	0
Do riveraïne de Québec, payée par la taxe sur les vaisseaux 14 et 15 Vic. chap. 25.....	1873	11	5
Garde de la prison de Québec, payée par le gouvernement.....	893	3	0
Connétables à Québec pour signification de procédures criminelles, payés par le gouvernement.....	1030	13	8
Do assistant aux cours criminelles à Québec, payés par le gouvernement.....	129	13	9
Inspecteur et surintendant de police à Québec, payé par le gouvernement.....	300	0	0
Deux connétables assistant au bureau de police et dépenses contingentes à Québec, payés par le gouvernement.....	150	0	0
Estimation approximative des sommes payées par les individus pour signification de procédures criminelles à Québec.....	100	0	0
Total des dépenses encourues pour ce service à Québec.....	£8309	17	10
Police municipale de Montréal, payée par la corporation de Montréal.....	8666	16	8
Do riveraïne de Montréal, payée par les commissaires du Havre de Montréal.....	1188	13	9
Garde de la prison de Montréal, £600, payée par la corporation, et la balance par le gouvernement.....	924	0	0
Connétables à Montréal, pour significations des procédures et présence aux cours criminelles, payés par le gouvernement.....	1082	15	0
Inspecteur et surintendant de police à Montréal, payé par le gouvernement.....	300	0	0
Connétables présents au bureau de police à Montréal, payés par le gouvernement.....	125	0	0
Estimation approximative du montant payé par les individus pour signification de procédures criminelles par les connétables à Montréal, ou environs.....	150	0	0
Total des dépenses pour le service susdit à Montréal.....	12437	5	5
Les shérifs des différents districts dans le Bas Canada, pour dépenses encourues pour le transport de condamnés au pénitencier provincial et à l'asile des insensés, payé par le gouvernement.....	335	8	0

Shérifs de St. François, £100, de Kamouraska, £187 7s. 6d. pour connétables, payé par le gouvernement.....	287 7 6
Grand connétable—des Trois Rivières, £300; St François, £655; Ottawa, £263; Kamouraska, £89, pour services de war- rants et subpœnas, payé par le gouvernement.....	1307 0 0
Frais d'entretien de la police aux travaux publics et chemins de fer ou environs, en vertu de l'acte 8 Vic. chap. 6, et 14 & 15 Vic. chap. 76.....	2382 8 1

Total de la dépense de la police et force constabulaire dans le
Bas Canada..... £26059 6 10

Les commissaires sont d'opinion que cette force remplira avec avantage les
devoirs exigés d'elle, si elle est composée comme suit :

	£	s.	d.	£	s.	d.
1 commissaire.....	750	0	0			
2 clercs.....	250	0	0			
Dépenses contingentes.....	50	0	0			
				1050	0	0
1 assistant commissaire.....				500	0	0
1 paie-maître.....	300	0	0			
1 clerc.....	150	0	0			
Dépenses contingentes.....	50	0	0			
				500	0	0
7 surintendants, les trois premiers sur le pied de..	350	0	0			
Les quatre autres sur le pied de.....	300	0	0			
				2250	0	0
12 inspecteurs à.....	200	0	0	2400	0	0
20 sergents, par jour.....	0	5	0	1825	0	0
350 connétables, par jour.....	0	3	6	22356	5	0
150 sous-connétables, par jour.....	0	3	0	8212	10	0
Habits, à £6 chaque homme, 520 hommes.....				3120	0	0
Bois de chauffage, lumière, etc.....				1300	0	0
Fouirage de 21 chevaux, à 1s. 6d. par jour.....				574	17	6
Total.....				£44088	12	6

A ce montant des dépenses on doit ajouter les premières dépenses des
armes et accoutrements, qui peuvent être évaluées comme suit :

Achat de 21 chevaux, à £25 chaque.....	£525
Sellerie, etc., etc., etc.....	125
Armes et accoutrements, à £4 chaque homme.....	2080

Total..... £2730

Le commissaire, assistant-commissaire et surintendants doivent tenir leurs
commissions du Gouverneur Général, et les autres officiers doivent tenir leurs
commissions du commissaire.

Le principal et le plus important des devoirs des commissaires de police,
sera de dresser sous la direction et sujet à l'approbation du secrétaire de la pro-

vince, un code complet, renfermant premièrement, les règlements pour le gouvernement général et la discipline du corps, la classification et les rangs, la distribution et l'inspection et la description des armes, accoutrements et autres choses nécessaires qui leur seront fournis; et secondement, les règles et ordres pour la conduite particulière des sergents, constables et sous-constables, indiquant en détail la somme de leurs devoirs, pouvoirs et responsabilités, avec les instructions convenables pour leur gouverne générale dans toutes les circonstances.

Le code devra être imprimé sous forme portative, et tout membre du corps devra en avoir une copie.

La discipline la plus stricte sera maintenue et à cette fin des cours d'enquête constabulaires seront instituées, et dans le cas de mauvaise conduite le commissaire pourra imposer des châtimens tels qu'amendes, suspension ou dégradation de rangs; et dans les cas extrêmes il aura le pouvoir de renvoyer du service.

Tous les autres détails doivent être laissés au commissaire de police dont l'attention doit se porter sur l'organisation admirable qui a été donnée à la force de police et constabulaire en Angleterre et en Irlande.

La province devra être divisée en sept districts de police avec quartiers généraux aux endroits suivans, savoir: Québec, Montréal, Sherbrooke, Bytown, Kingston, Toronto et London; à chaque endroit il sera nommé un surintendant avec un certain nombre d'officiers et hommes sous ses soins, ainsi que de temps en temps il sera jugé nécessaire.

Les commissaires recommandent qu'il soit attaché trois chevaux aux quartiers généraux de chaque district pour les besoins de la police.

Les commissaires sont d'opinion que si le système dont ils viennent de tracer l'esquisse est adopté, le Canada possèdera un corps de police qui par son activité et son intelligence pourra prévenir bien des crimes; par son courage et sa discipline supprimera bien des troubles sérieux à l'intérieur, et par l'exercice et une connaissance parfaite de l'usage des armes à feu pourra, de concert avec le corps volontaire de milice, repousser toute agression soudaine de l'extérieur.

Il n'est pas improbable que les suggestions que les commissaires ont cru de leur devoir de faire rencontreront de l'opposition de la part des municipalités qui jusqu'ici ont eu le contrôle et les nominations de la police. Ils peuvent cependant désigner des évènements déplorables survenus récemment dans les deux principales villes de la province pour faire voir l'incapacité absolue de la police avec le système actuel, soit pour réprimer les actes de violence, soit pour amener les coupables à justice; et ils croient avec confiance que le peuple en général verra avec plaisir un changement qui, à en juger par le succès qu'un système semblable a obtenu dans la mère patrie, ne pourra pas manquer d'ajouter en cette province la sûreté et la protection des personnes et des propriétés aux avantages nombreux dont jouissent déjà les habitants de cette partie privilégiée des domaines de Sa Majesté.

Les commissaires, après avoir donné aux sujets importants qui leur ont été soumis par Votre Excellence toute l'attention dont ils sont capables, nourrissent l'espoir que leur rapport comprend les principaux points qu'ils avaient à con-

sidérer, quoiqu'il soit bien possible que quelques uns de ces points aient échappé à leur attention, et ils espèrent que la mesure qu'ils soumettent actuellement rencontrera l'approbation de Votre Excellence et sera agréable au pays en général.

(Signé,) ALLAN N. MACNAB,

“ E. P. TACHÉ,

“

T. EDMUND CAMPBELL,

GEORGE FREDERICK DE ROTTENBURG, Colonel,

Assistant Quartier-Maître-Général en Canada.

Québec, 19 Février, 1855.

CÉDULE A

INDIQUANT les localités où l'on propose de placer le corps volontaire en Canada, et le nombre de corps, compagnies, etc., dans chacune.

LOCALITÉS.	Nombre de corps de cavalerie.	Nombre de batteries d'artillerie de campagne.	Nombre de compagnies d'artillerie à pied.	Nombre de compagnies d'infanterie.	Nombre d'hommes.
CANADA EST.					
1. Québec	1	1	1	1	221
2. Trois-Rivières				1	50
3. Sherbrooke	1			1	100
4. Sorel				1	50
5. Berthier				1	50
6. St. Jean	1			1	100
7. St. Hyacinthe				1	50
8. Stanstead				1	50
9. Chambly				1	50
10. Odeltown				1	50
11. Henryville				1	50
12. Montréal	1	1		2	221
13. Côteau-du-lac			1		50
14. Nicolet				1	50
15. Ste. Marie	1			1	100
16. St. Thomas				1	50
17. Ste. Anne				1	50
18. Rivière du Loup				1	50
19. Rimouski				1	50
20. Éboulements				1	50
21. Deschambault				1	50
	5	2	2	21	1542
CANADA OUEST.					
1. Bytown		1		2	171
2. Cornwall				1	50
3. Prescott	1			1	50
4. Brockville				1	100
5. Kingston	1	1		1	171
6. Belleville				1	50
7. Napanee				1	50
8. Cobourg	1			1	100
9. Port Hope				1	50
10. Toronto	1	1		2	221
11. Hamilton	1	1		1	171
12. St. Catharines	1			1	100
13. Niagara			1		50
14. Brantford				1	50
15. London	1	1		1	171
16. Chatham				1	50
17. Amherstburg			1		50
18. Woodstock	1			1	100

CÉDULE A—(Continuation.)

LOCALITÉS.	Nombre de corps de cavalerie.	Nombre de batteries d'artillerie de campagne.	Nombre de compagnies d'artillerie à pied.	Nombre de compagnies d'infanterie.	Nombre d'hommes.
19. Paris				1	50
20. Simcoe	1				50
21. Dunville				1	50
22. Galt				1	50
23. Guelph				1	50
24. Peterborough				1	50
25. Penetanguishine				1	50
26. Picton	1			1	100
27. Perth				1	50
28. Sandwich	1			1	100
29. Drndas			1		50
30. Port Sarnia				1	50
31. Barrie				1	50
Total pour le Canada Ouest	11	5	3	29	
Dans le Canada Est	5	2	2	21	
Grand Total	16	7	5	50	4047

RÉCAPITULATION.

16 corps de cavalerie à 50 hommes chaque	800
7 batteries d'artillerie de campagne	497
55 compagnies d'infanterie et d'artillerie à pied à 50 hommes chaque	2750
	4047

CÉDULE B.

Formule de reçu pour armes, accoutrements, etc., qui sera signé par le capitaine ou officier commandant du corps ou compagnie volontaire de milice, et qui sera transmis à l'adjutant général de milice.

Insérez ici le nom du corps ou de la compagnie.

Reçu du gouvernement provincial (insérez ici le nombre de chaque article d'armes, accoutrements, munitions ou autres effets) pour l'usage du corps, de la

batterie d'artillerie de campagne ou de la compagnie d'artillerie à pied ou d'infanterie, suivant le cas, sous mon commandement, et je me tiens responsable pour la conservation d'aucune partie des dits articles qui pourraient n'être pas distribués aux hommes ou autrement placés dans les magasins, sous les soins de la personne nommée par le gouvernement pour garder les dits articles, au cas où les dits articles devraient être laissés sous mes soins, et qu'une allocation me serait accordée par le gouvernement pour les recevoir et garder en lieu de sûreté.

Daté à ce jour de 185 .
(Signé), Capitaine

Formule du rôle de service du corps de cavalerie, batterie d'artillerie de campagne, ou compagnie d'artillerie à pied ou compagnie d'infanterie volontaire de la milice.

Nous, dont les noms sont ci-dessous souscrits, déclarons que nous consentons volontairement à servir dans (spécifiez ici le nom et la description du corps, de la batterie d'artillerie de campagne ou compagnie, suivant le cas,) aux conditions de service sanctionnées par le gouverneur général pour le gouvernement du corps volontaire de la milice du Canada, telles que contenues dans les ordres généraux de milice, datés , 185 , et les lois de la milice de la province, jusqu'à ce que nous donnions à l'officier qui le commande avis régulier par écrit de notre intention de nous en retirer; qu'à moins que nous ne puissions pour causes inévitables, nous serons présents aux temps et lieu fixés pour les jours d'exercice dans chaque année; que nous conserverons convenablement les armes, munitions et accoutrements qui nous sont distribués et qui sont insérés dans le présent rôle en regard de nos noms respectifs, et que nous en répondons; que nous n'emploierons les armes ou articles confiés à nos soins que pour le service public, et que nous les remettrons en un état propre à servir lorsque nous en serons requis par un ordre du capitaine ou autre officier commandant le corps ou compagnie dont nous faisons partie.

Signature du Volontaire.	Date de l'entrée.	Marque et nombre des armes et accoutrements.	Sabre et baudrier.	Giberne et baudrier.	Pistolets.	Fontes.	Fusil et bretelles.	Carabine et bretelles.	Bayonnette et fourreau.	Baudrier et giberne.	Rondes de munitions.	Signature du Capitaine.	Signature du Témoin.
	185 .												
John Jones. . . .	Janv. 1.	A 1	1	1	1	1	..	..	..	10		John Brown.	T. Smith.
Wm. Edwards. . .	Juin 5.	C 45	..	..	..	..	..	1	1	60		J. Webster.	E. Hill.
A. Monkton . . .	Juil. 10.	D 18	..	..	..	1	..	..	1	36		E. James.	R. Johnson.

CÉDULE C.

ESTIMATION du coût annuel probable de la solde et allocation des volontaires de la milice du Canada.

CORPS DE CAVALERIE.

OFFICIERS ET HOMMES.	Solde et allocation par jour.	Solde et allocation pour 10 jours d'exercice.	Coût annuel.
	£ s. d.	£ s. d.	
1 Capitaine.....	0 10 6	5 5 0	
1 Lieutenant.....	0 7 6	3 15 0	
1 Cornette.....	0 6 6	3 5 0	
50 Officiers non commissionnés et hommes à 5s.....	12 10 0	125 0 0	
Allocation pour 53 chevaux à 5s. chaque cheval.....	13 5 0	132 10 0	
1 Instruteur.....	0 7 6	3 15 0	
	£27 7 0	273 10 0	
16 Corps dans le Canada Est et Ouest à £273 10s. chaque.....			£ 4376 0 0

BATTERIES D'ARTILLERIE DE CAMPAGNE.

OFFICIERS ET HOMMES.	Solde et allocation par jour.	Solde et allocation pour 10 jours d'exercice.	Coût annuel.
	£ s. d.	£ s. d.	
1 Capitaine.....	0 10 6	10 10 0	
2 1er Lieutenants.....	0 15 0	15 0 0	
1 2nd Lieutenant.....	0 6 6	6 10 0	
70 Officiers non commissionnés et hommes à 5s chaque.....	17 10 0	350 0 0	
Allocation pour 56 chevaux à 5s. chaque cheval.....	14 0 0	280 0 0	
Allocation au Sergent Major.....			50 0 0
	£33 2 0	662 0 0	
			712 0 0
7 Batteries d'artillerie de campagne en Canada Est et Ouest à £712 chaque.....			£ 4984 0 0

**COMPAGNIES D'ARTILLERIE A PIED ET COMPAGNIES
D'INFANTERIE.**

OFFICIERS ET HOMMES.	Solde et allocation par jour.	Solde et allo- cation pour 10 jours d'exercice.	Coût Annuel.
	£ s. d.	£ s. d.	
1 Capitaine	0 10 6	5 5 0	
1 Lieutenant	0 7 6	3 15 0	
1 2nd Lieutenant ou Enseigne	0 6 6	3 5 0	
50 officiers non-commissionnés et hommes à 5s. chaque	12 10 0	125 0 0	
1. Instructeur	0 7 6	3 15 0	
	£14 2 0	141 0 0	
55 Compagnies d'Artillerie à pied et d'Infanterie dans le Canada Est et Ouest à £141 chaque Compagnie			£ 7755 0 0

RÉCAPITULATION.

DÉPENSES annuelles du Corps Volontaire proposé en Canada.

	£ s. d.
Cavalerie	4376 0 0
Batteries d'artillerie de campagne	4984 0 0
Compagnies d'artillerie à pied et d'infanterie	7755 0 0
Total du coût annuel de la solde et allocation	17115 0 0
Ajoutez sur la première formation du corps l'allocation pour 4047 officiers non- commissionnés et hommes, pour habits à £2 chaque homme	8094 0 0
Coût total de la première année d'enrôlement, y compris la solde, allocation et les habits	25209 0 0

CÉDULE D.

INDIQUANT le coût probable de l'armement du corps volontaire proposé en Canada.

EQUIPEMENT DU CORPS DE CAVALERIE.

	£ s. d.	£ s. d.
Sabres de cavalerie.....	0 19 6	
Fontes et courroies.....	0 13 6	
Pistolets.....	1 5 0	
Baudriers à giberne, etc.....	0 11 6	
	Sterling.....£	3 9 6
500 hommes de cavalerie à £3 9s. 6d. Sterling chaque.....	£	2730 0 0
COMPAGNIES D'ARTILLERIE A PIED.		
Fusils et Bayonettes.....	£ s. d.	
Accoutrements.....	3 0 0	
	Sterling.....£	0 9 11
5 compagnies d'artillerie à pied, 250 hommes à £3 9s. 11d. Sterling.....	£	873 19 2
COMPAGNIES D'INFANTERIE.		
Carabines Minié.....	£ s. d.	
Accoutrements.....	3 10 0	
	Sterling.....£	0 9 11
50 Compagnies d'infanterie, 2,500 hommes à £3 19s. 11d. Sterling.....	£	9989 11 8
Coût total d'armement, Sterling.....		£ 13043 10 10

CÉDULE E

(CANADA EST)

INDIQUANT les divisions militaires projetées du Canada Est, le nombre approximatif de la population mâle dans chaque division entre 18 et 40 ans, le nombre des bataillons de Milice Sédentaire dans chaque division, et le nombre approximatif des garçons âgés de 18 à 40 ans, dans chaque division.

Nombre de divisions militaires.	Comtés composant les dites divisions.	Nombre approximatif de la population mâle entre 18 et 40 ans.	Nombre de bataillons dans chaque division.	Nombre approximatif des garçons dans chaque division entre 18 et 40 ans.
1	Gaspé, Bonaventure, Isles de la Magdeleine	3369	6	2212
2	Rimouski, Témiscouata, Kamouraska, l'Islet, Montmagny, Bellechasse.....	13423	16	8377
3	Lothbinière, Lévis, Dorchester, Mégantic, Beauce.....	11551	13	5670
4	Yamaska, Richelieu, St. Hyacinthe, Bagot, Rouville, Iberville.....	14637	20	6674
5	Nicolet, Drummond, Arthabaska, Wolfe, Sherbrooke, Compton, Shefford, Stanstead, Missisquoi.....	16061	19	8220
6	Beauharnois, Huntingdon, Laprairie, Verchères, Chambly, Chateauguay, Naperville, St. Jean.....	18403	22	9199
7	Chicoutimi, Tadoussac, Saguenay, Montmorency, Québec, comté et cité, Portneuf, Champlain.....	21303	27	10585
8	St. Maurice, Trois-Rivières, Maskinongé, Berthier, Joliette, Montcalm, l'Assomption, Terrebonne, Laval.....	18916	23	9067
9	Pontiac, Ottawa, Argenteuil, Deux Montagnes, Vaudreuil, Soulanges, Isle et cité de Montréal.....	26178	36	12923
		144344	182	72927

CÉDULE E

(CANADA OUEST)

INDIQUANT les divisions militaires projetées du Canada Ouest, le nombre approximatif de la population mâle dans chaque division entre 18 et 40 ans, le nombre des bataillons de Milice Sédentaire dans chaque division, et le nombre approximatif des garçons âgés de 18 à 40 ans, dans chaque division.

Nombre de divisions militaires.	Comtés composant les dites divisions.	Nombre approximatif de la population mâle entre 18 et 40 ans.	Nombre de bataillons dans chaque division.	Nombre approximatif des garçons dans chaque division entre 18 et 40 ans.
1	Renfrew, Lanark, Carleton, Russell, Prescott et la cité d'Ottawa.....	16825	21	10415
2	Leeds, Grenville, Dundas, Stormont, Glengary et la ville de Prescott.....	18886	28	11590
3	Hastings, Prince Edward, Frontenac, Lennox, Addington et la cité de Kingston....	22003	21	12644
4	Victoria, Durham, Peterboro, Northumberland et la ville de Cobourg.....	18976	21	10954
5	Simcoe, Peel, York, Ontario et la cité de Toronto.....	34534	39	20522
6	Huron, Perth, Bruce, Waterloo, Wellington, Grey et la ville de Guelph.....	20885	20	11391
7	Haldimand, Lincoln, Welland, Wentworth, Halton et cité d'Hamilton.....	27185	27	15932
8	Middlesex, Elgin, Oxford, Norfolk, Brant et la cité de London.....	31093	32	18508
9	Essex, Kent, Lambton et la ville de Chatham.....	9212	19	5346
		199699	237	117332

CÉDULE F.

LOCALITÉS dans la province dans lesquelles on se propose d'établir des arsenaux et magasins pour l'armement de la milice sédentaire.

CANADA EST.

Localités proposées pour les arsenaux et magasins.	REMARQUES.
Québec, Trois-Rivières, Rivière-du-Loup,.....	Un arsenal et magasin à bâtir.
Sorel, St. Jean, Montréal.	
CANADA OUEST.	
Bytown, Prescott, Kingston,	
Peterborough,	Do. do.
Toronto,	
Guelph,	Do. do.
Hamilton,	Do. do. et un abri à canon.
London,	
Chatham.	

CÉDULE G

INDIQUANT les terrains appartenant à l'ordonnance en Canada qui devront être généralement gardés pour les besoins de la défense, mais spécifiant dans quelles localités parties de ces terrains peuvent être vendues.

LOCALITÉS.	Description des édifices.	Quantité d'acres.	REMARQUES.
Sorel et les Iles.....	Caserne, maison et seigneurie ..	Acrs. pch. pl. 45000 0 0	} Loué pour £875 annuelle- ment, la plus grande partie peut être vendue.
Isle-aux-Noix & Riv. du Sud.	Fort.....	295 0 0	
Côteau-du-Lac.....	Fort et casernes.....	15 3 39	Loué pour £218 5s.
Fort Wellington, (Prescott).....	Fort.....	74 0 0	Loué pour £39 10s. 10d.
Toronto, site de l'ancien Fort et casernes nouvelles.....	Vieux Fort et ca- sernes.....	} 502 3 0	} Partie peut être vendue, site du vieux Fort et casernes seront retenus, loué pour £8 12s. 6d.
Fort Mississagua, Niagara.....	Fort et casernes.....			444 2 14	Loué pour £59 1s. 8d., partie peut être vendue.
Réserve à la Baie Burlington.....	.....	178 0 0	50 acres sous bail.
Terrain à Short Hills.....	.....	200 0 0	Loué pour £17 5s. 2d.
Site de l'ancien Fort Erie.....	Ruines de Fort.....	1000 0 0	Location des Pensionnaires.
Port Maitland.....	.....	426 0 0	Partie peut être vendue.
Penetanguishine, et les moulins à scie et à farine de la Baie de Mundy.....	Casernes, maga- sins, réserve, etc. }	} 5396 0 0	} Location des Pensionnaires, par- tie peut être vendue.
Madawaska.....	Blockhaus.....			21 3 6
Témiscouata et Petites Chûtes.....	Palissade et caserne.....	11 2 13	
Laprairie.....	Caserne.....	42 1 8	Réversible à la Corporation de Laprairie.
St. Jean.....	Caserne du Fort.....	176 0 0	Loué pour £84 8s. 3d.
Chateauguay.....	Blockhaus.....	5 0 11	
Chambly.....	Fort et casernes.....	157 1 22	Loué pour £30 15s. 5d.
Philipsburgh.....	Blockhaus.....	0 2 32	
Blockhaus sur les canaux d'Ot- tawa, viz: à Kingston Mills, Jones' Falls, Whitefish Dam, Isthmus, Narrows, Merrickville.....	.....	442 0 0	Partie peut être vendue.
Site du Fort George, Niagara.....	.....	175 0 0	Ditto.
Queenston.....	Caserne.....	19 3 27	
Chippewa.....	Caserne.....	74 0 0	Location des Pensionnaires.
Chatham.....	Casernes.....	11 3 8	Loué pour £42 6s. 7d.
Amherstburg.....	Fort Malden.....	311 0 0	Location des Pensionnaires.
Île Bois Blanc.....	3 Blockhaus.....	212 0 0	Loué pour £44 15s. 9d.
Windsor.....	Caserne.....	4 0 0	Loué pour £5 6s. 10d.
Point Edward, Sarnia.....	.....	640 0 0	Une grande partie sous permis d'occupation, requise pour le terminus du chemin de fer du G. T. et ordonné par le secré- taire d'état qu'elle soit vendue
Owen Sound, Sydenham.....	.....	51 0 0	
Baie Nottawasaga.....	.....	66 0 0	
Trois-Rivières.....	Caserne.....	3 2 0	Requis pour un arsenal et ma- gasin.
Bytown.....	Caserne.....	415 0 0	Loué pour £1718, requis pour un arsenal et magasin, mais par- ties en peuvent être vendues.
Total.....	.....	56375 1 10	

CÉDULE H.

LOCALITÉS des terrains de l'ordonnance et de l'amirauté en Canada qui ne sont point nécessaires aux besoins de la défense, et qui peuvent être vendus.

LOCALITÉS.	Quantité d'acres.	REMARQUES.
TERRAINS DE L'ORDONNANCE.		
	R. P.	
Terre de Logan, Montréal	115 0 0	Achetée pour caserne et inutile maintenant.
Terre à Longueuil	198 0 0	Achetée pour site de tête de pont, inutile maintenant en conséquence de ce que le pont Victoria est à un mille plus haut sur le St. Laurent.
Terre de Herchmer, Kingston	180 3 4	Achetée pour les fortifications, inutile maintenant dans l'opinion des commissaires.
Aux Cèdres	0 2 0	Réversible au seigneur.
Cascades	9 0 12	Ditto.
Cornwall	1 0 0	
Cape Vesey, Prince Edward	1260 0 0	
Green Point, Baie Quinté	100 0 0	
Lyon's Creek	3 1 0	
Navy Island	304 0 0	
Turkey Point	592 0 0	Ruines de Blockhaus qui coûtent £40,000.
Rondeau	500 0 0	
Fighting Island, Detroit River	1200 0 0	
St. Joseph, avec Neebish Island, Lac Huron	450 0 0	
Isle Ste. Marie, Lac Huron	170 0 0	
TERRAINS DE L'AMIRAUTÉ.		
A l'embouchure de la Grande Rivière	219 0 0	
Pointe-au-Barbet	48 2 32	
Baie Mohawk	20 0 0	
Penetanguishine	389 0 0	Occupée par les pensionnaires enrôlés.
Gwillimbury, Lots 49, 50, 51, 52, rue Meadow	4 0 0	
Point Pelée et Isle	3000 0 0	
Vespra, comté Simcoe, Lot 13, 11e Concession	200 0 0	
Isle St. Joseph, Lot 1 dans 1re et 2e concessions	500 0 0	
Milford Haven, moitié sud du Lot 6 dans 9e concession	106 0 0	
Total	9568 8 48	

QUÉBEC :

IMPRIMÉ PAR STEWART DERBISHIRE & GEORGE DESBARATS,
Imprimeur de Sa Très-Excellente Majesté la Reine.

RAPPORTS
DES COMMISSAIRES

NOMMÉS POUR S'ENQUÉRIR D'UNE SÉRIE

D'ACCIDENTS ET RETARDEMENTS

SUR LE

Grand Chemin de Fer Occidental,
CANADA OUEST,

EN VERTU D'UNE COMMISSION EN DATE DU 3 NOVEMBRE 1854.

Soumis par ordre de Son Excellence le Gouverneur Général à l'Assemblée Législative.



QUÉBEC :

DÉS PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,
RUE LA MONTAGNE.

1855.

PROVINCE DU CANADA.

Par son excellence le très honorable James, comte d'Elgin et Kincardine, chevalier du très ancien et très noble ordre 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., etc.

A tous ceux qui ces présentes verront ou qu'elles concerneront—

SALUT :

SACHEZ, qu'en vertu et conformément aux dispositions d'un acte de la législature de la province du Canada, passé dans la neuvième année du règne de sa majesté, intitulé : " Acte pour autoriser les commissaires chargés de s'enquérir de certaines matières concernant les affaires publiques, à recevoir les témoignages sous serment " l'autorité à moi par icelles conférée, et par et de l'avis et consentement du conseil exécutif de sa majesté pour la dite province, j'ai nommé, constitué et choisi, et, par ces présentes nomme, constitue et choisis *William Foster Coffin*, de la cité de Montréal, écuyer, et *Mathew Crooks Cameron*, de la cité de Toronto, écuyer, procureur en loi, pour être commissaires pour examiner et faire rapport des causes et circonstances se rattachant à cette terrible collision récente sur le grand chemin de fer occidental dans cette partie du Canada appelée Haut-Canada, qui a eu pour résultat la mort instantanée de cinquante personnes et au-dessus ; et en outre pour examiner et faire rapport de l'origine de tous les accidents ou retardements antérieurs sur la dite ligne de chemin de fer qui peuvent avoir entraîné des blessures ou la perte de la vie. Et j'autorise par les présentes, les dits *William Foster Coffin* et *Mathew Crooks Cameron*, comme tels commissaires, de faire comparaître devant eux toute personne ou personnes comme témoin ou témoins, et de requérir telle personne ou personnes de donner témoignage sous serment, de vive voix ou par écrit, et de produire tels documents et choses, qu'eux, les dits *William Foster Coffin* et *Mathew Crooks Cameron* pourront juger nécessaires à l'investigation entière des matières et choses susdites.

Pour eux, les dits *William Foster Coffin* et *Mathew Crooks Cameron*, posséder et tenir la dite charge de commissaires pour les fins susdites durant bon plaisir ; et je requiers par ces présentes les dits *William Foster Coffin* et *Mathew Crooks Cameron*, de rapporter le résultat de l'enquête plus haut mentionnée avec toute la diligence possible au gouverneur, lieutenant-gouverneur, ou personne administrant le gouvernement de la dite province pour le temps d'alors.

Donné sous mon seing et sceau, ce troisième jour de novembre, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-quatre et dans la dix-huitième année du règne de sa majesté.

ELGIN ET KINCARDINE,

Par ordre,

E. A. MEREDITH,
Assistant secrétaire

COMMISSION D'ENQUÊTE,

3 novembre 1854.

Accidents et retardements dont on s'est enquis spécialement et auxquels ils est référé dans les témoignages :

1e.—Accident à Lobo, 2 juin 1854.

2e.—Accident à Baptiste Creek, 27 octobre 1854.

3e.—Accident à Princeton, 27 juin 1854.

4e.—Accident à Thorold, 6 juillet 1854.

5e.—Retardement à Baptiste Creek, 2 juillet.

6e.—Occurrence à Thorold, 7 décembre 1854.

RAPPORTS

Des commissaires nommés pour s'enquérir d'une serie d'accidents et retardements sur le grand chemin de fer occidental, Canada Ouest, en vertu d'une commission en date du 3 novembre 1854.

ACCIDENT A LOBO, 2 JUILLET 1854.

HAMILTON, CANADA OUEST,

5 décembre 1854.

A l'honorable secrétaire provincial,
Québec.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'enquête qui nous a été confiée en vertu d'une commission en date du quatrième jour de novembre dernier, il est arrivé à notre connaissance certains faits qu'il est de notre devoir de mettre sous la considération de son excellence le gouverneur général dans un rapport séparé et préliminaire.

Il paraît que le second jour de juin dernier, vers deux heures et demi P. M., un accident fatal eut lieu sur le grand chemin de fer occidental, dans le township de London, à quelques verges au-delà de la ligne qui sépare ce township du township de Lobo. A cet endroit le chemin de fer suit jusqu'à une certaine distance le sommet d'un terrassement d'à peu près 30 pieds de hauteur. Le jour susdit, et à cet endroit, le train de l'express se dirigeant vers l'Est vint en contact avec une vache; la locomotive et le *tender* et deux chars à bagage passèrent sur le corps de l'animal, sans accident; le char suivant, un char à fret, un char de passagers de seconde classe, et un char de passagers de première classe déraillèrent; les chars de passagers de seconde et première classe furent plus ou moins tous les deux partiellement jetés en bas du terrassement sans causer d'accident grave aux personnes qui s'y trouvaient; le char à fret, chargé d'émigrés et de leur bagage, fut lancé au pied du côteau, et là mis en pièces, tuant cinq des passagers; un autre passager fut tué en sautant de la plate-forme d'un char et en se faisant par cette imprudence écraser sous une roue.

Le troisième jour de juin un enquête fut tenue sur les corps des victimes de cet accident par le Dr. Wanless, le coroner de London. Il fut constaté que les morts étaient, à une seule exception, des émigrés Norvégiens en chemin pour Chicago, qu'eux et leur bagage étaient transportés dans cette direction sur le grand chemin de fer occidental, dans un char à fret; que par une erreur impardonnable de la part des officiers de la compagnie, en arrivant à Chatham au lieu de les faire continuer, ils avaient été ramenés vers London, et avaient essuyé l'accident qui fut cause de leur mort; il fut en outre constaté que les clôtures de la compagnie n'étaient pas faites au lieu où arriva ce désastre; qu'en conséquence de cette négligence, plusieurs animaux avaient été tués par les trains dans ces environs, mais dans ce cas rien ne fut prouvé qui pût faire retomber sur le conducteur aucune accusation de manque de soin ou de prudence en passant par-dessus la vache qui causa la catastrophe qui suivit.

Le jury rendit le verdict suivant : " Que les personnes décédées furent tuées en conséquence de ce que le char dans lequel elles étaient passagères, ayant été renversé en bas du terrassement situé sur la section 4 de la division ouest du grand chemin de fer occidental, elles reçurent certaines blessures sur leurs corps dont elles moururent; le jury relativement à cela, désire remarquer que le chemin n'est pas clôturé sur toute la route, et que c'est un grand sujet de blâme, et il est d'opinion que la compagnie du grand chemin de fer occidental devrait se mettre immédiatement en mesure de le faire de suite sûrement et complètement clôturé. Il est aussi d'opinion que l'habitude de placer les émigrés dans le même char avec leur bagage pesant est accompagné de beau coup de danger, et devrait être discontinuée."

Nous citons le verdict au long afin de faire voir que le caractère le plus important ou la première cause de cet accident, dont nous parlerons plus au long présentement, n'a pas attiré l'attention du jury.

L'enquête qui nous est confiée embrasse cet accident avec les autres accidents qui ont malheureusement eu lieu sur le grand chemin de fer occidental. Pour nous mettre en état de comprendre l'affaire parfaitement, nous avons nous-mêmes visité le théâtre de l'accident, nous avons fait des recherches sur le lieu même, et subséquemment nous avons pris des témoignages sous serment qui sont soumis avec le présent, et sur lesquels nous ferons respectueusement les remarques suivantes :

La cause de l'accident fut la mort d'une vache, mais la question se présente naturellement d'elle-même de savoir si la mort d'une vache était un accident inévitable ou la conséquence d'un manque de soin, une étourderie ou l'acte volontaire du conducteur de l'engin. Indubitablement la cause première de l'accident fut le manque de clôtures, mais le manque de clôtures ne décharge pas le conducteur de l'engin de responsabilité s'il a sciemment été à l'encontre d'un objet qu'il pouvait éviter sur son chemin.

A l'enquête les personnes qui ont parlé de l'apparition et de la position de la vache sur le chemin sont Thomas Horton, le conducteur de l'engin, Thomas Bostwick, son chauffeur, et Thomas Kennedy, ou plutôt comme il apparaît par la déposition ci-jointe, John Kennedy, cultivateur de l'endroit.

Horton le conducteur de l'engin, et Bostwick, le chauffeur, disent que deux vaches montèrent sur le chemin. Le premier dit "avant d'arriver à l'endroit où l'accident eut lieu," mais il ne dit pas à quelle distance elles étaient quand il les vit. Le second dit "qu'à une petite distance de l'endroit où l'accident eut lieu, il vit deux vaches qui se tenaient sur le bord du chemin, qui se sauvèrent en avant, etc." Kennedy dit: "qu'il vit une vache sur la voie du chemin en fer, environ vingt minutes avant que le train arriva, vendredi après midi, et il pense qu'elle demeura en cet endroit jusqu'à ce que le train fut arrivé."

Il est nécessaire de dire ici que la voie, telle que vue de l'avant d'un train venant de l'est, est pendant au moins deux milles, et à l'extrémité Est du terrassement, parfaitement droite, tellement qu'un objet de la grandeur d'une vache peut être aperçu aisément sur la voie à la distance d'un mille, qu'à raison de l'étroitesse dangereuse du sommet du terrassement en ce temps et dans cet endroit (sommet si étroit qu'il était devenu nécessaire d'y placer un signal d'avertissement et de diminuer la course des chars en cet endroit) la vache, si elle y eût été, aurait dû être aperçue bien distinctement sur la voie; et d'observer aussi que le conducteur de l'engin dans son témoignage à l'enquête du coroner dit: "qu'il pouvait apercevoir l'engin à cette partie du chemin à 350 verges en deça " au train qu'ils allaient."

Nos observations nous ont conduit à pousser nos recherches plus loin. Nous fîmes venir M. Kennedy et nous prîmes sa déposition, maintenant transmise (No. 2). Il jura distinctement (ce qui n'a pas apparue lors de l'enquête) que la vache monta sur le sommet du terrassement à l'extrémité Est du dit terrassement

et descendit la voie vers l'est, n'ayant jamais quitté le *sommet du terrassement du tout* jusqu'au moment où elle retourna pour éviter le train, et alors elle n'a pu mettre ses pieds de devant qu'à une petite distance, et que pour peu de temps en bas du côté; les côtés du terrassement sont de fait trop à pic pour qu'aucun animal puisse avec précipitation les monter ou les descendre. Si ce témoignage est vrai, la vache a dû se trouver distinctement en vue du train pendant au moins cinq minutes du temps employé à parcourir deux milles à la vitesse assignée aux trains en cet endroit.

Le témoignage de Kennedy sur ce point est corroboré par le témoignage de James Buchanan, un témoin à l'enquête, appelé par erreur "le fils de Kennedy" et duquel en cette occasion rien d'importance ne fut obtenu.

Nous désirons maintenant appeler l'attention sur une partie du témoignage de M. John Gamble Horne lequel sous ce rapport est bien significatif. Ce monsieur dans sa déposition (No. 4) dit: "Pendant quelques instants avant et jusqu'au temps de l'accident, le train avait couru plus rapidement qu'il ne l'avait fait dans la première partie du jour." Ce monsieur fit observer le fait à un compagnon passager presque immédiatement avant que l'accident n'eût lieu. Et cependant cette augmentation dans la vitesse a dû s'opérer précisément au temps et à l'endroit qu'il y avait besoin d'une diminution, et à raison de la dangereuse étroitesse du terrassement et de l'obstacle évident causé par la vache.

Nous inférons, en conséquence, de ce témoignage, que Thomas Horton, le conducteur de l'engin, a dû appercevoir la vache; qu'il aurait pu ralentir la vitesse, ou arrêter le train avant de la frapper; qu'il a expressément accéléré sa vitesse pour frapper et renverser l'animal en bas de la voie; que peu soucieux des conséquences, il a fait une chose des plus dangereuses, et à un des endroits les plus dangereux, et qu'on devrait le tenir responsable du fatal résultat.

On doit remarquer qu'Horton n'a pas fait jouer son sifflet à vapeur soit pour effrayer et chasser l'animal en l'approchant, ou pour avertir le garde-frein sur le train "de resserrer" et par ce moyen ralentir la vitesse des différentes parties du train, une très importante précaution pour empêcher, dans le cas d'un relâchement ou d'une halte subite de la locomotive, la collision brusque des chars en arrière, l'un contre l'autre dont l'omission indiquait une détermination préméditée de balayer violemment l'obstacle qui se présentait, ce qui avec le choc soudain produit par la collision et le corps de l'animal qui roulait sous les roues, a probablement déterminé l'accident en question.

Horton explique, dans son témoignage "qu'il n'a pas fait jouer le sifflet parce qu'il connaissait par expérience que cela ne servait qu'à irriter les animaux." Il voulait probablement dire que le sifflet les troublait ou les égarait, mais l'usage du sifflet dans cette conjecture n'était pas autant pour effrayer et chasser l'animal, que pour avertir de ralentir avant que d'arrêter le train. On peut mettre en doute si le bruit du sifflet pouvait "irriter" ou troubler l'animal plus que le mugissement de l'engin ou la course précipitée du train lui-même.

Le fait est, et cela a été démontré par les plus terribles résultats sur tous les chemins de fer, qu'il n'y a pas d'habitude plus commune ni plus dangereuse que celle en usage parmi les conducteurs d'engin de "*renverser en bas de la voie les animaux errants*." En premier lieu, le conducteur a pu le faire par accident, inévitablement, sans dommage à lui ou au train. L'impunité et l'impatience causé par la nuisance engagent à une répétition de l'expérience, jusqu'à ce qu'un accident fatal survienne, et on ne doit pas oublier que même alors il est presque toujours le seul témoin dans sa cause. Le chauffeur peut ou ne peut pas avoir eu connaissance du danger approchant, il peut avoir été occupé à son propre ouvrage, ou il veut le faire ainsi apparaître, les animaux sont des témoins muets ou muets, et il n'y a personne de présent pour réfuter ou corriger le rapport qui peut être fait. Le conducteur est de fait, pendant que son train est en mouvement, le seul et presque l'aîné irresponsable du sort de ceux qui sont

confiés à ses soins. Il est très important pour la sûreté future de la vie du naïve, en toute occasion possible et par tout moyen légitime, d'apprendre à cet e classe d'hommes qu'ils ne peuvent pas toujours échapper à la responsabilité et aux punitions, et que le gouvernement est déterminé dans toutes les occasions à venir, comme celle de ce genre-ci, à suppléer aux défauts de l'administration de la justice; dé'a'uts provenant de l'inadvertance ou de l'inexpérience des jurés nommés par les coroners.

Il est juste aussi de mentionner ici un fait bien connu et bien compris sur les chemins de fer. En *renversant* les animaux il en arrive rarement du mal à la locomotive ou au *tender*. La pesanteur considérable des deux les fait en toute sûreté franchir l'obstacle. Les chars en arrière du train sont renversés, en partie à raison de leur légèreté comparative, et en partie à raison du corps de l'animal tué qui roule sous les roues, et en partie à raison de l'absence ou de l'application imparfaite des freins, séparant avec violence de cette manière les bielles d'accouplement, et lançant les sous-chariots et les roues hors de la voie. Ce qui fait qu'un train de passagers peut être bien gravement maltraité, tandis que l'auteur du désastre, la plupart du temps, échappera sain et sauf.

C'est en envisageant la question sous ce point de vue, que nous avons cru de notre devoir d'exposer ce cas particulier, spécialement et sans retard, à la considération de son excellence le gouverneur général.

Nous pensons que la preuve prise devant le jury nommé par le coroner, éclaircie davantage par celle que nous avons l'honneur de soumettre, établi de fortes présomptions que l'accident du trois de juin dernier, et la perte de vie en résultant, ont été causés par la conduite imprudente du conducteur de l'engin Thomas Horton, et nous prenons la liberté de suggérer respectueusement qu'il soit adopté tels procédés dans cette affaire que la loi et les circonstances peuvent exiger. Nous sommes persuadés que quelqu'en soient les résultats, l'intervention de la justice, quoique tardive, ne peut manquer d'exercer un effet moral sur la classe des conducteurs d'engins, qui contribuera à la sûreté publique pour l'avenir.

Les seuls moyens prudents et sûrs d'éviter les collisions avec les animaux lorsqu'ils peuvent venir sur la voie du chemin de fer, est, dans tous les cas, de modérer la vitesse, de mettre les freins et d'être prêt, s'il le faut, à arrêter le train platô. que de passer par-dessus un animal. Quand la compagnie se rend compte de ne pas avoir de clôtures, ces précautions deviennent doublement impératives. Nous ne trouvons pas dans les réglemens imprimés de la compagnie aucune disposition pour ce cas, mais nous ne pensons pas que cette omission puisse en aucune manière exonérer un conducteur d'engin de ne pas prendre toutes les précautions évidemment nécessaires. C'est une partie du travail pour lequel il est engagé et payé.

Nous n'avons pas l'intention ici de faire d'autres observations sur l'absence de clôtures, l'insuffisance des réglemens, l'état dangereux des terrassements, la mort fréquente des animaux, le transport des émigrés et de leur bagage tout ensemble dans les chars à fret, ou sur la fausse et malheureuse direction donnée aux émigrés en cette occasion. Nous réservons ces sujets avec d'autres pour un rapport futur.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

WILLIAM F. COFFIN,

M. C. CAMERON,

Commissaires.

JOHN WANLESS de la cité de London, Canada Ouest, écuyer, chirurgien, dit : Qu'il est coroner du comté de Middlesex et de la cité de London. Qu'en sa qualité de coroner il présida à une enquête tenue à London le troisième jour de juin dernier, sur les corps de six personnes tuées par un accident arrivé à un train sur le grand chemin de fer occidental, entre la station de Lobo et London. Qu'il a lu un compte-rendu de la dite enquête, ainsi qu'un résumé de la preuve faite à cette enquête dans un numéro du journal le *London Free Press*, en date du 8 juin dernier et qu'on lui soumit pour en prendre connaissance. Il a tout lieu de croire que le dit journal contient un compte-rendu correct des circonstances de l'accident ainsi que de la preuve faite à l'enquête.

JOHN WANLESS,
Coroner,
Cité de London, comté de Middlesex.

Copie des témoignages pris à une enquête tenue à London, vendredi, le 2 juin 1854.

Vendredi après-midi un sentiment de pénible angoisse fut causé dans la ville par l'arrivée d'un engin et d'un *tender* qui apportaient la fâcheuse nouvelle que le train de l'express, sur le grand chemin de fer occidental, avait éprouvé un accident grave en venant de l'est, et qui devait arriver ici à 2.30 P. M., à un endroit éloigné de 7 milles de London.

Les officiers de la compagnie ne perdirent pas de temps à s'assurer des services d'autant de médecins qu'on put en trouver, et les docteurs McKenzie, Wanless, Brown et Anderson, furent promptement envoyés vers le théâtre du désastre. Nous profitâmes de cette occasion pour y faire une visite, et à notre arrivée une scène déchirante se présenta à nos yeux. Les corps de cinq hommes et d'une femme étaient étendus sans vie, portant les marques d'une mort violente et terrible. Plus loin, à l'ombre de quelques arbres, étaient les blessés, dont les souffrances étaient adoucies autant que possible par les officiers de la compagnie, les passagers et d'autres personnes qui s'étaient réunies sur le lieu. Un peu plus loin étaient les débris du train. L'accident avait eu lieu dans un bien mauvais endroit; c'était sur un terrassement qui avait été élevé dans une cavité marécageuse, entre deux tranchées, et qui avait environ trente-cinq pieds de haut. Trois chars se composant d'un char de 1ère et d'un char de 2ème classe et d'un char à bagage avaient déraillé à cet endroit. Le premier était dans une position verticale, en partie sur le terrassement et en partie sur la voie. Ce char ne fut pas beaucoup endommagé, et les passagers s'échappèrent sans accident, à l'exception d'un nommé Page qui sauta en dehors au moment de l'accident et qui fut entraîné sous les roues conformément aux lois bien connues de la gravité, et écrasé à mort. Le suivant était sur le côté, à peu près à mi-chemin en bas du terrassement. Ce char n'était pas beaucoup brisé, mais la secousse avait été assez violente pour enlever tous les sièges du plancher, et pour les lancer, avec les passagers, jusqu'à l'autre extrémité; chose étrange, il n'y eut que quelques passagers dans le char de blessés, et encore le furent-ils bien légèrement. Le dernier char était le char de bagage. Il fut brisé en mille pièces, la machine du char avec le plancher en haut était au fond du terrassement; c'était dans ce char que se trouvaient cinq des personnes décédées au temps de l'accident, ainsi qu'une grande quantité de bagage pesant qui appartenait à eux et à leurs compatriotes qui étaient partis auparavant dans un autre train; des morceaux de ce char et de son contenu avaient été lancés à une distance considérable, et les boîtes de ces pauvres gens qui contenaient tous leurs effets et les petits souvenirs du pays qu'ils avaient quitté étaient dispersés dans toutes les directions: la cause immédiate de l'accident est une vache qui

avait monté sur la voie, et qui paraissait avoir choisi l'endroit le plus dangereux pour l'exercice de sa malheureuse stupidité ; car si l'accident fut arrivé ailleurs, le peu de vitesse du train (15 milles à l'heure) aurait pu permettre de supposer qu'aucune perte de vie n'aurait eu lieu, mais le char à bagage ayant déraillé et roulé en bas d'un ferrassement de 30 pieds, cela explique suffisamment la déplorable perte de vie ; les passagers dans ces chars qui ne furent pas précipités en bas furent comparativement peu blessés, mais il est étonnant que pas un de ceux qui se trouvaient dans le char à bagage ne fut sauvé ; la vache elle-même était étendue toute mutilée à une petite distance du char, et elle était presque séparée en deux ; le train paraît avoir parcouru environ cent verges après que la vache eut été frappée et les rails furent brisés dans à peu près cette distance. Aussitôt que les arrangements nécessaires furent faits, les pauvres malheureux, vivants et morts, furent transportés à London, (on avait envoyé les passagers auparavant) ; les blessés furent soumis par les agents de la compagnie à un traitement convenable, et les morts furent portés au *Fireman's Hall*, pour attendre l'enquête. Quatre des passagers décédés étaient membres d'une même famille, comprenant le père, la mère et deux fils, nommés Aslak Thorbjornsen, Hari Terges Dalten, Thorbjornsen Aslakjen, Tijer Aslakjen, et ils étaient d'Egosen, dans le district de Sonogadold, Norwège ; le cinquième était un ami nommé Telless Oljen, qui avait émigré avec eux, et le dernier un individu du nom de Page, ci-devant cométable dans le Delaware, et qui avait partagé les fatals effets de l'accident, en sautant hors du train. Des centaines de personnes attendaient l'arrivée des cadavres, et un sentiment de pitié profonde s'empara de la foule en appercevant les restes mortels, mais le bon sens des gens les empêcha de mettre aucun obstacle à la tâche pénible que les employés de la compagnie s'étaient imposés.

Enquête du Coroner.

Peu de temps après 8 heures P. M., le jury qui avait été assigné se réunit dans le *Fireman's Hall*, et après avoir été dûment assermenté, il commença l'examen des cadavres qui étaient étendus dans la maison de pompes au-dessous. Le premier de ces cadavres était celui d'une femme âgée qui portait diverses marques de blessures graves sur le visage, et on s'aperçut qu'elle avait plusieurs côtes de cassées ; tous les autres cadavres étaient plus ou moins défigurés, mais la mort paraît avoir été bien soudaine vu que leurs figures ne présentaient aucun symptôme de beaucoup de souffrances endurées. Après les préliminaires d'usage, Henry Brunstead fut assermenté comme interprète des Norwégiens. Turloekson Thorbjoren qui dit qu'il est cultivateur est ensuite assermenté. Il avait laissé Hamilton, jeudi soir, et il était rendu à quelque distance à l'ouest de London quand le char dans lequel il se tenait avec la personne décédée fut détaché du train. Vendredi matin, un autre train arriva et leur char y fut attaché, et ils furent ramenés de nouveau vers l'est à l'endroit où l'accident arriva ; leur bagage était dans le char avec eux ; la personne décédée était sa mère, et au temps de l'accident, elle était assise sur le plancher entre deux boîtes ; les boîtes étaient empilées aux deux bouts du char ; il éprouva une secousse, après quoi il fut blessé par les boîtes, et il ne se rappelle rien de plus, vu qu'il perdit connaissance. Quand il fut revenu à lui, il vit sa mère couchée sur quelques oreillers ; quelqu'un vint à lui et lui dit qu'elle était morte ; les chars des passagers étaient remplis à Hamilton, et un nommé Tillis leur dit de se mettre dans le char à bagage ; Tillis étaient un interprète qui avait été engagé à Québec pour les accompagner jusqu'à Chicago ; ils avaient payé leur passage à Québec, pour aller jusqu'à Chicago.

Nert Swolshrim fut ensuite examiné. Il était cultivateur. Il avait payé son passage de Québec à Chicago à un nommé Holdbelt. Ils arrivèrent à Hamilton à environ 9 heures, jeudi soir, et leur bagage fut transporté dans les chars.

Il n'y avait pas de place pour eux dans les chars des passagers, et Tillis leur dit de se mettre dans le char à bagage. Il ne peut pas dire jusqu'à quelle distance ils allèrent vers l'ouest avant de revenir de nouveau sur leurs pas. Il se trouvait dans le même char que la femme décédée; il était couché sur une boîte quand les chars furent ébranlés et renversés; il n'a pas été grièvement blessé lui-même. Le char tomba en bas du terrassement, et quand il fut revenu à lui, il vit des hommes enlevant les morts des chars; il vit la femme décédée transportée hors du char. Quand ils arrivèrent à Hamilton ils n'ont rien payé autre chose, si ce n'est pour leur bagage.

Thomas Kennedy est cultivateur dans le township de London. Il vit une vache sur la voie du chemin de fer à peu près vingt minutes avant l'arrivée du train, vendredi après-midi, et il croit qu'elle resta là jusqu'à l'arrivée du train. Quand le train arriva elle se sauva de la voie, et alors quand les chars furent à une distance d'environ douze verges d'elle, elle revint sur la voie et elle courut devant l'engin la distance d'à peu près 200 pieds, lorsque l'engin la frappa et passa par-dessus. Alors les chars déraillèrent et tombèrent en partie en bas du terrassement qui avait en cet endroit environ 30 pieds de haut. L'ingénieur n'a pas fait jouer son sifflet. Il crut que les chars allaient plus vite que de coutume. La ligne n'est pas clôturée à l'endroit où l'accident eût lieu; il croit que la compagnie du chemin de fer est obligée d'élever des clôtures le long du chemin; plusieurs animaux avaient été tués à un demi mille de distance du même endroit. La compagnie avait élevé des clôtures sur d'autres parties de la ligne. Quand l'accident eût lieu il se rendit sur les lieux pour porter secours.

Thomas Horton était ingénieur conducteur du *Rein Deer*. Avant d'arriver à l'endroit où l'accident eût lieu, il vit deux vaches, une de chaque côté de la voie; une des vaches essaya de traverser la voie, mais avant de pouvoir l'effectuer, l'engin la frappa et la renversa en bas de la voie, et alors l'engin et deux chars à bagage passèrent sur elle; le troisième char dérailla de la voie ainsi que le quatrième et le cinquième; il arrêta l'engin aussi vite que possible; l'engin fut arrêté à plus de 150 verges après que la vache eût été frappée. Une des vaches était sur le bord du terrassement et alors monta sur la voie; la vache n'était qu'à dix ou quinze verges en avant de l'engin quand elle monta sur la voie; l'engin marchait à raison de 15 milles par heure; il allait moins vite que de coutume, vu que l'engin avait été dérangé pendant les 36 milles précédents; c'était dans un endroit montant que l'accident eût lieu; s'il eût été plus vite, la vache aurait été repoussée du chemin et l'accident ne serait pas arrivé. Un juré demanda ici si ce n'était pas l'habitude de culbutter les vaches sur le chemin de fer au lieu d'arrêter l'engin. Le témoin répondit qu'ils attachaient trop de valeur à leur vie pour cela. Après l'accident le conducteur et lui-même firent tout en leur pouvoir pour secourir ceux qui souffraient. Il avait été habitué à conduire des engins pendant les dernières 16 années, et avait été employé sur le grand chemin de fer occidental depuis le mois d'octobre dernier. En autant qu'il y était concerné l'accident était inévitable; il était impossible d'arrêter l'engin dans un espace si étroit. La raison pour laquelle il n'a pas fait jouer le sifflet est qu'il avait découvert par expérience que cela ne servait qu'à irriter les animaux et à les faire aller sur la voie; il était bien mieux de passer à côté d'eux aussi silencieusement que possible; il avait parcouru cent verges de cette manière; il pouvait arrêter l'engin à cette partie du chemin à la distance de 300 verges au train qu'ils allaient; les freins étaient en bon ordre. Si l'accident fut arrivé dans une partie plane de la localité, la perte de vie n'aurait pas en toute probabilité été si grande; la voie était dans un ordre parfait. L'engin frappa la vache dans le côté; si elle avait couru devant l'engin la machine à chasser les vaches (*cowcatcher*) l'aurait très probablement jeté en bas.

Thomas Bostwick est chauffeur dans le *Rein Deer*. A quelque distance de l'endroit où l'accident eût lieu, il vit deux vaches se tenant sur le bord de la voie;

comme le train approchait, celle qui se trouvait sur le côté gauche essaya de courir en avant, et comme il arrivait près d'elle, elle essaya à traverser le chemin à environ 12 verges devant l'engin. Aussitôt qu'il aperçut cela, il traversa du côté droit de l'engin et vit les roues passer sur elle, ainsi que deux chars à bagage, mais les troisième, quatrième et cinquième chars déraillèrent. Il appela Horton, l'ingénieur, et se dirigea lui-même vers les freins; quand l'engin fut arrêté, il des cendit pour porter secours aux passagers; d'abord il fit sortir quelques enfants par un chassis—et alors il courut porter assistance à un individu (Page) qui se trouvait sous la roue; l'accident était parfaitement inévitable; il n'a pas vu la femme décédée transportée hors du char.

C. J. Brydges, gérant du grand chemin de fer occidental, fut ensuite examiné. Ce n'était pas une pratique inusitée en Amérique de placer les émigrés dans le char à bagage; ils ont préféré ordinairement voyager avec leur bagage, et c'était dans leur intérêt d'en agir ainsi. Ils avaient leur nourriture, qu'ils apportaient toujours avec eux dans leurs coffres, et il était plus aisé pour eux de se trouver où ils pouvaient se la procurer. Un billet différent était donné aux émigrés à Hamilton qui les transportaient sur le grand chemin de fer occidental et le chemin de fer central de Michigan partout où ils voulaient aller. Il ne pense pas qu'il y eût plus de danger de voyager dans le char à bagage que dans celui de seconde classe; la seule différence qui existe entre ces chars, c'est que celui de seconde classe est muni de sièges; les émigrés sont plus à l'aise dans les chars à bagage vû qu'ils préparent leur lit le soir et qu'ils dorment sur leur bagage; si les émigrés eussent eu quelque objection d'aller dans les chars à bagage, ils seraient partis par le train suivant, dans le char de seconde classe; depuis que l'express du soir est en opération, les émigrés l'ont toujours adopté; avant cette époque les émigrés ont souvent demandé à être transportés par les chars à bagage, au lieu d'attendre—*M. Brydges* dit aussi qu'il a comparu afin de procurer au jury toutes les informations relatives à cette affaire, et que si le jury désirait examiner d'autres officiers de la compagnie, il les ferait venir.

Vû qu'il est maintenant près d'une heure du matin de samedi, le jury s'ajourne à huit heures; au temps fixé, l'enquête continue.

M. C. J. Brydges, est encore examiné. Il n'y avait pas de doute que plus la pesanteur du char était considérable moins il était sujet à dérailler; cela était prouvé par le fait que l'engin et le tender passent presque invariablement par dessus tous les obstacles, et c'étaient les chars plus légers par derrière qui avaient déraillé; le bagage pesant dans le char où se trouvaient les émigrés devait en conséquence contribuer à lui faire tenir la voie. Il n'y a pas de doute que la vache fut roulée comme une masse par l'action des roues de l'engin et du tender, et que de cette manière elle présenta un plus grand obstacle aux roues du char à bagage, et le fit dérailler. Les sièges dans les chars de seconde classe étaient bien encombrés et remplis de clous et de pointes aiguës; et ils furent tous brisés et lancés avec les passagers, à l'extrémité la plus reculée du char; il pensait qu'il était probable qu'ils pouvaient causer des blessures aussi graves que les boîtes des passagers; le char à bagage avait été précipité complètement en bas du terrassement, et avait tombé renversé, et la secousse dans ce char a dû être bien plus violente que dans le char de seconde classe qui n'avait été précipité qu'en partie en bas du terrassement.

Un autre témoin, le fils de Kennedy, fut aussi interrogé quant à la position relative de la vache et du train, mais sans en retirer rien d'important.

La cour ayant été vidée, le jury délibère sur son verdict jusqu'à ce qu'après un très sérieux examen de toute la preuve qui dura quelques heures, le verdict suivant fut rendu:

Que les personnes décédées sont mortes en conséquence de ce que le char dans lequel elles étaient passagères a été renversé en bas du terrassement situé sur la section 4, de la division ouest du grand chemin de fer occidental, à raison de

quoi elles ont reçu certaines blessures, dont elles sont mortes. Le jury désire à ce sujet remarquer qu'il est bien regrettable que le chemin ne soit pas clôturé tout le long de la route, et il est d'opinion que la compagnie du grand chemin de fer occidental devrait prendre des mesures immédiates pour le faire de suite sûrement et complètement clôturé. Il est aussi d'opinion que l'habitude de placer les émigrés dans les mêmes chars que le bagage pesant, est accompagnée de beaucoup de danger, et devrait être discontinuée.

Compte rendu de l'accident près de Lobo, juin, 1854.

William McMullen, de la ville de Sandwich, écuyer, procureur en loi, dit que dans la première partie du mois de juin 1854, il voyageait dans le char de la compagnie du grand chemin de fer occidental, de Chatham à London; il était assis dans le second des chars à passagers de première classe du train; en avant de ce char il y avait un autre char de première classe précédé d'un char de seconde classe renfermant des émigrés allemands qu'on avait pris à Chatham; peu de temps après avoir laissé la station de Lobo, en passant sur un haut terrassement de 70 à 80 pieds de hauteur, le train s'arrêta soudainement; son attention est alors attirée vers les chars à passagers de la première et de la seconde classe qui précédaient le char dans lequel il se trouvait; tous les deux s'étaient détachés du train, et tombaient ensemble en ce moment en bas du terrassement; l'un était rendu au fond, l'autre tombait par-dessus; il sortit du char immédiatement, et aida à retirer les personnes qui se trouvaient dans le char renversé. Il trouve un homme écrasé sous le char de première classe; il mit une demi heure à l'en arracher; ce n'était pas un émigré. Le char de seconde classe dont il a déjà été parlé n'était pas de fait un char de seconde classe, c'était un char à fret ordinaire contenant les passagers de seconde classe ainsi que leur bagage. Ce char fut lancé en bas du terrassement; j'aidai à en faire sortir les passagers qui s'y trouvaient; nous en trouvâmes six de tués dans le char en question qui avaient été écrasés par leur bagage, et environ une douzaine de blessés. L'accident fut causé par une vache ou un bœuf qui était venu en contact avec le train sur le sommet du terrassement; le terrassement s'étendait au moins 100 verges, au-delà de l'endroit où la locomotive s'arrêta lors de l'accident; il était à peu près deux heures de l'après-midi quand l'accident eût lieu; le temps était beau et clair. Le nom du conducteur était Halford; je ne connais pas le nom du conducteur de l'engin.

WILLIAM McMULLEN.

Signé et reconnu devant William F. Coffin,
15 novembre 1854.

Déposition de John Kennedy, London, 30 novembre 1854.

John Kennedy, du township de London, dans le comté de Middlesex, gentilhomme, étant dûment assermenté, dépose et dit: Qu'il demeure avec son père, Andrew Kennedy, sur sa ferme, qui est la moitié ouest du lot numéro trente, dans la quatrième concession du dit township. Que le grand chemin de fer occidental traverse sa ferme. Il se rappelle d'un accident qui eût lieu sur le dit chemin de fer le second jour de juin dernier, qui causa la mort de certains passagers dans le train, vers à peu près deux heures et demie, P. M. Le jour en dernier lieu mentionné, le déposant était occupé à semer des pommes de terre sur une partie de la dite ferme à environ vingt perches de la voie du chemin de fer; il pouvait voir la voie du chemin de fer de l'endroit où il se tenait; à cet endroit la voie du chemin de fer parcourait pendant une distance considérable le sommet d'un terrassement; vers le temps en dernier lieu mentionné le déposant

entendit la secousse ou le bruit d'un train de chemin de fer venant de l'ouest ; avant ce temps là il avait remarqué plusieurs vaches sur la voie du chemin, et entr'autres une vache rouge et blanche ; il avait vu cette vache monter sur la voie à l'extrémité Est du terrassement, et marcher sur le terrassement dans une direction ouest ; quand le déposant entendit venir le train, la vache était sur le sommet du terrassement, allant vers l'ouest ; il vit la vache qui paraissait regarder le train qui venait ; le témoin courut de l'endroit où il travaillait, se dirigeant vers le chemin de fer, croyant que la vache allait être frappée ; en arrivant à environ cent verges du terrassement, comme le croit le déposant, il remarqua que la dite vache rouge et blanche était près de l'extrémité du terrassement, mais pas éloignée ou au-delà du terrassement ; dans ce temps là le train n'était pas éloigné et s'approchait rapidement ; la vache tourna et courut sur le sommet du terrassement dans une direction Est ; le déposant pense qu'elle a dû courir le long de la voie, vu que les bords du terrassement au-delà des extrémités des pièces ou traversés étaient bien étroits ; le déposant en ce moment ne pouvait pas voir le train à cause des bois et d'un terrassement naturel formant la montée à un pont qui traverse la voie du chemin de fer à environ cent verges à l'ouest de l'endroit où la vache fut frappée par le train. La vache s'était tournée et avait couru à quelque distance vers l'est avant d'être frappée ; le déposant pense que dans ce temps le train allait plus vite que de coutume en cette localité ; à raison de quelque dérangement dans le chemin, à cet endroit, un pavillon vert avait été hissé sur le terrassement, et le train avait l'habitude de modérer sa vitesse à cet endroit. J'étais sous l'impression que quand la vache fut frappée le train allait plus vite qu'il n'avait l'habitude d'aller sur cette partie du chemin ; mais je ne puis dire s'il allait plus vite qu'il ne le faisait ordinairement sur d'autres parties du chemin ; il vit la vache frappée par l'engin, et alors il vit le char en arrière s'ébranler et deux ou trois chars dérailler, dont l'un, un char à fret, tomba en bas du terrassement, du côté opposé où le déposant se tenait, et les deux autres tombèrent en partie en bas du terrassement. Sept personnes furent tuées par cet accident ; il a dû s'écouler cinq minutes entre le temps où le déposant entendit d'abord le train qui approchait et le temps où la vache fut frappée. Le déposant n'a vu qu'une vache sur la voie au temps de l'arrivée de l'engin et quelques minutes auparavant ; peu de temps auparavant, il avait vu plusieurs vaches auprès de la voie. Les clôtures de la compagnie n'avaient pas été faites, et les vaches avaient l'habitude de traverser du côté sud au côté nord du terrassement afin de boire à un endroit du côté nord du terrassement ; le déposant ne sait pas à qui appartenait la vache. C'était un animal errant qui avait été paître avec les bêtes à cornes du déposant ; il a rendu témoignage lors de l'enquête du coroner tenue sur les corps des victimes de l'accident ; en disant à l'enquête que la vache s'était sauvée de la voie, le déposant voulait dire qu'elle s'était sauvée des rails ou d'entre les rails au bord du chemin ; il n'a pas voulu dire par là qu'elle s'était sauvée en bas du terrassement ; il considère que la hauteur moyenne du terrassement était de trente pieds. Le chemin de fer à l'ouest de l'endroit où la vache a été frappée était une ligne droite d'au moins un mille, et à l'est une ligne droite d'un demi mille ; la ligne était parfaitement droite de l'endroit où elle monta sur la voie, jusqu'au lieu où elle fut frappée. Une vache se tenant sur la voie pouvait être aperçue, au jugement du déposant, à une distance d'au moins un demi mille ; quand la vache se tourna, ses pieds de devant ont pu se trouver en bas du terrassement, mais elle ne s'est pas jetée en bas du terrassement ; elle était presque hors de la vue du déposant.

Et la déposition ci-dessus ayant été lue au déposant, il déclare qu'elle contient la vérité et a signé.

JOHN KENNEDY.

Prise et reconnue devant moi, à London, ce 30e jour de novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de James Buchanan, London, 1er décembre 1854.

James Buchanan, du township de London, dans le comté de Middlesex, gentilhomme, étant dûment assermenté, dépose et dit : Je suis âgé de seize ans, et je demeure sur la ferme de John Kennedy, dans la quatrième concession du township de London ; je ne connais pas le numéro du lot ; le grand chemin de fer occidental traverse la ferme. Je me rappelle l'accident qui eut lieu sur le grand chemin de fer occidental, à l'endroit où il passe sur la ferme de Kennedy, et qui causa la mort de quelques personnes. C'était vers le mois de juin ou juillet dernier, et c'est sur ce même accident que John Kennedy et moi avons rendu témoignage devant le jury du coroner, et c'est le seul accident entraînant une perte de vie qui soit jamais arrivé à ma connaissance sur le grand chemin de fer occidental, à cet endroit. Il fut causé par une vache sur laquelle la locomotive passa sur la voie. Je vis arriver l'accident ; je me tenais sur le côté droit de la voie, regardant vers l'ouest (côté nord), à la distance d'environ un quart de mille à l'est du pont traversant le chemin de fer à l'extrémité ouest du terrassement. Je me tenais sur un niveau avec la voie vers deux heures après midi ; je vis deux vaches sur la voie du chemin de fer sur le terrassement ; elles étaient plus près de l'extrémité ouest du terrassement que du côté Est ; je ne les ai pas vues aller sur la voie ; elles marchaient vers l'ouest quand je les vis en premier lieu ; l'une d'elles était entre les rails, et l'autre était en dehors du rail sur le bord du terrassement du côté opposé de celui où je me trouvais ; le terrassement avait environ la même largeur que les traverses ; en quelques endroits il était plus large. Je vis le train venant de l'ouest à la distance d'environ un mille et un quart ; la vache entre les rails était rouge et blanche, l'autre était noire et blanche ; la vache noire et blanche quitta la voie avant l'arrivée de l'engin, et la vache rouge et blanche se dirigea vers les chars ; elle continua à marcher sur la voie tout le temps, et elle tourna et courut vers l'est lorsque les chars étaient à cinq ou six perches d'elle ; quand elle eut retourné elle avait couru l'espace d'environ trois perches lorsque l'engin la frappa, et presque immédiatement après je vis trois chars dérailler de la voie ; l'un de ces chars fut précipité jusqu'au bas du terrassement et renversé et brisé en pièces, c'était le troisième char du *tender* ; la locomotive, le *tender* et deux chars d'expédition demeurèrent sur la voie : le quatrième char tomba aussi en bas du terrassement, et le cinquième en tomba partie en bas ; les gens qui furent tués se trouvaient dans le troisième char ; C'étaient des étrangers, mais j'ignore de quel pays. Je n'ai pas vu la vache rouge et blanche quitter la voie à partir du moment où je la vis en premier lieu jusqu'à ce qu'elle fut frappée par la locomotive ; l'engin ne modéra pas sa vitesse en arrivant ; je suis parfaitement certain que cette vache n'a pas quitté la voie et n'y est pas revenue de nouveau du côté du terrassement à l'extrémité ouest du terrassement après que je l'eus vue pour la première fois, ou en aucun temps après que les chars se sont trouvés à une distance d'un mille d'elle. D'après la position de la vache sur la voie, je suis certain qu'elle aurait pu être aperçue de la locomotive du train qui approchait, à au moins un mille de là ; la ligne du chemin de fer est parfaitement droite pendant environ quatre milles à l'ouest de l'endroit où la vache se trouvait sur la voie ; la vache lorsqu'elle se tourna pour se sauver, était, je pense, à au moins cent verges du pont à l'est. J'avais la fièvre dans le temps, et je ne travaillais pas. Quand j'eus vu arriver les chars, j'eus peur d'aller sur la voie pour en chasser la vache ; j'avais l'habitude d'éloigner les vaches de la voie quand je les y voyais, et un jour que je le faisais à l'arrivée d'un train à gravier, j'avais à peine chassé la vache quand le train passa à quelques perches de moi, et une personne sur le train me dit de ne pas courir de tels risques pour le salut d'une vache. Je n'ai pas entendu le

sifflet de l'engin à son arrivée, et je ne crois pas qu'on l'ait fait jouer, autrement je l'aurais entendu.

8a
JAMES + BUCHANAN.
marque.

Prise, assermentée et reconnue
devant nous, à London, ce
1er jour de décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Rapport de John Gamble Horne, London, 25 novembre 1854.

John Gamble Horne, de la ville de London dans le Canada Ouest, écuyer, dit : que le ou vers le second jour de juin 1854, il était dans un train de la compagnie du grand chemin de fer occidental, allant à l'ouest vers London, lorsqu'un accident arriva au train entre Lobo et London, environ à mi-chemin ; il pense qu'il était environ une heure P. M. La première nouvelle qu'il eût de l'accident fut quand le train s'arrêta soudainement. Peu de temps auparavant et jusqu'au moment de l'accident, le train avait été plus vite que dans la première partie du jour ; lorsque la secousse eut lieu, il vit du siège qu'il occupait que certains chars formant la partie de l'avant du train avaient déraillé ; il sortit quelque temps après et s'informa des circonstances de l'accident ; il trouva un char, un char à fret, au fond du terrassement, qui avait à cet endroit environ quarante pieds de hauteur ; ce char était entièrement brisé, et ce qu'il contenait, consistant en boîtes, caisses et lits, effets qui composent généralement le bagage des émigrés, était tout brisé et dispersé. Cinq hommes et une femme qui étaient dans ce char avaient été tués ; un autre homme du nom de Page fut aussi tué. Il vit les débris d'une vache toute mutilée sur la voie ; évidemment elle avait été la cause du désastre. Tout le train, dont le char dans lequel le déposant se trouvait était le dernier, avait passé sur le corps de l'animal ; le déposant ne peut pas dire jusqu'à quelle distance la vache avait marché sur la voie après y être montée, avant qu'elle eût été frappée. Il y avait un pont, que venait de traverser le train, situé devant le chemin de fer avec ses culées de manière à empêcher le conducteur du train approchant de voir aucun des objets qui se trouvaient au-delà, excepté ceux qui se trouvaient alors sur la voie. Pendant qu'il resta sur le théâtre de cette catastrophe, il vit plusieurs bêtes à cornes qui erraient dans les environs, et il remarqua que les clôtures divisant la propriété du chemin de fer des fermes contigues, n'avaient pas été faites. La présente déposition ayant été lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité, et a signé.

J. G. HORNE.

Reconnue et assermentée devant nous, ce 25e jour
de novembre 1854,

WILLIAM H. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Extrait du témoignage de William Scott, de Windsor, Canada Ouest, ingénieur civil, pris devant les commissaires sous serment, 25 novembre 1854.

L'accident appelé l'accident Lobo fut occasionné par une vache qui monta sur la voie ; il n'y avait pas de clôtures l'espace de quelques milles des deux côtés de l'endroit où l'accident arriva. C'était le 3 de juin 1854. Trois chars déraillèrent, un char de première classe, un de seconde classe, et un char à bagage. C'était sur un terrassement dont le sommet n'était pas plus large que les traverses ; ce terrassement était considéré comme dangereux, et un pavillon vert y fut placé pour indiquer que le char devait aller lentement en traversant ; le terrassement avait environ onze pieds de large ; tous les terrassements devraient avoir toujours quatorze pieds de large conformément aux instructions ; en Europe les terrassements ont toujours au moins dix-huit pieds de large pour une voie simple d'après ce que j'ai pu en voir. Les chars n'auraient pas tombé en bas du terrassement s'il eût eu dix-huit pieds de largeur ; le terrassement a de vingt-cinq à trente pieds de haut. Je ne pense pas qu'une vache pût se tenir entre le bord du terrassement et les chars.

Vraie copie.

WILLIAM F. COFFIN.

Hamilton, décembre 1854.

A.

Cédule des accidents sur le grand chemin de fer occidental, depuis l'ouverture du chemin, le 10 novembre 1853 jusqu'an 10 novembre 1854.

I.

ACCIDENT A LOBO,—2 juin 1854.

Rapport séparé y relatif, avec les documents inclus, transmis à Québec le 5 décembre 1854.

II.

ACCIDENT A BAPTISTE CREEK,—27 OCTOBRE 1855.

Témoignage pris et auquel il est référé dans le rapport.

No. 1—Témoignage pris devant deux jurés de coroner, 28 octobre et 4 novembre 1854.

2—Témoignage de C. J. Brydges, écuyer.

3—Déposition de John Hogan.

4—Rapport de Thomas Mason.

5— “ de Henry Taylor.

6— “ { de Charles Quentin.
 } de George Barnhardt.

7—Déposition de Charles Gallagher.

8— “ de John Smith.

9— “ de John Kettlewell.

10— “ de T. C. Gregory, avec appendice A. et B.

11—Déposition de William Scott, ingénieur civil, avec appendice A. Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, et 12.

- 12—Extrait du contrat d'empierrement entre la compagnie du grand chemin de fer occidental et George F. Harris.
 13—Diagramme et plan de la tête de Piston, indiquant la position des écrones, l'endroit de la fracture, et moyen employé pour prévenir leur échappement.

III.

ACCIDENT A PRINCETON, —27 JUIN 1854.

- No 2—Témoignage de C. J. Brydges, écuyer.

IV.

ACCIDENT A THOROLD, 6 JUILLET 1854.

- No. 2—Témoignage de C. J. Brydges, écuyer.
 14—Déposition de Frederick William Watkins.
 15— “ de John Galbraith.
 16— “ { de Lindsay Crawford
 { de Levi Beemer.
 17— “ de Dr. Mack.
 18— “ de Charles F. Woodward.
 19—Plan des améliorations proposées dans la construction des chars pour empêcher le sous-chariot de tourner quand les roues accidentellement laissent la rainure.

V.

RETARDEMENT A BAPTISTE CREEK, ET CONSEQUENCES FATALES
—2 JUILLET 1854.

- No. 2—Témoignage de C. J. Brydges, écuyer.
 20—Déposition d'Alexandre Bartlett, coroner.
 21—Témoignage à l'enquête tenue sur les cas de choléra à Windsor.
 22—Enquête et verdict du jury sur les cas de choléra à Windsor.
 23—Déposition de Samuel Smith McDonell, reeve de Windsor.
 24— “ de Alfred L. Dewson, M. D.
 25— “ de Alexander Gordon.
 26— “ de Isaac Askew.
 27— “ de John Wright Blackadder.
 28— “ de Daniel Allan.
 29— “ de Charles Baby, écuyer.
 30— “ de David Chapman, G. C. F. O.
 31— “ de James Fisher, C. F. O.
 32— “ de Willam F. Andrew, C. F. O.
 33—Rapport de l'accident arrivé à l'engin de la locomotive près de Rochester, 1er juillet 1854.
 Et remarque de William Bowman, G. C. F. O.
Aussi, vide
 3—Déposition de John Hogan
 7— “ de Charles Gallagher.
 7— “ de John Smith.
 Aussi,
 Lettre du bureau de santé, Windsor, à C. J. Brydges, écuyer, 4 juillet 1854.
 Lettre de C. J. Brydges au bureau de santé, Windsor, 6 juillet 1854.

DIVERS TEMOIGNAGES ET DOCUMENTS.

- No. 34—Déposition de John H. Greer.
 35— “ de John Finkle, écuyer, recve de Woodstock.
 36— “ de George H. Whitehead.
 37— “ de William Gray, écuyer.
 38—Rapport de l'honorable Malcolm Cameron.
 39— “ de William F. Coffin, écuyer.
 40— “ du colonel Dibble, de Détroit, corroboré par
 B. C. Whittemore, trésorier d'état, Michigan.
 J. H. Harmon, percepteur des douanes, Détroit.
 C. C. Trowbridge, président de la banque de l'état de
 Michigan.
 O. M. Hyde, maire, Détroit.
 M. A. Cook, *Recorder*, Détroit.
 41—Lettre de J. F. Broadhead, maître de poste, Détroit.
 42— “ de Matthews, conducteur, C. F. O., à C. J. Brydges, écuyer.
 43—Article du New-York Tribune, 17 novembre 1854.
 44—Lettre de John T. Clarke à C. J. Brydges, 17 octobre 1853.
 45— “ de C. J. Brydges à John T. Clarke, 28 octobre 1853.
 46— “ de John T. Clarke à C. J. Brydges, 28 octobre 1853.
 47— “ de John T. Clarke au président et directeurs du grand chemin de
 fer occidental, 21 novembre 1853.
 48—Extrait des procédés du bureau de la compagnie du grand chemin de
 fer occidental, 7 décembre 1853.
 49—Lettre de C. J. Brydges, écuyer, 25 décembre 1854, incluant le docu-
 ment lettre S.
 50—Déposition de William Bowman, surintendant mécanicien de la com-
 pagnie du G. C. F. O.

DOCUMENTS PRODUITS ET FILES PAR C. J. BRYDGES, ECUYER.

- A. Avis aux conducteurs du train à gravier, 18 mars 1854.
 B. Avis aux conducteurs du train à gravier, 27 mars 1854.
 C. Lettre de R. C. Gregory Twitchell,
 D. Liste des conducteurs d'engin du grand chemin de fer occidental, novem-
 bre 1854.
 E. Tableau des heures de départ, octobre, 23, 1854.
 F. Compagnie du grand chemin de fer occidental, rapport jusqu'à septem-
 bre, 1854.
 G. Connexions avec les chutes de Niagara pour six mois.
 H. Témoignages.
 I. Témoignages.
 K. Témoignages.
 L. Addition au témoignage précédent No. 2.
 M. Lettre de Richard Madigan.
 N. Etat des employés du grand chemin de fer occidental.
 O. Lettre d'Alexander Macfarlane, maître de station, Wardsville.
 P. Etat indiquant le nombre des croisements de la voie de traverse.
 Q. Règlements du chemin jusqu'en novembre 1854.
 R. Nouveaux règlements depuis novembre 1854.
 S. Accidents sur le chemin de fer central du Michigan.
 T. Lettre de—Cumberland, de Toronto, écuyer, ingénieur civil.

R A P P O R T.

MONTREAL, 7 février 1855.

A l'honorable secrétaire provincial,

Monsieur,—Le troisième jour de novembre dernier, nous eûmes l'honneur d'être nommés, en vertu d'une commission de son excellence le gouverneur général, mise en tête du présent rapport, commissaires "pour examiner et faire rapport des causes et circonstances se rattachant à cette terrible collision récente sur le grand chemin de fer occidental dans cette partie du Canada, appelée Haut Canada, qui a eu pour résultat la mort instantanée de cinquante personnes et au-dessus; et en outre pour examiner et faire rapport de l'origine de tous les accidents ou retards précédents sur la dite ligne de chemin de fer qui peuvent avoir entraîné des blessures ou la perte de la vie."

2. En exécution de ce devoir qui nous était confié, nous nous rendîmes immédiatement dans le Haut-Canada, et après avoir visité toute la ligne du grand chemin de fer occidental, depuis les chutes de Niagara jusqu'à Windsor, nous consacraâmes toute notre attention à recueillir toutes les informations préliminaires auprès de personnes intéressées,—informations qui pouvaient nous mettre en état de diriger nos recherches de la manière la plus efficace pour arriver à l'objet de notre commission.

3. Nous ne pouvions manquer de nous apercevoir dès le commencement qu'une enquête faite sur l'origine des divers accidents qui avaient eu lieu dans une période assez rapprochée sur une grande ligne de communication publique, devait nécessairement donner lieu à des questions sur l'administration éloignée ainsi que sur l'administration immédiate de l'entreprise, et que dans l'état où se trouvait alors l'opinion publique, il serait impossible d'arriver à une conclusion juste ou certaine, si on désirait d'abord l'obtenir par les moyens contradictoires et embarrassants des préjugés de localité ou de prédilection personnelle.

4. Ayant conséquemment ces objets en vue, nous visitâmes le Détroit deux fois, et plus tard nous poussâmes nos recherches jusqu'à Buffalo et Utica, et Albany dans l'état de New-York. Pour nous rendre au désir d'un grand nombre de personnes nous trouvâmes nécessaire de faire l'examen en Canada, et dans le but d'éviter tous les dépenses inutiles, après avoir formellement ouvert notre commission à London dans le Haut-Canada, le 28 novembre, nous allâmes à Chatham, Baptiste Creek, Windsor, et à Sandwich. De là nous revînâmes de nouveau à London, de là nous nous dirigeâmes à Lobo, à Woodstock, Hamilton, et à Thorold, visitant nous-même le théâtre de chacun des accidents auxquels il sera ci-après référé, prenant les témoignages sur l'endroit même dans chaque cas en particulier, et examinant attentivement toutes les circonstances qui pouvaient jeter de la lumière sur le sujet.

5. Nous avons à présenter nos remerciements à plusieurs citoyens distingués des états de Michigan et New-York pour les informations qu'ils nous ont données, ainsi que pour leurs opinions et les vues pratiques qu'ils ont exprimées au sujet de l'enquête que nous avons introduite au long dans le rapport que nous soumettons à la considération de son excellence.

6. Nous nous sommes procurés du directeur gérant du grand chemin de fer occidental la cédule ou le tableau suivant des accidents arrivés sur la ligne du

chemin depuis l'ouverture de la première section, le 10^e jour d'octobre 1853, jusqu'au premier jour de novembre 1854 :

No. 1—1853, Dec.	12—Hamilton : un homme tué.
2— “ “	26—Cape Town Creek : un homme tué.
3—1854, mars	13—Chatham : un homme tué, deux de blessés.
4— “ “	23—S'oney Creek : un homme tué.
5— “ avril	22—Woodstock : un homme tué.
6— “ “	26—Chutes Niagara : personne de blessé.
7— “ juin	1—Chatham : un homme tué.
8— “ “	2—Lobo : six personnes tuées, quatre blessées.
9— “ “	10—Chatham : un homme blessé.
10— “ “	12—Woodstock : un homme tué.
11— “ “	27—Princeton : deux hommes tués, six blessés.
12— “ juillet	6—Thorold : sept personnes tuées.
13— “ août	22—Capetown : un homme tué.
14— “ sept.	30—Woodstock : un homme tué.
15— “ oct.	11—Beachville : un homme tué.
16— “ “	17—Baptiste Creek : cinquante-deux tués, 48 blessés.
17— “ “	29—London : un homme tué.

7. Notre enquête sur les causes de tous les accidents énumérés dans la cédule ci-dessus nous conduisit à la conclusion que dans les cas No. 2, 4, 5, 10, 13 et 17, la mort des personnes tuées doit être attribuée à leur propre imprudence téméraire, causée par l'influence de la boisson ou sous des circonstances qui ne pouvaient en aucune manière compromettre la vie d'autres personnes.

8. Dans le cas No. 2, l'engin et le *tender* avaient déraillé, blessant un homme qui mourut en conséquence de cette blessure. A cause des opinions diverses entretenues lors de cet événement, et à raison du temps qui s'est écoulé depuis, nous n'avons pas pu constater ou assigner de cause à cet accident.

9. Dans le cas No. 9, l'accident fut causé par la fracture d'un des essieux du *tender* de l'engin du train. M. William Scott, ci-devant ingénieur de la compagnie, dans son témoignage dit “ que sur examen le fer de l'essieu parut bien “ mauvais—le plus mauvais fer qu'il eût jamais vu, et il pense, mais il n'est “ pas positif, qu'il devait y avoir une crevasse apparente dans l'essieu avant l'accident.” (*) Si tel avait réellement été le cas, on aurait dû s'en apercevoir dans l'examen journalier et minutieux de tout le fonds roulant employé, tel qu'il est enjoint par les règlements de la compagnie ; mais d'un autre côté, il est déclaré que l'examen ordinaire a eu lieu, qu'on n'a pas découvert de crevasse et quand à la pré-existence de cette crevasse, M. Scott en doute lui-même. Il est de l'intérêt ainsi que du devoir de chaque compagnie de chemin de fer que le matériel du fonds roulant soit de la meilleure qualité. La compagnie achète les meilleurs matériaux, mais il est difficile, et en certains cas, impossible d'anticiper ou de deviner les imperfections. La réputation du manufacturier est généralement la meilleure garantie de l'excellence de l'ouvrage. Quand même le manufacturier aurait la meilleure réputation possible cela ne devrait pas empêcher la compagnie de prendre tous les soins et d'exercer toute la circonspection possible en acceptant des ouvrages faits à ordre, et d'examiner constamment et minutieusement le mécanisme dont elle se sert, mais il n'apparaît pas que dans le cas actuel les employés de la compagnie aient fait preuve de négligence à ce sujet.

10. Dans le cas No. 7, Worthington, un conducteur, fut la victime de son zèle un peu imprudent en accomplissant son devoir.

11. Dans le cas No. 14, la personne tuée tomba, faute de précaution suffisante, du haut d'un engin en mouvement et mourut des blessures reçues dans la chute.

(*) Voir le témoignage de William Scott, No. 11.

12. Dans le cas No. 15, l'accident fut occasionné par la pratique commune et extrêmement dangereuse contre laquelle il est difficile de se pourvoir, et inutile d'arguer—pratique qui consiste à monter sur un train à une station après qu'il a été mis en mouvement. Dans ce cas, l'homme tué, essaya de monter, lacha prise de l'objet qu'il avait saisi, ou le pied lui manqua, il tomba et fut écrasé sous les roues du train.

13. Dans ces trois cas les personnes furent victimes de leur propre manque de prudence ou de précaution nécessaire.

Accident à Princeton.

14. Dans le cas No. 11, l'accident qui causa la mort à deux personnes et des blessures à six, doit être attribué à un nommé Beemer, un poseur de rails, qui avait enlevé les rails sur une partie de la voie près de Princeton dans le but de faire des réparations, sans employer les précautions ordinaires ou sans hisser les signaux tel que pourvu par les règlements de la compagnie. La conséquence fut que l'engin d'un train qui approchait se précipita dans la trouée, et il en résultat les accidents dont il est parlé plus haut.* Comme Beemer, le poseur de rails, fut poursuivi pour cette offense et acquitté par un jury de ces concitoyens, il ne nous appartient pas d'exprimer aucune opinion à ce sujet. Nous concevons, néanmoins, qu'il est bien à désirer pour la sûreté du public, aussi bien que pour la juste protection des compagnies de chemin de fer que toutes les causes concernant les compagnies ou d'individus contre les compagnies, ou dans lesquelles la sûreté et les intérêts du public pourraient être concernés, fussent transportées à la juridiction de tribunaux éloignés des influences locales ou personnelles.

15. Le résultat fatal de l'accident No. 1, qui eut lieu près d'Hamilton, le 12 décembre 1853; No. 8 qui eut lieu près de Lobo, le 8 juin 1854; et No. 12 arrivé près de Thorold, le 6 juillet 1854, doivent être attribués à la même cause,—la présence d'animaux sur la voie du chemin de fer—provenant du manque ou de l'insuffisance de clôtures, que la compagnie du grand chemin de fer occidental, en vertu des dispositions de l'acte 4 Guill. IV., c. 29, devrait "ériger et maintenir durant l'existence de cette corporation."

Accident près d'Hamilton.

16. Le premier accident fatal qui eût lieu sur le chemin (cas No. 1) arriva le 12 décembre 1853, à un mille de la cité d'Hamilton. Un train allant vers Pouest vint en contact avec trois vaches sur la voie. L'engin, le tender, trois chars de passagers, et un char à bagage furent renversés et bien endommagés. Le chauffeur de la locomotive fut tellement écrasé qu'il mourut le jour suivant. Les vaches qui avaient été cause de l'accident s'étaient aventurées sur la voie grâce au manque de clôtures convenables à cette partie de la ligne du chemin.

Accident près de Lobo.

17. Le cas No. 8 a déjà été le sujet d'un rapport spécial transmis au gouvernement, d'Hamilton le 5 décembre dernier, accompagné de documents le corroborant. Nous récapitulerons à la hâte les circonstances afin de pouvoir toucher d'autres sujets d'importance qui s'y rattachent, et que nous avons réservés pour ce chapitre. Le 2 juin 1854, un train de l'express du grand chemin de fer occidental, allant vers l'est, fut précipité en bas d'un haut terrassement dans le township de Lobo, par suite de ce que l'engin avait frappé une vache. L'accident eut lieu en plein jour. Le chemin était parfaitement droit à cet endroit de la ligne. D'après la preuve que nous avons obtenue et que nous avons trans-

* Témoignage de M. Brydges No. 2.

mise, nous sommes parfaitement convaincus que la vache fut pendant quelques minutes parfaitement visible sur la voie. A cet endroit le sommet du terrassement était dangereusement étroit, et à pic. L'instinct de la brute l'empêcha d'effectuer une descente d'une telle conformation et située d'une pareille manière. L'espace en dehors de la voie, ou en dehors des extrémités des traverses, était assez peu considérable pour lui permettre d'y mettre les pieds. Si la vache se trouvait sur le sommet du terrassement, à cet endroit particulier, la vache a dû être aperçue clairement et distinctement par le conducteur de l'engin, et il aurait pu et il aurait dû arrêter son train plutôt que de culbuter l'animal. Nous croyons qu'il s'est rendu coupable d'une grande négligence, et qu'il devrait être rendu responsable des conséquences. Notre premier rapport était spécialement dirigé vers cet objet. Des six personnes tuées, cinq ont été identifiées comme émigrés Norvégiens. Ils avaient été transportés dans un char à fret avec leur bagage, consistant, comme c'est ordinairement le cas, de barils, grosses valises et autres paquets pesants. Le char, avec ce qu'il contenait, fut lancé en bas du terrassement, à la profondeur d'au moins 35 pieds. Comme de raison, il est impossible de dire quelle fut la cause immédiate de la mort de ces infortunés individus, s'ils ont été tués par la chute et la démolition du char, ou écrasés par la pesanteur de leur propre bagage ou par le sous-chariot d'un autre char, qui, comme il a été dit, tomba sur eux.* Il est probable que leur mort a été causée par la combinaison de ces causes. Mais il est de notre devoir d'attirer l'attention sur l'usage d'employer des chars à fret pour transporter les émigrés, et l'usage encore plus dangereux de l'emploi de ces chars quand les passagers sont accumulés avec leur bagage dans la même voiture. Même avec la meilleure organisation, et sous les circonstances les plus favorables, cet usage ne peut pas manquer d'accroître les dangers inséparables des voyages par les chemins de fer. Nous trouvons, en ce cas-ci, que le char qui suivit immédiatement le char à fret, en bas du terrassement, fut un char de seconde classe, un char du genre de celui dans lequel les émigrés qui voyagent devraient être transportés. Ce char fut partiellement renversé en bas de la déclivité. Si e'eut été un char à fret, chargé de passagers et de bagage, le poids écrasant des masses détachées, aurait probablement été fatal à la plus grande partie des passagers. Tel que c'était, quoique tous les sièges du char de seconde classe furent brisés, et que toutes les choses qu'il contenait, animées ou inanimées, furent "amoncelées ensemble en un tas" à l'extrémité la plus reculée du char, et quoique plusieurs passagers furent blessés, personne ne fut tué. Nous croyons que quand une compagnie de chemin de fer annonce publiquement son intention de faire fonctionner son chemin, et qu'elle se dit en état de transporter des passagers, cela veut dire et s'entend comme une assurance donnée au public que chaque classe de passagers sera transportée dans des wagons ordinairement employés et convenables. Chaque classe paie pour sa place et devrait en avoir une convenable. Si une compagnie n'était pas prête à exécuter toute espèce d'affaires, elle devrait le faire connaître. Elle ne devrait pas faire d'essai avant qu'elle ne fut ainsi prête. Nous avons été informés, et nous pourrions l'être encore, que le transport des passagers dans les chars à fret est une pratique commune sur ce continent. Nous croyons que cet avancé est correct, mais nous ne pouvons pas l'admettre comme une excuse ou un palliatif de la pratique. Nous considérons cette pratique comme mauvaise et inhumaine, conduisant à un abus plus grand et à des conséquences encore plus graves, comme nous aurons l'occasion de le faire voir encore plus fortement dans un autre cas plus tard.

18. Il paraît en outre, d'après la preuve, que ces infortunés émigrants ont été en ce cas les victimes d'une double fatalité. S'ils eussent été transportés en la manière ordinaire et suivant l'engagement et le contrat de la compagnie, ils

* Témoignage de M. Brydges.

auraient été au temps de l'accident à plusieurs milles du théâtre de la catastrophe. Il est démontré par la preuve * que le char renfermant ce parti d'émigrés, en destination pour Windsor, et vers l'est, avait par la négligence d'un conducteur nommé Matthews, été enlevé et séparé du train du jour précédent à Chatham, allant vers l'ouest, et avait reçu l'ordre de revenir à London. En explication de ce fait, nous sommes informés qu'à l'arrivée de ce train à Chatham, un émigré irlandais se plaignit qu'il avait été conduit au-delà de sa destination, qui était à London, et que le conducteur, Matthews, sans autre recherche, soit quant à la nature du contenu du char, ou quant à la destination des autres passagers, fit séparer le char, ou le fit éloigner de son train, et ordonna qu'il fut transporté par le premier train allant vers l'est. Les émigrés étrangers, ignorant la langue française, pas habitués à cette manière de voyager et ne connaissant peut être pas le changement dans leur route, ne firent aucune remontrance, et ainsi au lieu de se rendre à leur destination, ils retournèrent vers le théâtre de cette lamentable catastrophe. Nous voyons aussi que quoique le char renfermant les émigrés restât à la station de Chatham d'un jour à l'autre, ni le maître de la station ni le portier, les deux officiers résidants de la compagnie à la station, ne s'enquirent du cas, et nous sommes informés que le conducteur, le maître de la station et le portier ont été punis de leur négligence. Nous sommes informés que le conducteur fut suspendu pendant dix jours—que le maître de la station fut privé d'une semaine de son salaire, et que le gardien de bagage ou portier, fut destitué. Soit que l'omission de la part de ces officiers provient de négligence ou d'indifférence, ou soit qu'elle fut causée par la crainte de la maladie qui sévissait parmi les émigrés pendant la dernière saison, nous considérons que ces actes de négligence, conduisant, comme ils l'ont fait, aux conséquences les plus fatales, ont été des négligences de devoir de la part de toutes les personnes concernées, pour lesquelles elles sont été très gravement punies. Nous ne concevons pas sur quel principe de distinction le conducteur a été seulement suspendu pour dix jours, et le portier "démis." Nous comprenons que plus haute est la position de l'officier, plus aggravante doit être l'offense dans un cas de ce genre. Il nous semble que toutes les personnes impliquées dans cette affaire auraient dû être destituées de suite, et que toute la publicité possible aurait dû être donnée aux faits et à la promptitude de la punition.

19. Le sujet des punitions pour les offenses commises par les employés de chemin de fer est d'une grande importance pour le public en général. Le transport par le chemin de fer remplace rapidement tous les autres moyens de transport sur les principales lignes de communication, et la sûreté publique est nécessairement confiée à un grand nombre d'individus, chargés d'un degré de responsabilité, mal compris et mal défini, et ces individus ne sont pas toujours pris au milieu des classes les plus intelligentes de la société. Il n'y a pas un homme employé par une compagnie de chemin de fer, qui ne puisse pas par un acte de négligence, mettre en danger la sûreté d'un train entier. Un conducteur négligent ou un conducteur d'engin mal intentionné, ou un aiguilleur irréfléchi (qui, peut-être, parce qu'il a le moins à faire sur le chemin, le fait le plus mal) tient en ses mains la vie de centaines de personnes. Le capitaine d'un bateau à vapeur divise sa charge, sinon sa responsabilité, avec ses hommes de guet en haut et en avant, avec l'homme au gouvernail et ses employés sur le pont, mais le conducteur de l'engin est le seul arbitre du sort de tout un train en mouvement. Il est inutile de dire, comme cela nous a été dit très souvent dans le cours de cette enquête, que le conducteur de l'engin a trop de soin de sa propre conservation pour commettre un acte imprudent. Tous ceux qui sont familiers avec les chemins de fer, savent le contraire. Ce qui peut être un acte imprudent aux yeux des autres hommes, n'en est pas un aux yeux du conducteur d'engin. Il

* Preuve accompagnant le rapport du 5 décembre.

peut être d'une nature perverse et furieuse, et l'habitude peut avoir étouffé chez lui le sentiment du danger. Dans ce cas particulier de passer par-dessus les animaux qui se trouvent sur la voie, la pratique est notoire ; elle est très dangereuse et on y persiste encore en dépit de tout règlement au contraire. On peut répéter ici, comme il a été dit dans notre précédent rapport, que les accidents provenant de cette cause, endommagent rarement la locomotive ou le *tender*, vu que la pesanteur considérable de l'un et l'autre les fait passer respectivement sur l'obstacle. Ce sont les chars des passagers qui souffrent. Si par hasard un conducteur négligent ou un chauffeur tombe victime de sa propre perversité, la mort de cet homme ne compense pas pour la vie de centaines d'autres, sacrifiés dans le même temps—et on ne devrait pas oublier que dans les cas où il survit, le conducteur d'engin est presque toujours le seul témoin dans sa propre cause. Le chauffeur est trop occupé pour voir ce qui se passe, et la plus grande partie du temps il serait difficile de prouver les faits.

20. Les punitions et les pénalités en vigueur sur un chemin de fer devraient être, de même que pour la discipline de tous les autres grands corps d'hommes, clairement définies et invariables. Comme c'est aujourd'hui, elles sont arbitraires, incertaines, partiales et inefficaces. L'homme qui est suspendu de ses fonctions pour quinze jours, ou privé d'une semaine de son salaire, s'il est un favori en hauts lieux, pourra bien toucher ses arrérages à la fin du mois. L'homme dénué de sa charge est le seul homme qui soit réellement puni. Il y a, il faut l'admettre, une grande répugnance à démettre un employé important pour une première offense, mais le principe et la nécessité de l'exemple exigent un sacrifice qui sera accompli avec moins de répugnance quand on se rappellera, que dans ce cas particulier, la vie de plusieurs mille personnes peut dépendre de la rigidité et de la force d'un système, et de l'immuabilité d'un règlement. Nous sommes convaincus, cependant, et nous soumettons respectueusement l'opinion, qu'il est de la plus grande importance pour le contrôle des hommes employés sur les chemins de fer, ainsi que pour la sûreté future du public que la législature prescrive des règles et règlements pour l'administration des chemins de fer, et des hommes qui y sont employés, la violation desquels serait décrétée un délit punissable de l'amende ou de l'emprisonnement à part du renvoi immédiat du service de la compagnie.

21. Nous terminons nos remarques sur ce malheureux événement de Lobo, en faisant observer que quelque puisse être la cause immédiate, la cause éloignée et originaire de cette catastrophe, est l'absence de clôtures sur le chemin de la compagnie, et avec cette absence de clôtures, l'état d'étroitesse et de danger du terrassement à l'endroit où le désastre est arrivé.

Accident à Thorold, 16 juillet 1854.

22. Le cas (No. 12,) sur lequel notre attention fut ensuite appelée, arriva à Thorold dans la nuit du 16 juillet, 1854. Il paraît que le soir en question, vers minuit, le train de l'express venant des chutes de Niagara, allant vers l'ouest, vint en contact avec deux ou trois chevaux, à un endroit situé à environ un mille à l'est du pont sur le canal Welland à Thorold. L'engin de la locomotive, le *tender* et le char à bagage passèrent sûrement. Le premier des deux chars à passagers de seconde classe fut précipité en partie en bas de la voie, deux roues du sous-chariot de l'avant ayant été déplacées. La voie, à cet endroit, n'avait pas été empierrée, les traverses en conséquence étaient posées sur la surface du lit du chemin. Les deux roues à droite du sous-chariot de l'avant sautèrent de traverse en traverse, les roues à gauche ne rencontrant pas un pareil obstacle, tournèrent et mirent tout le sous-chariot en angles droits avec et à travers la voie, en s'arrêtant subitement ; le corps du char, poussé en avant par l'impétuosité de la vitesse, fut enlevé des écroues, et jeté diagonalement à tra-

vers la voie dans une tranchée peu profonde, mais resserrée d'un côté à l'autre. Le char des passagers de seconde classe venant ensuite, s'y précipita, tuant sept des passagers, tous émigrés Norwégiens, et en blessant environ quatorze. La locomotive, le *tender* et le char à bagage se séparèrent du train et se dirigèrent en avant, du côté du pont.

23. Cet accident appelle l'attention sous plusieurs points.

24. D'abord, le chemin, quoique clôturé à l'endroit où les chevaux furent frappés, ne l'était pas un peu plus loin, et les parapets n'étaient pas terminés à l'endroit par lequel il est supposé qu'ils ont monté sur la voie. *

25. Secondement. Le chemin n'était pas empierré et la voie où les traverses n'étaient pas dans un état sûr, en autant que le parcours du chemin y était concerné, mais sous les circonstances de l'accident, ce fait, s'il eut été bien appliqué, aurait beaucoup diminué les effets du désastre.

26. Troisièmement. Quoiqu'il soit allégué dans la preuve annexée à la cédule des accidents "que vû que c'était le soir le conducteur de l'engin ne pouvait pas voir les chevaux," et quoique le directeur gérant, M. Brydges, d'après son compte-rendu, soit sous la même impression, il est démontré par le témoignage de tous les témoins qu'il faisait ce soir là un beau clair de lune. † La voie était parfaitement droite l'espace d'une grande distance, et le conducteur admit qu'il avait vu les chevaux.

27. Quatrièmement. Par suite de la difficulté d'arrêter le train (si l'on a essayé de le faire en temps convenable) et du fait qu'une partie du train s'est séparée de l'autre, nous inférons que le train procédait à un degré excessif de vitesse à un endroit ou par la loi et par les règlements de la compagnie, le train entier aurait dû diminuer de vitesse, c'est-à-dire, en approchant un pont sur un canal et une station. ‡

28. Cinquièmement. Il paraît que lors de l'accident, les instruments, que par les règlements de la compagnie le conducteur doit avoir avec lui sur le train, étaient dans un état bien inefficace, et que les instruments ordinairement fournis pour l'usage de l'engin et du *tender*, ne suffirent pas en cas d'accident. Le nommé Matthews, plus haut mentionné, était aussi le conducteur de ce train.

29. Nous ne pouvons faire autrement que d'arriver à la conclusion, en partant des circonstances telles qu'elles nous paraissent, que le conducteur de l'engin (Collinson) vit les chevaux, et se précipita soit pour les éviter ou soit pour passer par-dessus. Qu'après les avoir frappés il n'a pas, ou n'a pas pu diminuer la vitesse. Nous sommes portés à admettre la première opinion, car s'il eût mis les freins en frappant les chevaux, tout le sous-chariot déplacé traîné par derrière, frappant sur les traverses aurait arrêté le train subitement, avant que le char se serait séparé des écroues, et la vie des personnes qui s'y trouvaient auraient été probablement sauvée. S'il eut conduit ce train à la vitesse qu'il aurait dû employer en approchant une station et un pont, il en serait résulté peu de chose.

30. Conséquemment c'est notre opinion que le conducteur pouvait et aurait dû arrêter son train en arrivant près des chevaux, et les chasser de la voie, ou après les avoir frappés, il aurait dû arrêter la vapeur et mettre les freins, et par ce moyen il aurait évité les conséquences qui ont suivi. Dans notre opinion nous considérons qu'il s'est rendu coupable de l'un ou l'autre ou des deux accidents, et que dans l'un ou l'autre ou dans les deux cas, sa culpabilité a été aggravée, soit pour avoir augmenté la vitesse à un endroit où cette vitesse, dans tous les cas, aurait dû être diminuée. S'il eut donné la vitesse convenable, il aurait pu arrêter le train presque immédiatement après que la collision eut lieu, et avant

* Témoignage de M. Brydges, No. 2.

† Témoignage de M. Brydges, No. 2; de W. W. Watkins, No. 14; de J. Galbraith, No. 15; de Levi Beemer, No. 16; du Dr. Mack, No. 17; de Charles Woodward, No. 18.

‡ Voir l'acte 16 Victoria, chapitre 169, section 6, règle 19, page 26.

que le char ne fut déplacé et brisé comme on l'a vu plus haut. Nous devons cependant ajouter que nos impressions sont d'inférence et de circonstance ; que l'accident ayant eu lieu le soir, on ne pouvait pas trouver, comme lors de l'accident de Lobo, des témoins présents pour prouver les faits, en autant que le jury du coroner avait trouvé par son verdict que les chevaux erraient par accident sur la voie, et qu'il avait exonéré la compagnie de tout blâme, faisant seulement observer qu'il espérait que la clôture serait promptement terminée tout le long de la ligne.

31. Nous ajouterons, cependant, relativement à cet accident et aux suggestions qu'il fait naître, que comme dans l'état de New-York les propriétaires de bateaux à vapeur sont obligés par la loi de se pourvoir de haches, de seaux pour le feu, et de ceintures de sauvetage, comme une précaution utile contre les accidents, de même la législature devrait enjoindre aux compagnies de chemin de fer en Canada de se pourvoir convenablement de haches, seaux, marteaux, cric à vis, et pinces, qui seraient placés dans un endroit commode sur chaque train à part les instruments semblables dont on sert habituellement sur le locomotive ou le *tender*. Si on eût été approvisionné de ces instruments lors de cet accident ainsi que de l'accident plus récent de Baptiste Creek, on aurait évité beaucoup de souffrance aux personnes qui écrasées et mutilées, sous une masse de ruines, moururent après des heures d'une agonie prolongée, sans avoir pu être retirées. Relativement aussi au même sujet, nous prenons la liberté d'attirer l'attention sur une invention simple et à bon marché découverte par M. W. Bowman, le surintendant de locomotive du grand chemin de fer occidental, pour empêcher les sous chariots de tourner lorsqu'ils sont déplacés de la voie accidentellement. L'usage de cette invention servirait beaucoup à la sûreté publique dans des circonstances semblables à celles racontées plus haut. *

Accident à Thorold, 7 décembre 1854.

32. Dans les cas que nous avons considérés, nous n'avons pas été impressionnés favorablement par le jugement calme, énergique ou discret, déployé par les conducteurs d'engin de la compagnie du grand chemin de fer occidental. Dans le cours de notre enquête sur l'accident à Thorold nous avons été informés d'un fait arrivé le jour précédent (le 7 décembre) dénotant chez un conducteur d'engin une indifférence cruelle et des plus reprehensibles en face des souffrances humaines. Un petit garçon nommé John Donally avait été frappé par le râteau d'un engin, une de ces jambes fut fracturée et il fut grièvement blessé. Le lieu de l'accident était l'abord d'un puissant ouvrage à chevalet, érigé temporairement par la compagnie, à un endroit appelé *Twelve mile Creek* à une petite distance de Ste. Catherine. A chaque extrémité de l'ouvrage à chevalet se trouve une ligne courbe courte et aigue, qui rend nécessaire pour les trains, d'approcher tranquillement, et avec beaucoup de précaution. La compagnie avait un parti d'hommes à l'ouvrage à l'extrémité ouest de l'ouvrage à chevalet, et cet enfant d'environ douze ans, était occupé à charroyer de l'eau aux hommes. Il avait laissé la maison de son père, à l'extrémité Est de l'ouvrage à chevalet, avec son seau à l'eau, vers 8. A. M. Il faisait froid ce matin là et les oreilles de son chapeau étaient attachées. Il n'entendit pas venir le train qui approchait. Il était rendu au point où le terrassement se termine, et où commence l'ouvrage à chevalet, exactement à l'origine de la courbe, n'ayant de fait que les pieds sur la voie, lorsqu'il fut surpris par la locomotive, et culbuté en bas du terrassement. L'engin a dû nécessairement aller tranquillement en cet endroit. Le conducteur de l'engin aurait dû être au guet. *C'est son premier devoir*. S'il a rempli ce devoir il a dû voir l'enfant. S'il ne l'a pas vu il a négligé son devoir d'une manière effrayante. Il n'a ni arrêté, chose qu'il aurait pu aisément faire, ni fait jouer son sifflet ; il n'a pas, non plus, après

* Voir diagramme et plan No. 19.

avoir frappé l'enfant, arrêté pour s'enquérir de l'accident, ou pour en informer les hommes employés à l'autre extrémité de l'ouvrage à chevalet; il n'a pas non plus envoyé de secours une fois rendu à Thorold, mais il a passé avec la plus grande indifférence. Conséquemment ou il n'a pas vu l'enfant à l'endroit où une combinaison de circonstances aurait dû le rendre très circonspect, ou en le voyant il l'a frappé d'une manière inhumaine et l'a bien plus cruellement encore abandonné à son sort; et si une femme n'eut pas par hasard passé où se trouvait l'enfant, il serait mort de froid trois quarts d'heure après. Nous avons de suite exposés ces faits à M. Brydges, le directeur gérant de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et il est à présumer qu'il n'a pas perdu la chose de vue. Le conducteur aurait dû être démis de suite et poursuivi pour assaut. Cela montre davantage la nécessité d'une surveillance rigide et d'une surintendance constante sur les hommes choisis pour remplir la situation de conducteur d'engin.

33. Comme se rattachant à l'accident ci-dessus nous croyons qu'il est juste d'attirer l'attention sur le fait que les machines locomotives de la compagnie du grand chemin de fer occidental ne sont pas pourvues de cloches. On nous a informé que ce n'était pas l'habitude dans les chemins de fer Anglais, c'est pourquoi cette pratique a été discontinuée ici. Sur les chemins de fer dans ce continent les cloches sont généralement en usage. La pratique et l'usage en sont bien comprises par toutes les personnes voyageant sur les chemins de fer ou venant en collision avec des trains. Aux stations et sur les terrains de dépôt où beaucoup de changements de chars et de changements de voies des engins, et de préparations des trains ont lieu, et où les hommes employés et le public deviennent par habitude à ne plus craindre le danger, le bruit de la cloche attire plus promptement leur attention, et contribue plus à la protection de la vie et des membres que le bruit subit et interrompu du sifflet. En outre c'est une mesure de précaution de plus. Par l'acte des clauses consolidées des chemins de fer, l'usage de la cloche est imposé à toutes les compagnies incorporées après la passation de cet acte. L'acte ne s'applique pas à la compagnie du grand chemin de fer occidental. On devrait en appliquer toutes les clauses importantes à la compagnie.

34. Nous devons aussi appeler l'attention sur le fait que la compagnie du grand chemin de fer occidental n'est pas par la loi obligée de mettre ou maintenir, aux croisements de la voie, les enseignes indiquant le danger, universellement en usage sur ce continent. La pratique de laisser les croisements de voie sans protection, même avec une enseigne, est encore bien dangereuse. C'est inconnu en Europe. Il y a des portes et des gardiens partout où un chemin de fer traverse un grand chemin. Dans ce pays les frais immenses de l'entretien des barrières, et en conséquence de payer des hommes pour en prendre soin et une répugnance de la part de la législature de décourager les entreprises de chemin de fer en exigeant des dépenses qui pourraient être évitées, a fait voir dans ce cas, comme dans beaucoup d'autres, que c'était une politique erronée et pour l'intérêt des compagnies et pour celui du public. Sur le grand chemin de fer occidental on trouvera une plus grande proportion des croisements de voie de la meilleure description—celles qui passent au-dessus d'un chemin de fer sur un pont—qu'on n'en rencontre ordinairement sur les chemins de fer Américains; mais le grand chemin de fer occidental ainsi que tous les autres chemins de fer devraient être obligés et de se servir de cloches et d'avoir des enseignes à tous les croisements de la voie. Il ne devrait pas être permis de mettre en danger la vie d'un seul voyageur sur le grand chemin de la reine, celle d'un homme inattentif, d'un homme sourd ou celle d'un enfant en omettant de prendre des précautions si aisées à obtenir. Nous croyons qu'en vue de la perte probable de la vie et du tort aux personnes et aux propriétés, et des dommages pécuniaires qui s'en suivent et du discrédit résultant des accidents, c'est le véritable intérêt et des compagnies et du public que les dites compagnies soient tenues de pro-

téger le public dans toutes les occasions possibles, et nulle part plus énergiquement qu'aux croisements de chemin et de rue, dans les villes et dans les localités où les communications croissantes en indiquent la nécessité.

35. Nous allons maintenant examiner l'accident No. 6, tel qu'indiqué dans la cédule, accident qui heureusement eut lieu sans résultat fatal. Cet accident est remarquable, néanmoins, comme une preuve du danger de faire opérer les chemins de fer avant que les terrassements du dit chemin ou de la voie permanente n'aient été complétés ou au moins assez près d'être terminés pour donner une garantie à la sûreté publique. Dans ce cas-ci, "une grosse pierre avait tombé sur la voie du côté de la tranchée."* Un engin et un train vinrent en collision avec l'obstruction. Heureusement, il n'y eut personne de tué. D'après ce que nous avons vu de l'état actuel de quelques-unes des tranchées, ainsi que de la condition actuelle de plusieurs des terrassements, par exemple, le terrassement de Lobo, et d'après des informations que nous avons eues sur l'état de semblables parties de l'ouvrage au temps de l'ouverture du chemin, nous sommes convaincus que le chemin de fer a été ouvert pour l'usage public avant que les tranchées ou les terrassements fussent assez avancés pour garantir suffisamment la sûreté du public. † Le chemin fut d'abord ouvert depuis Hamilton jusqu'au chutes de Niagara le 10 novembre, et depuis Hamilton jusqu'à London le 21 décembre 1853. Depuis London jusqu'à Windsor il fut ouvert pour l'usage public le 27 janvier 1854. Tous ces accidents ont eu lieu pendant l'hiver quand les changements de la gelée et du dégel soudain, et les fortes pluies ne pouvaient pas manquer de détériorer d'une manière alarmante les côtés raboteux et à pic des tranchées incomplètes, et des terrassements nouvellement faits, détachant des premières des pierres et des couches d'arbres et des masses de terre, et les précipitant sur la voie, en courbes, ou le soir, et peut-être immédiatement avant l'arrivée d'un train; et dans le second cas, minant, détériorant les terrassements, déplaçant les traverses, mettant la voie hors de la ligne et du niveau, et courant par là les résultats les plus désastreux.

36. Nous savons bien que la pratique de faire fonctionner les chemins de fer dans un état incomplet et dangereux a été commune sur ce continent, mais nous savons aussi que beaucoup d'accidents de la nature la plus épouvantable en ont résulté; le grand chemin de fer occidental a échappé jusqu'ici, en autant que nous en avons été informés, à tout accident grave provenant de ces causes particulières; mais on peut calculer le risque qu'on a couru d'après un compte-rendu fait dans la preuve, établissant que dans le printemps de 1854 "il y avait trois pieds de boue dans quelques tranchées," ‡ et l'accident qui a donné lieu à ces observations, indique suffisamment la nature dangereuse d'une pratique qui devrait être arrêtée, par l'intervention directe de la législature.

Accident à Baptiste Creek, 27 octobre 1854.

37. Nous arrivons maintenant à l'accident sur lequel notre attention a été spécialement attirée par la commission, comme étant "la récente terrible collision sur le grand chemin de fer occidental, dans le Haut-Canada, dont le résultat a produit la mort instantanée de plus de cinquante personnes." Cette épouvantable calamité se trouve rangée sous le No. 16, sur la cédule. Elle fut occasionnée par une collision qui eut lieu entre un train de l'express et un train de gravier, à un endroit nommé Baptiste Creek, dans le township de Tilbury Est, situé à quinze milles à l'ouest de Chatham, dans le Canada Ouest. A Baptiste Creek, la compagnie du grand chemin de fer occidental a un hangar à bois, un réservoir, et des dortoirs ou un *tender* à aiguille. La voie du chemin de fer,

* Voir la cédule des accidents, No. 6.

† Voir le rapport des directeurs du grand chemin de fer occidental, (lettre F.) rapport de l'ingénieur.

‡ Témoignage de M. William Bowman, No. 50.

dans cette localité, passe à travers un marais inabordable. Il n'y a qu'un habitant qui y réside dans un rayon d'un mille, quelques-uns résident à plusieurs milles au-delà, et la localité n'a pas de ressources ou de moyens de secours. A une distance de peut-être un mille en ligne droite à travers le marais, mais à cinq milles de la route de communication du chemin de fer sur les bords du lac St. Clair, la compagnie possède une sablonnière, qui se trouvait, lors de l'accident, en voie d'excauation sur la surveillance d'entrepreneurs employés par la compagnie pour empierrier le chemin. Il paraît que le matin du 27^e jour d'octobre dernier, à 5.10, A. M., l'obscurité du matin, à cette saison de l'année, étant augmentée par une brume extraordinairement dense, le train de l'express en retard de plusieurs heures, se dirigeant vers l'ouest, à une vitesse de vingt-cinq milles à l'heure vint en collision avec un train de gravier à environ cinq cents pieds du côté Est du pont sur Baptiste Creek. L'obscurité et le brouillard étaient si considérables que la lumière sur le train de l'express (quoiqu'il fut un gros fanal américain de la meilleure qualité) et les lumières plus petites sur le train de gravier n'étaient pas visibles, respectivement, avant que la collision eut lieu. L'intervalle fut de fait si court que le mécanicien du train de l'express n'eut pas le temps de faire jouer le sifflet d'alarme; son engin se lança avec une force terrible sur les premiers chars du train de gravier, approchant ou venant de l'arrière de la direction opposée. L'engin, le *tender*, les chars de passagers de seconde classe, et partie d'un char à passagers de première classe, furent mis en pièces, et avec la masse d'êtres humains, vivants, blessés et mourants, ils furent amoncelés sur les chars à gravier, brisés et précipités dans une ruine et une confusion épouvantables. Quarante-huit personnes furent soit tuées sur le champ, ou moururent avant ou après avoir été transportées ailleurs. Neuf moururent à l'hôpital à Chatham, où furent transportés aussitôt que possible les victimes survivantes, et quarante-six des blessés survécurent, diversement mutilés ou blessés.

38. En essayant à retracer les causes de cette catastrophe jusqu'à son origine, il nous faudra d'abord parler de la cause éloignée et originaire à laquelle cette catastrophe est due. La cause éloignée de l'accident est indubitablement le délai éprouvé par le train de l'express. Si ce train n'eût pas été retardé, le train de gravier, quoique sur la voie dans un mauvais temps, aurait pu s'y tenir impunément.

39. Le train de l'express de la malle, avait laissé le pont suspendu, chutes de Niagara, au temps ordinaire, 2 P. M., le 26 octobre, et suivant le tableau des heures il devait arriver à Baptiste Creek, à 10, A. M., le même jour. Il n'arriva à l'endroit de la collision qu'à 5.10 A. M., le 27 octobre, et se trouva conséquemment sept heures après le temps.

40. Il avait en cette occasion été retardé d'abord par un train de gravier qui avait déraillé près de St. George. Ce retard avait eu en second lieu l'effet de placer le train de la malle derrière un train de fret qui le retarda davantage; et enfin, après avoir laissé London à la distance d'environ deux mille et demi, l'engin se brisa, et deux heures et quarante minutes furent perdues à envoyer un messenger à pied à la recherche d'un autre train, à amener cet engin à l'endroit de l'accident, à ramener la locomotive et le train brisés à London, et à faire les arrangements, nécessaires pour un nouveau départ. Ce délai de trois heures et quarante minutes fut le délai le plus considérable du voyage. S'il ne fut pas survenu, le train de l'express aurait passé à Baptiste Creek au moins trois heures avant le train de gravier, sans le savoir ou autrement, et il aurait pu laisser la voie d'évitement ou se mettre sur la voie principale. En conséquence il devint nécessaire de constater qu'elle avait été la cause précise du retard à London. Il paraît que subitement à l'endroit mentionné, sans autre indice de faiblesse ou de danger, une des têtes du cylindre de l'engin se rompit, rendant la machine inutile. Subséquentment après examen on découvrit qu'une des quattes vis, à têtes fraisées à la surface extérieure du piston, s'était

brisée à l'endroit où la tête les unit au filet. La tête de la vis s'étant ainsi détachée, avait tombé dans la partie intérieure placée entre le piston et le sommet du cylindre. La grandeur de la tête était d'un pouce et un quart, tandis que la distance entre la tête du cylindre et le piston, quand ils étaient chassés à chaque secousse de l'engin n'était seulement que d'un demi-pouce. Il est donc évident que la présence d'un corps solide étranger d'un pouce et un quart dans un espace retréci d'un demi-pouce a dû produire instantanément, soit la destruction de la tête du piston ou la compression de la tête de la vis, ou a dû briser la tête du cylindre. La plus faible des forces en jeu étant la tête du cylindre, elle a dû comme de raison céder la première. Si nous avons été si particuliers, c'est parce qu'à part notre désir de retracer toutes les causes de cet accident si terrible, jusqu'à leurs véritables sources, nous ressentons que le meilleur moyen pour éviter les malheurs par la suite, est de retirer de l'expérience actuelle autant d'avantages que possible. Il ne peut pas arriver de retardement sur un chemin de fer qui n'en produise pas de plus grands. Il y a peu d'accidents qui ne soient pas les précurseurs d'autres accidents plus terribles encore ; mais en même temps il n'y a pas d'accident dont la cause la plus éloignée ne mérite pas de suite une enquête, qui fera surgir des remèdes qui conduiront d'une manière pratique à la sûreté de milliers de personnes dans la suite. Nous ne pouvons pas toujours éviter les accidents, mais nous pouvons toujours en retirer du profit. Nous pouvons apprendre à en diminuer le nombre et à diminuer la grandeur des conséquences. En ce cas-ci nous avons été charmés d'un expédient bien simple introduit par William Bowman, le surintendant de locomotive du grand chemin de fer occidental, et qu'il fait adopter à toutes les locomotives sur la ligne et au moyen duquel dans le cas où une tête de vis partirait, elle devra être retenue à sa place jusqu'à ce que la machine soit minutieusement examinée et qu'on ait paré au défaut.* Nous terminons ces observations en faisant remarquer que quoique les retards de train de l'express aient été la cause éloignée de la catastrophe, ils n'en sont qu'une atténuation et non une excuse. L'irrégularité extraordinaire des trains sur cette ligne du chemin aurait dû donner lieu à une plus grande attention de la part de ceux intéressés dans la surveillance du train de gravier.

41. Nous arrivons maintenant à la cause immédiate de cet accident, savoir, la présence d'un train de gravier sur la voie principale avant le point du jour, par un brouillard épais, sans que les personnes qui en avaient la charge fussent informées si les trains d'us étaient ou n'étaient pas passés. Il est évident d'après la teneur entière de la preuve que la personne qui avait le contrôle de ce train, et qui déjà avait fait courir le train de gravier dans des temps inconvenables, était devenue enhardie par l'impunité, et se confiait en la présomption fatale de sûreté, même en courant un grand risque. Le nom de cette personne est T. D. Twitchell, le conducteur du train. Dans toutes les choses se rattachant au mouvement du train il était le seul arbitre, et tous les employés subordonnés étaient tenus de de lui obéir. En vertu des règles et règlements de la compagnie, ou (en l'absence de règle et règlements) sous la dictée du sens commun et de son jugement, toute la responsabilité pesait sur lui. C'est sur lui que doit peser le blâme. Il fit sortir le train non seulement en violation des règles et règlements, mais en défi du sens commun et du jugement commun. Il est difficile de comprendre comment un homme ayant une intelligence ordinaire et choisi pour une charge de ce genre put commettre un acte si pervers et si insensé, et nous sommes obligés de savoir si c'est la faute du système, du relâchement de la discipline, ou de l'impuissance de la règle qui a pu conduire à un pareil oubli de la part de cet homme.

42. Nous avons déjà fait observer, et nous aurons encore occasion de faire observer que le grand chemin de fer occidental a été ouvert avant le temps.

* Voir diagrammes et plans Nos. 13 et 19.

Entre autres défauts provenant de cette cause, le chemin n'était pas empierré, c'est-à-dire qu'il n'y avait pas une quantité suffisante de gravier sur le lit du chemin pour assurer la position des traverses, pour égaliser le drainage et donner une solidité générale à la construction. Pour parer à ce défaut, la compagnie avait décidé de faire empierrer son chemin à l'entreprise, et à cette époque, un marché à cet effet existait entre la compagnie et un nommé George F. Harris. Nous ne pouvons pas imaginer de pratique plus dangereuse ou plus susceptible de produire des désastres, que celle de faire l'empierrement tout en faisant fonctionner les trains pour le trafic ordinaire. Placée entre les mains les plus sûres, et sous l'administration la plus soignée, cette entreprise eût été dangereuse; mais elle devint doublement hasardeuse quand elle fut mise entre les mains d'entrepreneurs. En face des circonstances telles que décrites, les intérêts de la compagnie devraient se trouver en lutte avec ceux des entrepreneurs. Il est de l'intérêt de l'entrepreneur de se trouver sur la voie au temps même où il est de l'intérêt de la compagnie qu'il soit hors de la voie. Pour gagner de l'argent, il faut que l'entrepreneur fasse de l'ouvrage; pour travailler avec avantage, il faut que ses hommes soient employés sans interruption. L'occasion et la tentation de ne pas faire cas des règles et des risques sont très fréquentes—il échappe souvent—les employés de la compagnie et de l'entrepreneur deviennent parcellément indifférents au danger et à la précaution—et une catastrophe épouvantable en est le résultat. Les expédients peuvent être et sont indubitablement dans le but de protéger la compagnie et le public. On peut compenser les retardements—mais rien ne peut réellement compenser le profit de l'ouvrage; et l'on ne doit pas oublier que les serviteurs mêmes de la compagnie, nommés pour surveiller à l'accomplissement du contrat, poussés par le désir de voir le chemin en bon état d'opération, sont enclins à se rendre complices des imprudences qui sont les indices d'activité et de progrès. Il est admis aux termes du contrat entre la compagnie et M. Harris, que des précautions étaient nécessaires, mais celles qu'on a prises ont été presque inutiles. Par le contrat, la compagnie s'engage à fournir à l'entrepreneur les engins et les chars pour poursuivre l'ouvrage. En outre, il est indubitablement pourvu au soin et à la surveillance convenable des biens de la compagnie, et on doit aussi présumer que dans la vue de l'unité d'action dans les opérations du chemin, la compagnie devait nommer les mécaniciens, le conducteur d'engin, le chauffeur, et l'aiguilleur du train de gravier. Bien plus, il est entendu que l'entrepreneur devra payer ces serviteurs, et défrayer toutes les dépenses de la course des trains. En vertu de cette disposition, il est peu important de savoir qui a nommé le mécanicien, le conducteur d'engin, le chauffeur ou l'aiguilleur. Ces hommes sous une surveillance éloignée et imparfaite, loin de la vue des officiers supérieurs de la compagnie, étaient réellement nommés, employés et gouvernés par leur paie-maître. Il y avait, comme la conduite et le langage de Switchell, le mécanicien, le font voir, un bien plus grand risque d'être puni en désobéissant à l'entrepreneur qu'en désobéissant à la compagnie. Il y a ensuite des preuves que les officiers supérieurs de la compagnie n'ont pas exercé leur surveillance ou leur autorité avec la vigueur nécessaire. Nous voyons que lorsque Kettlewell, le mécanicien du train de gravier, avec un degré de courage moral, rare et très recommandable chez un homme de sa classe, informe M. Gregory, l'ingénieur résidant de la division ouest du grand chemin de fer occidental, que le 13 octobre, Twitchell avait fait fonctionner son train à une distance trop rapprochée du train de l'express—cette information ne produisit qu'une admonestation. Twitchell aurait dû être démis sur le champ de la manière la plus publique et la plus exemplaire. Si Twitchell eût été ainsi démis en cette occasion, son successeur n'aurait jamais hasardé de sortir de la sablonnière avant le point du jour et dans un brouillard, et sans savoir positivement si les deux trains de l'express étaient passés. Kettlewell fut informé par M. Gregory, que Twitchell était responsable

de semblables risques, et se reposant sur cette responsabilité, il courut deux fois en même temps que d'autres trains entre le 13 et le fatal 27 octobre. Il ne lui appartenait certainement pas, sous ces circonstances particulières, de mettre en doute l'ordre de son supérieur, qui aurait pu recevoir des instructions, ou avoir été informé de faits qu'il ignorait entièrement. Il ne fit qu'obéir à des ordres, et en agissant ainsi, il suivit les instructions d'une personne qui, quoiqu'en apparence le serviteur de la compagnie, était de fait l'instrument de l'entrepreneur. Aux termes du contrat, la compagnie avait aussi droit de nommer l'aiguilleur, dont le devoir était de veiller à l'aiguille rattachant la voie du gravier avec la voie principale. Si cet employé eût été nommé par la compagnie avec instruction de veiller à l'aiguille et de prendre garde aux trains et d'avoir en sa possession la clef de l'aiguille, l'accident n'aurait jamais pu arriver. Il aurait exercé une influence efficace sur le mécanicien lui-même, lequel, quelqu'aurait pu être son désir, n'aurait pas pu passer le train par l'aiguille, quand elle était fermée à la clef. Nous répudions l'idée que l'homme employé à nettoyer l'engin était aussi obligé de prendre garde aux trains qui approchaient ou qui passaient. Son devoir est de nettoyer, ou comme c'est communément appelé de "surveiller" l'engin, mais ce devoir ne renfermait aucunement qu'il devait faire attention aux trains qui passaient. Il aurait ou n'aurait pas pu mentionner le fait; mais il n'était en aucune manière responsable de l'omission. La compagnie aurait dû avoir, comme elle l'avait évidemment en vue, un aiguilleur et un nettoyeur munis d'instructions suffisantes, et de la clef de l'aiguille. Il paraît en outre, comme si dans la hâte de terminer l'ouvrage, que l'entrepreneur et ses subalternes, soit les serviteurs de la compagnie, ou les siens propres, n'avaient pas tenu compte de la saison avancée qui faisait qu'un train courant à 5 heures A. M. dans le mois d'août, courait en plein jour, mais qu'un train fonctionnant à la même heure en octobre, courait dans l'obscurité. Outre la question du risque, il aurait dû y avoir en ce cas deux aiguilleurs, et hommes de guet, l'un pour le jour et l'autre pour la nuit. Mais il est démontré que de fait, il n'y avait pas d'aiguilleur du tout. Nous sommes informés qu'il avait été employé une personne en cette qualité, mais qu'elle avait "laissé," et qu'elle aurait dû être remplacée, mais qu'elle ne l'avait pas été par le mécanicien ou par l'entrepreneur, le dernier desquels n'avait certainement pas d'intérêt à augmenter les gages ou toutes les autres dépenses dans les travaux de la sablonnière. Conséquemment, personne ne surveillait l'aiguille, la dernière personne qui avait rempli cette charge avant la collision, fut un journalier ordinaire sur le train; un homme de couleur qui perdit une jambe lors de l'accident.

43. En considérant toutes les circonstances de ce désastre, nous sentons qu'il est beaucoup à déplorer que la compagnie du grand chemin de fer occidental, comme condition et conséquence de l'ouverture prématurée du chemin, ait été induite à confier l'empierrement du dit chemin aux entrepreneurs. Si par la force des circonstances, elle a été obligée d'ouvrir le chemin, elle aurait dû en prendre l'empierrement en mains. En cela, elle aurait dû suivre l'avis que son assistant ingénieur en chef, Wm. Scott, écuyer, avait donné à C. J. Brydges, écuyer, directeur gérant de la compagnie, dans une lettre en date du 18 novembre 1853. Mais le contrat tel que passé et tel que mis à exécution n'était favorable ni à la sûreté publique ni aux intérêts de la compagnie. Si la compagnie eût nommé d'abord un bon conducteur, ou si la personne nommée eut été démise dès la première offense sérieuse commise, ou si cette personne et toutes les autres eussent appris à obéir à la compagnie, aucune violation des règlements de la compagnie n'aurait eu lieu. Il est à regretter que ces règlements n'aient pas défendu la course des convois de gravier durant la nuit ou les temps de brume. Il ne paraît pas qu'on ait pensé à la nécessité qu'il y avait d'établir une telle disposition. Il est aussi à déplorer que la compagnie n'ait pas eu constamment un bon aiguil-

leur indépendant du conducteur. Si l'on eût donné toute l'attention qu'il convenait de donner à ces détails on eut pu prévenir la catastrophe du 27 octobre.

44. Ayant examiné jusque là et le mieux qu'il nous a été possible de le faire, une série de dix-huit accidents qui ont eu lieu sur la ligne du grand chemin de fer occidental, nous procéderons maintenant aux "retardements sur la ligne" du chemin de fer qui peuvent avoir donné lieu à des dommages personnels ou "à la perte de vie."

Cas de retardement à Baptiste Creek, le 2 de juillet 1854.

45. Les retardements ne sont pas toujours de nature à donner lieu à la perte de la vie ou à des dommages personnels. Mais ils sont souvent la cause éloignée de grands malheurs. Il se présente sur cette ligne de chemin un cas qui doit attirer notre attention. Nous voulons parler d'un retardement ou d'une combinaison de retardements qui ont eu lieu le ou vers le deux de juillet dernier, alors que le choléra sévissait dans cette province, et qui ont été suivis de la perte d'un grand nombre de vies et de l'extension de cette terrible maladie.

46. Dans l'après-midi du 2 de juillet, les habitants du village de Windsor, dans le comté d'Essex, dans le Haut-Canada, furent informés qu'il était arrivé un convoi du chemin de fer, qui amenait un grand nombre d'émigrants dont quelques-uns étaient alors morts, quelques autres mourants, et d'autres malades du choléra. Il y avait déjà eu un cas de cette maladie dans le village le jour précédent, et les habitants étaient beaucoup alarmés à ce sujet. Mais on peut dire à leur louange qu'ils ont montré beaucoup d'humanité en cette occasion. Les médecins de l'endroit, les autorités municipales, et plusieurs personnes de bonne volonté, tant des dames que des messieurs volèrent au secours des malades. (*) Par une fatalité remarquable, ces émigrants se trouvaient être encore des Norwégiens. Un homme était mort lorsque les chars arrivèrent, d'autres étaient mourants, plusieurs souffraient sous différentes phases de la maladie. Trois femmes enceintes accouchèrent, une prématurément dans les chars, les deux autres dans le cours de la nuit et du jour suivant. Au milieu de cette scène trop affreuse pour pouvoir la décrire, les habitants de l'endroit ainsi que les officiers résidents de la compagnie se comportèrent noblement. On prit les moyens de se procurer un hôpital confortable, on enterra les morts, on prit soin des malades. Vingt-huit de ces émigrants moururent, et d'autres qui arrivèrent plus tard à Windsor portèrent le nombre des décès, par cette maladie, jusqu'à cinquante. On avait remarqué qu'un grand nombre de ces passagers avaient été transportés à Windsor dans des convois de fret, préparés temporairement pour leur réception, et on avait rapporté que la mortalité s'était augmentée par des retardements inutiles et mal administration de la part des employés de la compagnie; qu'en effet, un grand nombre d'émigrés avaient été retardés durant plusieurs heures, par une journée de chaleur du mois de juillet, dans un endroit en réputation pour les désastres, la station de Baptiste Creek sans nourriture, sans moyens pour en obtenir, et sans autre eau que celle que l'on pouvait se procurer dans un marais du voisinage. Ces rapports nous ont engagés à pousser plus loin

(*) No. 2.—Témoignage de O. J. Brydges.

21.— " pris à l'enquête.

23.—Déposition de L. L. McDonell.

25.— " Alex. Gordon.

27.— " J. W. Blackadder.

29.— " Chas. Baby.

31.— " James Fisher.

33.—Rapport d'un accident près de Rochester, 1er juill. 1854, avec note. W. Bowman.

No. 20.—Déposition d'Alex. Bartlett.

22.—Enquête et sentence du jury à Windsor.

24.—Déposition d'A. N. Dawson, M. D.

26.— " Isnao Askew.

28.— " Daniel Allan.

30.— " David Chapman.

32.— " W. V. Andrews.

Aussi—

No. 3.—Déposition de John Hogan.

8.— " John Smith.

No. 7.—Déposit. de Chas. Gallagher.

nos investigations, et voici quel en a été le résultat. Il paraît qu'un grand nombre d'émigrants Norvégiens s'étaient rendus à Hamilton, le vendredi 30 juin, et avaient pris leur passage à Détroit dans les chars du grand chemin de fer occidental. Le nombre n'en est pas donné exactement. Ils furent placés dans deux chars à passagers de seconde classe, et dans au moins trois chars à fret, et furent transportés le dimanche matin au lieu de leur destination. Il est par malheur arrivé qu'un remblai s'était affaissé auprès du canal Desjardins ; les rails s'étaient conséquemment déplacés à cet endroit de la ligne, et l'on avait été obligé d'arrêter les convois de chaque côté de cette affaïssement et d'échanger passagers et bagages. Ces émigrants, après avoir passé ce mauvais pas, furent transportés à Paris ; de là une partie d'eux seulement, ceux des chars à passagers de seconde classe, continuèrent leur route par le convoi exprès du jour. Ce convoi arriva à Rochester, éloigné de 19 milles environ de Windsor, à 9 heures, P. M. Il trouva là une locomotive à gravier hors de la voie, à l'endroit où se trouve une aiguille, accident qu'on attribue au déplacement des rails par la chaleur. Cet accident empêcha toute circulation sur le chemin jusqu'à ce que cet obstacle fut disparu. En cet endroit, et de chaque côté de l'obstruction, le convoi de nuit allant de Windsor vers l'est rencontra le convoi de jour gagnant vers l'ouest, et les deux conducteurs convinrent de s'échanger leurs passagers et de retourner chacun à Windsor et Chatham respectivement. L'échange des passagers de première classe eut lieu, mais celle des passagers de seconde classe ne se fit pas, parce que l'express de nuit de Windsor n'avait pas de chars à passagers de seconde classe pour les recevoir. Le conducteur, M. D. Chapman, le surintendant local de la compagnie, qui était présent, donna ordre pour que le convoi retourna à Baptiste Creek, distance de 11½ milles, pour de là se rendre jusqu'à Chatham ; mais trouvant que l'eau et le bois allaient manquer, il résolut de laisser une partie du convoi, savoir, les chars où se trouvaient les émigrants, à la gare d'évitement, à Baptiste Creek, et s'allégeant de cette manière pour se rendre à Chatham, laissant des ordres pour que les chars qui contenaient des émigrants fussent transportés à Windsor par le convoi prochain qui était attendu à Baptiste Creek vers les 5 heures du matin suivant. Il était alors près de minuit. L'express de nuit qui devait arriver à Baptiste Creek, comme on vient de le dire, n'y arriva que vers les 2½ heures de l'après-midi. Si ce convoi fut parvenu dans le bon temps à Baptiste Creek, tout ce qui aurait pu se faire aurait été fait dans ces circonstances pour remédier aux conséquences du retardement, et pour transporter les émigrants à Windsor ; mais l'express de nuit allant vers l'ouest ne pouvait laisser Hamilton avant que l'express de nuit allant vers l'est eût approché du canal Desjardins, et de l'obstruction en cet endroit, tandis que l'express de nuit gagnant vers l'est était réellement retenu à Rochester, et par l'arrêt à Baptiste Creek. Ainsi un retardement a amené une suite de retardements, et l'irrégularité de l'express de nuit gagnant vers l'ouest a été la cause prochaine de beaucoup de souffrances, et jusqu'à un certain degré, des conséquences de la maladie qui malheureusement avait déjà fait son apparition dans l'endroit sus-mentionné.

47. L'express de nuit gagnant vers l'ouest ayant repris les chars laissés comme susdit, arriva à Windsor à environ 4 P. M., (le dimanche.) Il avait aussi amené de Paris le reste des émigrants qui avaient été laissés sur la route le jour précédent. Le choléra s'était déjà déclaré au milieu d'eux. Deux émigrants malades avaient été débarqués du convoi à London, mais leur situation était peut-être meilleure que celle des autres émigrants. Ils étaient restés à des stations où ils avaient pu se procurer de la nourriture et de la bonne eau, et ils y avaient leurs bagages et les ressources qu'ils pouvaient en retirer. Mais les émigrés laissés à Baptiste Creek n'avaient point avec eux leurs bagages, étaient en route depuis la veille au matin, et avaient été entassés dans les chars dans un temps de chaleur étouffante, dans un endroit affreux, où l'on ne pouvait se procurer aucune nourriture et que de l'eau de marais. Néanmoins

pendant trente heures au moins tout ce monde s'est trouvé renfermé dans un atmosphère empesté, dans des chars de seconde classe et de fret. Comme les émigrants venant de Paris et de Baptiste Creek arrivèrent en même temps à Windsor, il a été difficile de s'assurer d'une manière satisfaisante à quelle section de ces émigrants appartenaient les victimes; mais cela est peu important. Il est prouvé qu'un individu est mort à Paris, que deux autres furent débarqués des chars à London,—qu'un enfant est décédé et a été inhumé à Baptiste Creek,—que deux hommes sont demeurés dans un appenti en bois à Baptiste Creek tout un dimanche, supposés être mourants—qu'une femme au départ des chars de cet endroit y fut embarquée dans un état d'épuisement considérable,—qu'un homme était mort dans un char à l'arrivée du convoi à Windsor; et qu'on ne peut pas douter que des personnes de ces deux partis d'émigrants aient contracté la maladie, à laquelle elles étaient déjà prédisposées, par les fatigues d'un long voyage, et que cette maladie s'est aggravée par les privations qu'elles ont eu à endurer dans la dernière partie du trajet.

48. Nous avons trouvé qu'il était difficile, à cause de la confusion qui existait alors, causée par le décès de quelques-uns et du départ de quelques autres des témoins, et vu l'impossibilité d'obtenir des témoignages directs ou les explications qui avaient été données par des personnes qui ne parlaient que le Norvégien, d'en venir à une conclusion certaine sur cet événement désastreux; mais, d'après ce que nous avons pu voir, le retardement à Baptiste-Creek, et ses fatales conséquences sont dus à une combinaison de circonstances que ne pouvaient maîtriser les employés de la compagnie. Nous croyons que dans ces circonstances on a fait tout ce qui pouvait se faire pour adoucir les effets du retardement, mais en même temps nous ne pouvons passer sous silence l'indifférence qu'on a montrée généralement et dans cette occasion, et dans plusieurs autres, pour le confort des émigrants dans leur traitement et autrement; c'est un sujet dont la législature devrait s'occuper et auquel elle devrait apporter un remède immédiat. Nous avons parlé plus haut du transport de passagers de seconde classe dans des chars à fret, et nous avons fait voir les conséquences fatales de l'accident arrivé à Lobo. Dans le cas actuel, le manque de ventilation dans les chars à fret, provenant de la manière dont ils sont construits, faisait de ces chars des maisons ambulantes empestées. Dans le cours de notre enquête au sujet de la catastrophe arrivée à Baptiste Creek le 27 octobre, notre attention a été attirée sur le manque de confort dans les chars de seconde classe, sur le manque de lumière qui augmentait l'horreur et l'embarras de la scène, et sur la négligence avec laquelle on traitait les voyageurs de cette classe. En examinant les chars de seconde classe nous trouvâmes que les sièges dans plusieurs étaient bien mal fixés. L'effet de cela, dans le cas d'un accident, on peut s'en former une idée par ce qui est arrivé à Lobo. Là, un char de seconde classe ayant été renversé hors d'un terrassement, tout ce qu'il contenait, passagers et sièges, fut jeté pêle mêle dans la partie la plus reculée du char. Les blessures reçues dans ce char furent infligées principalement par les éclats et les morceaux cassés des sièges détachés. Si ces sièges eussent été mieux fixés, les passagers auraient été pour la plupart retenus à leurs places, et les blessures auraient été bien moins considérables. Les accidents, dans certains cas, ne peuvent être évités, quelques précautions que l'on prenne, mais du moins devrait-on, dans tous les cas, prendre les précautions nécessaires pour en diminuer les effets. La législature devrait pourvoir immédiatement à ce qu'à l'avenir les passagers de seconde classe soient transportés dans des chars construits et bien ventilés, toujours accompagnés de leurs bagages, mais jamais transportés avec leurs bagages; car les émigrants, principalement les étrangers, ont coutume d'emporter avec eux leur nourriture, et souvent lorsqu'ils ont dépensé jusqu'à leur dernier chelin pour payer leur passage, ils sont exposés à des grandes privations par cela même qu'ils n'ont pas leurs bagages avec eux.

49. Notre attention a été attirée par le *reeve* de Windsor sur les dépenses que cette municipalité s'est trouvée obligée de faire pour pourvoir au soin et à l'enterrement d'un grand nombre de passagers du grand chemin de fer occidental abandonnés subitement aux ressources et à l'humanité de la municipalité. Nous considérons cette affaire, telle qu'elle est, comme étant la matière d'une question de droit entre les corporations, mais nous soumettrions au gouvernement de sa majesté de considérer s'il ne conviendrait pas, dans le cas où de semblables accidents pourraient se renouveler sur une ligne de chemin qui sera beaucoup fréquentée par les émigrants, s'il ne conviendrait pas, disons-nous, de nommer un agent du département de l'émigration durant la saison d'été; pour surveiller toute la ligne, et d'établir des dispositions pour la réception et le traitement des émigrants qui pourraient se trouver attaqués du choléra. La dépense pourrait être partagée entre le gouvernement, la compagnie du chemin de fer et la municipalité dans les limites de laquelle des émigrés se trouveraient soudainement attaqués de la maladie; les ressources locales ne seraient pas trop taxées, et les intérêts de l'humanité seraient judiciairement protégés sans qu'il fût besoin d'exiger des individus de trop grands sacrifices.

50. En terminant nos remarques sur les accidents ci-dessus, il devient de notre devoir, en conformité des ordres de son excellence le gouverneur général, d'exprimer notre opinion sur l'origine de ces accidents et du retardement mentionné plus haut.

51. Comme nous l'avons dit plus haut, il pourra arriver, et devra nécessairement arriver sur les chemins de fer des accidents que l'on ne pourra point expliquer. La sagesse humaine ne saurait prévenir des accidents de cette sorte. Il en est d'autres qui proviennent de causes plus ou moins éloignées, du défaut d'arrangements convenables, d'un contrôle imparfait, du besoin d'une bonne organisation et d'une bonne discipline vis-à-vis des employés de la compagnie, ou bien, encore, ils peuvent provenir d'une mauvaise construction, du mauvais état des machines, ou de l'imprudence. C'est contre ces sortes d'accidents que le public a plus particulièrement besoin d'être protégé. Ce serait un crime de négliger un sujet comme celui-là. La vie de milliers d'individus peut dépendre de la manière de s'entendre et d'une action prompte.

52. Trois des accidents les plus déplorables qui sont arrivés sur le grand chemin de fer occidental, savoir, celui du 12 décembre 1853, près d'Hamilton, celui arrivé à Thorold, et celui arrivé à Lobo, proviennent de l'absence de clôture et de la présence de bestiaux sur la voie en conséquence, et aussi de l'ouverture prématurée du chemin.* L'accident arrivé à Baptiste Creek un climat comme nous en avons un dans le pays.

53. Nous trouvons que le 17 octobre 1853, John T. Clark, écuyer, ingénieur en chef du grand chemin de fer occidental, et actuellement ingénieur d'Etat et arpenteur général de l'état de New-York, dans une communication adressée à C. J. Brydges, écuyer, directeur gérant du grand chemin de fer occidental, a protesté formellement contre l'ouverture projetée du chemin, comme étant prématurée, et comme devant entraîner des dangers pour la vie et la propriété.† (27 octobre 1854) doit être attribué à une combinaison de causes, mais peut être, en définitive, assigné à la même cause; à l'ouverture prématurée du chemin et à la nécessité d'en confier l'empierrement à des personnes indignes de confiance. Nous voyons qu'à l'ouverture du dit chemin les terrassements et les tranchées étaient dans un état dangereux, que les traverses étaient posées sans

* *Vide* rapport du directeur, 29 septembre 1854; lettre E. Témoignage de C. J. Brydges, No. 2; Témoignage de William Scott, No. 4; Témoignage de William Bowman, No. 50.

† *Vide* Lettre de John T. Clarke à C. J. Brydges, 18 octobre 1853, No. 44. Lettre de C. J. Brydges, à John T. Clarke, 18 octobre 1854, No. 45. Lettre de John T. Clarke à C. J. Brydges, 18 octobre 1854, No. 46. Lettre de John T. Clarke au président et directeurs du grand chemin de fer occidental, 21 novembre 1854, No. 47. Extrait des procédés du bureau des directeurs du grand chemin de fer occidental, 7 décembre 1851.

être supportées par du gravier à la surface, que les croisements de voie et de ferme et les parapets n'étaient point parachevés. Les chevalets substitués dans certains cas à la place des terrassements étaient notoirement très peu sûrs, et le fait est que ni le nivellement ni la superstruction ne se trouvaient dans un état convenable pour pouvoir se risquer sur ce chemin en hiver et au printemps, avec Et cependant, malgré ce protet, le chemin a été ouvert. Nous savons bien que des chemins ont été ouverts sur ce continent sans être terminés et dans une condition peu sûre, mais nous n'avons jamais entendu dire qu'un chemin ait été ouvert à la circulation au mépris du protet de l'ingénieur en chef, surtout lorsque cet ingénieur était un gentilhomme du caractère et de la réputation professionnelle de M. Clarke.

54. Il est vrai que dans son protet, M. Clarke ne mentionne pas spécialement le manque de clôture comme une cause de danger. Nous ne savons pas si l'omission était intentionnelle ou non, ou si, parmi d'autres raisons pour s'opposer à l'ouverture du chemin, cette omission n'était pas secondaire dans le moment; mais c'est une faute qui ne devrait jamais se commettre; l'omission, à notre avis, ne diminue pas le poids de l'objection. De même que l'ouverture prématurée d'un chemin, elle est pleine de dangers, et peut conduire aux pratiques les plus dangereuses. Elle met la compagnie à la merci de ses propres serviteurs. Un conducteur malicieux ou désespéré tue des animaux sur la voie et la compagnie est blâmée avec raison, parce que directement ou indirectement c'est un acte blâmable. Une entreprise qui n'existe que par la faveur et le soutien du peuple, devient l'objet d'une hostilité populaire, tout le long de la ligne. Chaque cultivateur qui perd des animaux et à qui on conteste sa réclamation à compensation devient de suite un ennemi de l'entreprise, et une lisse enlevée, ou une traverse déplacée, ou bien encore, un obstacle mis sur la voie, voilà les preuves terribles de la nature de cette hostilité. Une telle conduite est inexcusable, mais dans l'intérêt de la compagnie elle ne devrait jamais avoir lieu. Pas un chemin prudemment administré ne voudrait courir un pareil risque. Il ne devrait pas être permis à aucune compagnie d'en agir ainsi.

55. Il est indubitable que l'absence de clôtures augmentait davantage le danger sur cette ligne, "le risque de la vie et des biens." Il est également certain que l'absence d'empierrement a conduit finalement à une catastrophe des plus lamentables; mais il est difficile de dire combien de malheurs subséquents l'on ne peut pas attribuer à l'absence d'empierrement, et à l'inégalité du chemin au point de départ. Quand nous considérons la construction délicate et l'immense poids du mécanisme sur un chemin de fer, le bel ajustement et le peu de force des diverses parties, il est aisé de comprendre qu'un seul voyage sur un chemin raboteux non seulement endommagerait les ressorts, et disloquerait les joints en même temps, mais de fait serait la cause cachée d'une longue série de retardements, d'arrêts et d'irrégularités, et d'une suite de désappointements et de danger. Le danger et le montant du dommage à la suite du danger, ont été fort bien démontrés dans le rapport des directeurs du grand chemin de fer occidental, du 20 septembre 1854, dans lequel M. Bowman, l'ingénieur, dit que le coût de l'entretien et de la réparation des engins et des chars a été considérable, qu'en moyenne il y avait six chars à passagers de première classe sur trente, en réparations, par jour, et il assigne les accidents à "l'inégalité de la voie lors du dégel," ou en d'autres mots à l'absence d'empierrement et de drainage, et aux "accidents causés par des animaux qui se trouvent sur la voie." Il est indéniable que beaucoup de désappointement et de désapprobation ont été exprimés sur la ligne, et par des personnes en rapport avec cette ligne. Il est certainement très vrai qu'une partie de ces sentiments peut être attribuée à des espérances exagérées, mais en même temps ils peuvent être attribués en grande partie au désordre se rattachant à l'ouverture prématurée du chemin et à un système d'administration inusité sur ce continent et mal adapté aux circonstances et à la grandeur de cette entreprise.

56. D'après des informations de C. J. Brydges, écuyer, le directeur gérant de la compagnie du grand chemin de fer occidental, il appert que le système d'administration en force dans la compagnie du grand chemin de fer occidental, est ignoré de ceux qui sont familiers à l'administration des chemins de fer en Amérique. Le mécanisme entier d'une entreprise compliquée n'est pas seulement surveillé ou conduit, mais est pratiquement et de fait mis en opération ou essayé d'être mis en opération par un seul homme. Le directeur gérant n'est pas seulement la tête mais la main à laquelle chaque devoir important est confié. Cet officier, dont les talents naturels, l'industrie et le zèle sont universellement reconnus, a assumé, ou il lui a été imposé plus de devoirs qu'un seul homme peut possiblement en remplir.

57. Sous le système américain d'administration des chemins de fer, les principaux officiers du chemin sont le président et le surintendant. Au premier, de concert avec le bureau, sont confiées les fonctions administratives de la corporation. Le dernier est l'officier exécutif sur lequel retombe tous les détails de l'exécution de l'administration. Les devoirs et les qualifications des deux officiers se ressemblent si peu que la personne qui serait propre à faire un bon président pourrait être un surintendant bien ordinaire, ou *vice versa*; mais il est très difficile à un individu d'agir en même temps comme président et comme surintendant sur un chemin comme le grand chemin occidental, chemin réunissant deux grands systèmes de communication américaine de chemin de fer. Les services d'un surintendant expérimenté sont aussi indispensables qu'ils sont d'une grande valeur. Il n'est pas aisé de trouver de tels hommes, mais on doit les trouver, et on doit le faire sans égard au pays ou à l'origine. Ce dont une compagnie a besoin, ce que les intérêts de la société exigent, c'est le meilleur homme qu'on peut obtenir. Pour organiser un système sur un nouveau chemin il doit avoir beaucoup d'expérience, une bonne connaissance des affaires, une grande connaissance des hommes et le pouvoir et l'habitude du commandement, et pour réduire à l'ordre la masse hétérogène avec laquelle il a à transiger, il doit se dévouer sans relâche à la tâche qu'il s'est imposée. Il n'y a pas de président ou de directeur gérant, en supposant que ces charges soient analogues, qui pourrait remplir tous ces devoirs. Il est douteux qu'il pût réussir même en l'essayant. Personne ne devient surintendant par intuition. Pour nous servir de la comparaison employée par Orville B. Dibble, écuyer, de Détroit, en faisant la distinction entre les qualifications d'un président de chemin de fer et d'un surintendant, nous désirons dire que l'homme le plus capable d'organiser un service de packet "pourrait être parfaitement incapable de commander un de ses propres vaisseaux."* De fait, dans le cas sous notre considération, il a trop été assumé, sans pratique suffisante dans beaucoup de ce qui a été assumé; des occupations multipliées ont empêché de donner toute l'attention convenable aux détails; le relâchement de discipline a en conséquence prévalu, le désordre et l'irrégularité s'en sont suivis, le résultat a été un discrédit temporaire.

58. Le peuple du Canada a un grand intérêt dans le succès du grand chemin de fer occidental. £600,000 des fonds provinciaux sont en ce moment investis dans cette entreprise. La valeur de la garantie doit toujours être influencée par le caractère de l'administration. Le crédit de l'entreprise affectera profondément le crédit de toutes les entreprises canadiennes de ce genre. Nous concevons en conséquence, qu'il est de notre devoir dans l'accomplissement de la mission qui nous a été confiée, d'appeler l'attention du gouvernement de sa majesté à ce sujet, et de suggérer respectueusement des remèdes, tandis qu'on peut encore y avoir recours.

* Voir le compte-rendu d'O. B. Dibble, écuyer, de Détroit, No. 42. Témoignage de C. J. Brydges, écuyer, No. 2; et lettres H. J. K. L.

59. Pour corroborer les vues plus haut exprimées, et de fait comme ayant suggéré plusieurs des remarques ci-dessus, nous prenons la liberté d'appeler l'attention sur un compte rendu instructif reçu d'Orville B. Dibble, écuyer, de Détroit, et confirmé par les opinions de B. C. Whittemore, écuyer, trésorier d'état de l'état de Michigan, J. H. Harmon, écuyer, collecteur des douanes du port de Détroit, C. C. Townbridge, écuyer, président de la banque d'état de Michigan, O. M. Hyde, maire de Détroit, et M. A. Cook, recorder de Détroit. On trouvera ce document dans l'appendice.* En même temps et dans le même but et afin d'éviter la nécessité d'entendre ce rapport davantage, nous renvoyons au compte rendu de l'honorable Malcolm Cameron et de William F. Coffin, écuyer, quant à ce qui eût lieu sur le grand chemin de fer occidental la nuit du 10 novembre dernier, qui éclaircira davantage les observations précédentes.

60. C'est, comme nous nous permettons de le présumer, le désir et l'intention du gouvernement de la province de pourvoir aux omissions du passé, et de passer une loi pour l'avenir, et sous ce point de vue nous arrivons à la conclusion de notre sujet.

61. Nous concevons que le temps est enfin arrivé où il est nécessaire et expédient de pourvoir au moyen d'une loi équitable à la sûreté du public sur les chemins de fer en cette province. Nous considérons qu'en établissant une loi salubre on aura fait droit également au public et aux compagnies de chemin de fer. Par les dispositions d'une semblable loi, le public et les compagnies seront protégés contre l'influence de l'opinion publique qui demande et obtient des concessions indiscrettes des corporations publiques. De fait le public et les compagnies seront protégés l'un par l'autre. Nous désirons respectueusement suggérer que les dispositions de l'acte 14 et 15, Vict. chap. 51, pour consolider et régler les clauses générales des chemins de fer, et l'acte 16 Vict., chap. 169. "Acte supplémentaire à l'acte des clauses générales de chemins de fer" soient applicables à tous les chemins de fer dans la province du Canada et qu'on y ajoute ce qui suit :

62. Un inspecteur de chemin de fer sera nommé en rapport avec le bureau des commissaires de chemins de fer, lequel devra être un ingénieur civil par profession de _____ années de pratique.

63. Cet officier périodiquement à des époques incertaines devra visiter et inspecter tous les chemins de fer existants en Canada, et faire rapport sur la condition de tout tel chemin et la suffisance de l'équipement dans l'intérêt de la sûreté du public.

64. Sur rapport de l'inspecteur de chemin de fer transmis par le bureau, le gouverneur pourra ordonner à telles compagnies de compléter le chemin, ou de suppléer aux défauts en icelui, ou pourra faire toute chose autorisée à être faite en vertu du présent acte dans une période fixée sous une pénalité pour l'omission d'un jour au-delà de cette période.

65. Six mois au moins avant l'ouverture de tout nouveau chemin, les officiers et ingénieurs de la compagnie devront demander la présence de l'inspecteur de chemins de fer, et de concert avec lui, s'entendre sur la nature de la ligne et la quantité et la qualité du fonds roulant requis à l'ouverture d'icelui. L'inspecteur devra faire rapport de cet arrangement avec les raisons des détails y contenus au bureau des commissaires de chemin de fer ; en même temps et de la même manière, l'ingénieur et les autres officiers de la compagnie devront se concerter et s'entendre avec l'inspecteur de chemin de fer sur la manière dont chaque chemin public traversant la ligne sera construit, soit au-dessus du chemin sur un pont ou au-dessous du chemin par un tunnel, ou si sur un niveau, s'il sera protégé par des barrières ou des hommes portant des pavillons, ou par des signes de chemin.

* Voir le témoignage, No. 38, 39, 40, 41, et lettre O. Aussi, témoignage et explication de C. J. Brydges, écuyer, No. 2.

66. L'inspecteur de chemin de fer devra prescrire, pareillement, à quelles courbes, (s'il y en a) dans les tranchées plus particulièrement, les porte-drapeaux devront régulièrement et invariablement stationner, munis de pavillons le jour et de fanaux la nuit.

67. L'inspecteur devra visiter les travaux en progrès à des époques irrégulières et inattendues, pour voir si iceux sont exécutés en la manière prescrite. Si non d'en faire rapport aux directeurs de la compagnie, et il devra transmettre copie du rapport aux commissaires de chemin de fer.

68. Il ne sera pas ouvert de chemin avant qu'il n'ait été parfaitement clôturé.

69. Il ne sera pas ouvert de chemin à moins qu'il n'ait été empierré d'après l'étendue et à telles localités, qui paraîtront à l'inspecteur de chemin de fer nécessaires pour protéger la sûreté publique.

70. Un mois avant l'ouverture de chaque nouveau chemin, au moins, après avis donné, l'inspecteur devra visiter les travaux sur la ligne pour en faire rapport, et certifier que les clôtures sont complétées, suivant la loi, que l'empierrement est suffisant, que la construction est sous tous les rapports en sûreté, et que les dits ouvrages sont en telle condition et en tel état de progrès qu'ils sont surs pour l'usage public à l'époque de l'ouverture du chemin. Copie du dit rapport et du certificat devra être envoyée au bureau des commissaires de chemin de fer.

71. Aucun chemin de fer ne fonctionnera sans tel certificat sous une pénalité pour chaque jour d'opération illégale, et aucun passager ne sera tenu de payer le passage.

72. L'inspecteur devra préparer un code uniforme de règlements pour la gouverne de tous les subordonnés de tous les chemins de fer pour le parcours des dits chemins dans cette province, tel code devant être soumis par le bureau des commissaires de chemin de fer au gouverneur général, et après avoir reçu son approbation notifiée dans la gazette officielle, pour avoir force de loi.

73. Toute violation de tels règlements sera punie par renvoi du service de la compagnie, et sera en outre déclarée un délit punissable sur conviction sommaire, devant un magistrat, par amende ou emprisonnement; l'amende ne devant pas excéder à discrétion, ou à défaut d'amende, l'emprisonnement ne devra pas excéder un mois.

74. Toute compagnie reprenant à son service tout tel serviteur renvoyé ou convaincu, dans la même ou toute autre capacité devra payer une amende de pour chaque jour que le dit serviteur aura été ainsi employé.

75. L'inspecteur du chemin de fer devra incorporer dans son certificat susdit que le fonds roulant de la compagnie est conforme à l'entendement et suffisant pour les fins actuelles, pour le confort, l'accommodement et la sûreté du public.

76. Les passagers autres que les passagers de première classe devront être transportés dans des chars convenablement et fortement construits, couverts, munis de chassis et de lampes et de poêles en temps et lieu. Les chars devront être de dimensions spécifiées, contenant un certain nombre de sièges convenablement et fermement assis. Un certain nombre d'adultes et d'enfants devront être accommodés sur chaque siège. Les passagers de seconde classe ne paieront pas plus de par mille de transport pour lbs de bagage chacun. Le bagage devra être transporté dans le même train que les passagers, mais dans des chars séparés.

77. L'inspecteur de chemin de fer devra visiter tous les chemins par la suite à des époques irrégulières et incertaines, et devra faire rapport en double au bureau des commissaires de chemin de fer et au bureau des directeurs, de tous les manquements ou défauts qui peuvent exister dans la construction ou dans le fonds roulant, requis de quelque manière que ce soit ou provenant de n'importe

quelle cause, accompagné d'une recommandation attestant qu'il devrait y être pourvu immédiatement ou dans un temps raisonnable, et assignant des raisons pour telles recommandations.

78. Si on ne se conformait pas à ces recommandations, l'inspecteur de chemin de fer devra de nouveau faire rapport au bureau des compagnies de chemin de fer à cet effet, lequel bureau avec l'approbation du gouverneur, pourra ordonner que les manquements du dit chemin soient réparés dans un temps fixé, ou à défaut de cela d'en arrêter le parcours.

79. Tout chemin fonctionnant, après signification de tel ordre à l'officier qu'il appartient du bureau des directeurs, et après l'expiration du terme y mentionné, sera sujet à une pénalité de _____ par jour pour chaque jour d'infraction de l'ordre.

80. L'inspecteur de chemin de fer devra faire poursuivre toutes les infractions au présent acte venant à sa connaissance, et à cet effet il aura l'avis et l'assistance des officiers en loi de la couronne.

81. Il devra être fait rapport de tous les accidents sur chemins de fer, accompagnés de blessures aux personnes et de dommage à la propriété dans les heures après l'occurrence à l'inspecteur de chemin de fer, par le télégraphe si c'est possible, sous une pénalité pour chaque omission.

82. Après réception de telle information, l'inspecteur devra se transporter au théâtre de l'accident, s'enquérir et faire rapport des faits au bureau des commissaires de chemin de fer, et de toutes procédures légales qui pourront s'en suivre.

83. Tous les accidents exigeant un recours légal se rattachant à des personnes pauvres, ou à des émigrants, ou à la sûreté du public généralement, après qu'il en aura été fait rapport au bureau des commissaires de chemin de fer, devront être référés à l'officier de la couronne pour en agir comme il appartiendra.

84. Dans toutes les causes pour ou contre une compagnie de chemin de fer qui pourront entraîner procès par jury (excepté dans le cas d'un jury de coroner), le tribunal convenable pourra, sur suggestion et preuve suffisantes par affidavit, faites par l'une ou l'autre partie, qu'un procès juste et équitable ne peut pas avoir lieu dans la juridiction ordinaire, faire transférer le procès à telle autre juridiction que le dit tribunal jugera le plus convenable.

85. Toutes personnes passant ou marchant sur la voie du chemin seront soumises à une amende n'excedant pas _____ ou à l'emprisonnement n'excedant pas un mois, à la discrétion d'un magistrat.

86. Les serviteurs de la compagnie seront autorisés à arrêter toute personne contrevenant aux dispositions de la dite clause en dernier lieu écrite, et de détenir et conduire telle personne devant le magistrat le plus prochain.

87. Les hommes de section ou l'homme en charge de sections seront forcés en loi de procéder d'un bout à l'autre de la section, la première chose qu'ils auront à faire le matin, examinant attentivement les clôtures et la voie, et réparant les défauts et en faisant rapport immédiatement, et de revenir sur leurs pas dans le cours de la journée. La désobéissance ou la négligence sera punissable par amende.

88. Les hommes de police seront fournis à chaque compagnie tel que requis à même le corps de police qui sera par la suite établi en cette province, la compagnie payant tel prix qui sera convenu pour le service du jour, et de la nuit de chaque homme, habillé et accoutré.

89. Les dépenses de police se rattachant au bureau de l'inspecteur de chemin de fer seront défrayées par un taux par mille qui sera imposé sur tous chemins de fer.

90. Comme compensation pour tel taux ou taxe tous les chemins de fer devront être exempts des taxes d'école ou taxes locales.

91. La vitesse des trains sera réglée. La ponctualité du départ devra être observée sous une pénalité.

92. Les chemins de fer réalisant un certain montant de profits nets devraient être obligés de construire une double voie sur tout ou sur une partie du chemin, dont il sera convenu entre les directeurs de la compagnie et l'inspecteur de chemin de fer.

93. L'usage des cloches ainsi que des sifflets à vapeur sur les engins de locomotives devrait être requis de chaque compagnie de chemin de fer.

94. Toute personne ayant le contrôle d'un engin, qui peut fonctionner en même temps qu'un autre train, devra être soumise, dans le cas où aucun accident n'aurait lieu, à une amende de _____ et à l'emprisonnement jusqu'au paiement, dans le cas de mort il sera coupable d'homicide et punissable en conséquence.

95. Tous les actes projetés d'incorporation de chemin de fer et tous les amendements projetés à des actes existants seront soumis à l'inspecteur de chemin de fer trois mois avant la session du parlement, dans laquelle on a l'intention d'introduire telle mesure ou mesures, lequel fera rapport aux comités des chemins de fer de la législature, si les conditions préliminaires ont été remplies, si les pouvoirs, privilèges et droits qu'on demande interviennent ou n'interviennent pas dans les pouvoirs, privilèges et droits accordés à d'autres personnes, et si ces pouvoirs, privilèges et droits peuvent être exercés en vertu de chaque acte d'une manière calculée à garantir le crédit et la sécurité du public.

96. La cloche sur l'engin sera sonnée invariablement avant le départ du train; elle sera sonnée sans interruption quant le mouvement sera lent, et toujours pendant 80 rods avant de franchir le chemin ouvert traversant un niveau.

97. La désobéissance aux ordres de la part d'aucun des serviteurs de la compagnie sera un délit punissable, indépendamment du renvoi du service de la compagnie, par amende et emprisonnement sur conviction sommaire devant un magistrat.

98. L'ivresse de la part d'aucun des serviteurs de la compagnie sera un délit punissable par amende ou emprisonnement sur conviction sommaire devant un magistrat, indépendamment du renvoi du service de la compagnie.

99. En faisant les suggestions qui précèdent, nous ne prétendons offrir rien au-delà d'un projet des dispositions qui devraient, à notre idée, entrer dans tout bill qu'il serait jugé à propos de soumettre au parlement pour la gouverne et la conduite plus sûre des chemins de fer en cette province. Il faudrait que les détails d'une semblable mesure fussent traités avec soin et considération, et beaucoup plus au long que nous nous croyons justifiés de le faire à la fin d'un si long rapport. Notre objet est plutôt de faire voir la nécessité qui existe d'adopter ici, relativement aux chemins de fer, les mêmes principes de législation que ceux qui ont été invoqués avec des avantages pratiques si considérables en Angleterre et aux Etats-Unis, croyant que dans l'élaboration finale d'une semblable mesure, beaucoup de ce que nous avons suggéré pourra être avantageusement modifié, et que beaucoup de choses qui ont échappé à notre mémoire pourront y être ajoutées.

Le tout respectueusement soumis par,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

CÉDULE

Des accidents survenus sur le grand chemin de fer occidental, à dater de son ouverture, le 10 novembre 1853, jusqu'au 10 novembre 1854.

ACCIDENT A BAPTISTE CREEK, 27 OCT. 1854.

Témoignages pris et mentionnés dans le rapport.

COMTÉ DE KENT, SAVOIR :

Informations résultant des témoignages séparément pris à une enquête tenue au nom de notre souveraine dame la reine, relativement à la mort de J. B. Bodfish, Peter Gallagher et autres, dont les restes sont maintenant à la station du grand chemin de fer occidental, dans la ville de Chatham, township de Raleigh, et comté susdit, le 28e jour d'octobre, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-quatre, devant Edmund B. Donnelly, un des coroners pour le dit comté, comme suit :

J. T. NUTTER, de Stamford, Canada Ouest, étant assermenté, dépose et dit : Je suis le conducteur du train de la malle qui est venu en collision le matin du 27 octobre 1854 ; je suis conducteur de ce train depuis lundi dernier, et au service de la compagnie depuis février ; le train a laissé les chutes à deux heures de l'après-midi du 26 du courant, et est arrivé à Chatham à 4.30 minutes le matin du 27. Après avoir fait la collection des billets de passage, je me suis assis pour les assortir à une distance d'environ 14 milles de Baptiste Creek, et j'ai entendu un bruit et un craquement. Il faisait noir et il y avait une brume épaisse ce matin-là ; le siège céda et les chars s'arrêtèrent subitement ; j'entendis des cris affreux, en sortant je vis John Martin, étendu et dans un état désespéré, je le tirai dans le char ; cela se passait à 5 heures 10 minutes du matin. Martin survécut environ deux heures et demie à ses blessures ; le train était en retard et il faisait entre 22 et 25 milles à l'heure ; je dis à l'ingénieur d'aller moins vite, vu que la nuit était noire et qu'on n'y voyait rien. Les ordres de M. Brydges nous disent d'aller doucement ; nous partîmes à l'heure voulue et courûmes dans le temps exigé jusqu'au Ruisseau Fairchild, environ soixante milles ; nous fûmes retardés à St. George une heure dix-huit minutes par le train du gravier qui était sorti de la voie, et alors nous suivîmes le train du fret, qui était en avant de nous, jusqu'à Paris, et de là à Princetown, ce qui a causé un nouveau délai de 20 ou 30 minutes ; nous les passâmes à Princetown ; nous nous rendîmes sans encombre jusqu'à London, quoique en retard ; j'ai télégraphé au conducteur allant vers l'Est, afin qu'il ne se rencontra pas sur mon chemin jusqu'à Wardsville ; nous laissâmes London à 9.30 P. M., et nous avons parcouru 3¼ milles lorsque mon engin se brisa ; je fis mettre la lumière rouge en avant et je retournai à London à pied chercher une autre locomotive ; j'en eus une, et je redescendis jusqu'aux chars que je ramenai à London ; c'est cette circonstance qui m'a

A. CEDULE DES ACCIDENTS SUR LE GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DEPUIS L'OUVERTURE DU CHEMIN JUSQU'AU 1^{ER} NOVEMBRE 1854.

No.	Date.	TRAIN.						Endroit de l'accident.	Tués.	Blessés.	Domages payés.	REMARQUES.	
		Heure de départ.	De quel endroit.	Engin.	Conducteur.	No. et description des chars, etc.	Conducteur.						
1	1853.												
12	décembre	11.45 A. M.	Chutes de Niagara	Oxford	G. Williams	No. 2 bagage, No. 2, 16 8 passagers	Jones	1 mille Est d'Hamilton	Chauffeur		{ Domage à l'engin Do. aux chars }	£ s d. 35 0 0 13 0 0	L'engin vint en contact avec trois vaches et fut renversé en bas de la voie avec le tender, le char à bagage et deux chars à passagers. Le chauffeur fut gravement éraillé dans le passage entre l'engin et le tender, et mourut le jour suivant. Aucune autre personne ne fut blessée.
2	do	8.30 A. M.	London	Windsor	Graham	No. 1 bagage, No. 6, 8 passagers	Meston	Cape Town Creek	Chauffeur				L'engin et le tender déraillèrent en descendant la pente dans la tranchée de Copetown. Le char à bagage fut totalement détruit, et deux chars à passagers considérablement endommagés. Le chauffeur eut la cheville du pied éraillée entre l'engin et le tender, et mourut deux jours après, la gangrène s'y étant mise. La cause pour laquelle l'engin dérailla n'a jamais été constatée d'une manière certaine, mais il a été supposé, après un minutieux examen, qu'une route du sous-chaufiot principal de l'engin avait déraillé.
1	février	{ 4.50 P. M. 6.35 P. M.	London Hamilton	Kent Ontario	A. Pringle Kelly		McKenzie	Entre Dundas et le canal Desjardins, la pente en montant étant très forte de l'est à l'ouest, et l'accident arrivant dans une courbe			{ Domage au "Kent" Do. à l'Ontario }		Ici il y eut collision entre l'engin "Kent" et le train de fret et l'engin à gravier "Ontario"; les deux engins furent considérablement endommagés, mais il n'y eut personne de blessé. Le conducteur d'engin, Kelly, fut renvoyé du service de la compagnie.
25	do	3.10 P. M.	Hamilton	Oxford	A. Pringle			Dundas Trestle					Ici il y eut une collision entre "l'Oxford" et le " " causée par l'ordre donné à ce dernier par M. Greer de laisser l'Hamilton sans auparavant constater que la voie était libre.
15	mars	10.50 A. M.	Chutes de Niagara	Lincoln	Nicholson			11 milles Est de Chatham	Un homme tué.	Un homme gravement blessé			Ici c'est une collision avec un char à bras que quatre des hommes tenaient sur la voie; ils étaient tous ivres; l'un d'eux fut tué, et deux autres sérieusement blessés. Le train ne fut pas endommagé.
4	23 do	12.15 P. M.	Chutes de Niagara		G. Williams			Stoney Creek	Un homme tué sur la voie.				Cet homme était couché sur la voie, et comme il faisait noir, le conducteur de l'engin ne pouvait pas le voir. Il eut la tête coupée par la traverse du pilot. Le train ne fut pas endommagé.
5	22 avril	9 P. M.	London	Hamilton	Lopez	5 chars à fret	Geo. Dunkley	Woodstock	Geo. Coulson, tué sur la voie, ivre				Il était couché sur la voie dans l'état d'ivresse; il fut éraillé et tué par ce train dans l'obscurité.
6	16 do	10 A. M.	Windsor	Gazelle	T. Hall, Senr.		Mathews	5 milles ouest des Chutes de Niagara			{ Domage à l'engin Do. aux chars }		Cet accident fut causé par une grosse pierre tombée du côté de la tranchée. L'engin fut très endommagé, mais personne ne fut blessée.
7	1er juin		Chutes de Niagara				Worthington	15 milles Est de Chatham	W. D. Worthing				W. D. Worthington était conducteur de ce train. Il était penché sur le haut d'une des marches de la plateforme examinant une erapaudine, lorsque sa tête vint en contact avec une clôture à un croisement, et il fut tué instantanément. Le verdict fut rendu dans le sens de "mort accidentelle," quoique pas dans ces termes.
8	4 do	10 A. M.	Windsor	Reindeer	Horton		Cook	2 milles Est de Lobo	{ 5 Norvégiens 1 Américain }	Passagers 14 passagers			Une vache était sur la voie sur le sommet d'un haut terrassement, et ne fut aperçue par le conducteur que trop tard pour arrêter; les chars furent précipités en bas du terrassement, tuant six personnes et en blessant plusieurs autres. C'étaient tous des émigrants qui étaient supposés être venus de London le jour précédent, et qui s'en retournaient alors de Chatham, mais qui, comme il a depuis été constaté, avaient eu l'intention d'aller à Chicago, mais n'étant pas capables de parler l'anglais ils auraient été mal compris par le conducteur Mathews qui les laissa à Chatham, d'où le chef de station les renvoya de nouveau sur leurs pas, quoique leur bagage portât l'adresse de Chicago.
10	do	3.37 M.	Windsor	Stags	Kell		Woodhead	2 1/2 milles Est de Chatham		Thatcher, agent de maille			Le chef de station à Chatham fut condamné à l'amende d'une semaine de paie. Le vigneuxestre en chef à Chatham fut renvoyé. Le conducteur Mathews fut suspendu de ses fonctions pendant dix jours. Le jury du coroner rendit un verdict de "mort accidentelle," avec une recommandation à la compagnie de compléter la clôture le long de toute la ligne aussi promptement que possible. Un des essieux du tender se rompit. Le char à bagage et le bureau de poste furent sérieusement endommagés, et Thatcher, l'agent de la maille, eut le bras cassé.
19	12 do							1 mille Est de Woodstock	Donald McLeod, homme de guet.				Le défunt était ivre sur la voie, et il fut éraillé et eut le crâne brisé. Verdict du jury du coroner: "Que le défunt, Donald McLeod, "homme de guet du chemin de fer a été tué par un certain train d'engin qui lui brisa le crâne en morceaux, lui, le dit D. McL., "étant alors en état d'ivresse."
11	27 do	9 A. M.	Windsor	Woodstock	Pringle	3 1 ^{re} classe, 1 2 ^{me} , et 1 bagage	Hertford	1 mille ouest de Princeton	Deux tués	Six blessés	{ Domage à l'engin Do. aux chars }		Les poseurs de rails avaient enlevé au rail et négligé de mettre un signal, mais voyant approcher un train, l'un d'eux alla chercher un signal. Néanmoins, le train était si proche que quoique l'engin fut immédiatement renversé et que tout effort fut fait pour arrêter le train, on n'y put réussir; le résultat fut que deux personnes furent tuées, six blessées, et l'engin et les chars considérablement endommagés.
12	6 juillet	10.50 P. M.	Chutes de Niagara		Collinson		Mathews	Thorold	Sept tués				Le train passa par dessus deux chevaux au croisement de niveau E. de la station de Thorold, faisant par là dérailler plusieurs chars. Sept personnes (des émigrants) furent tuées, et plusieurs autres blessées; attendu que c'était la nuit, comme de raison le conducteur de l'engin n'a pu apercevoir les chevaux. Le train allait régulièrement alors, étant sur le point de traverser le pont tournant sur le canal Welland.
13	22 août	6.30 P. M.	Windsor	Sampson	Cox		Hawkins	Copetown	Michael Burke				Burke était ivre couché sur la voie, et, comme il faisait nuit, il ne fut pas aperçu par le conducteur et il fut éraillé et tué.
14	30 septembre	2 P. M.	Chutes de Niagara	Welland	Cox	3 chars à passagers et 1 char à bagage	Wallace	3 milles Est de Woodstock	Richard Cox				Cox tomba de l'engin pendant qu'il était occupé à regarder sur le côté, il fut gravement blessé et mourut peu de temps après. Verdict: "Mort accidentelle."
15	11 octobre	7 A. M.	London	Atlas	Young		Porter	Beachville	David Wiles				Wiles voyageait dans le train de fret, ayant de ses chevaux en soin, il essaya à sauter après que le train fut mis en mouvement, et il fut jeté en bas; les chars passèrent sur ses deux jambes et le tuèrent.
16	27 do	2 P. M.	Chutes de Niagara	Reindeer	Smith	1 Bag., 1 Exp. et maille 2 2 ^{ls} et 4 1 ^{rs}	Nutter	Baptiste Creek	22 tués	48 blessés			Cet individu était ivre couché sur la voie; et il ne fut aperçu du conducteur que quand il eut été frappé, en conséquence d'un amas de saletés qui le cachait. Il fut ramassé et transporté sur le train jusqu'à London où il expira le même soir. Le jury du coroner rendit le verdict suivant: "Tué par sa propre stupidité et son ivresse."
17	29 do		Windsor	Lightning			Melny	1 mille ouest de London	Nicholson				

retenu à London; l'accident survenu à la machine a fait perdre trois heures et quarante minutes; le parcours fut sans arrêt jusqu'à Windsor, excepté pour le train à fret qui nous attendait à Ekfred, et rien de fâcheux ne survint avant d'arriver à Baptiste Creek; après avoir fait rentrer (Martin) le garde-frein, je sautai en bas du char et courus à un chauffeur, James Finny; le garde-frein Cole a dit qu'il était chauffeur; je demandai où était l'ingénieur, Thomas Smith; la personne à laquelle je fis cette question ne savait pas où il était; le chauffeur était à l'eau; le garde-frein m'aida à l'en retirer: je demandai encore l'ingénieur et dans ce moment il se montra. Un M. Skell vint à moi et me demanda qui était ce chauffeur, et je le lui ai dit; il m'aida à éloigner un enfant du lieu de l'accident et il alluma un feu avec les débris du char. M. Thomas F. Meagher vint et nous aida du mieux qu'il put; et il s'enquit ensuite de la cause de l'accident; un des garde-freins, Wm. Cole, lui dit que nous avions heurté un train à gravier. Je suppose que quelques-unes des voitures servant à transporter le gravier se sont détachées des autres, et que les personnes conduisant ce train n'en n'ont pas eu connaissance; je ne pouvais savoir qu'un train à gravier était sur la route à cette heure. J'ai mis les hommes à retirer les morts et les blessés lorsque le feu a pu éclairer. Je me dirigeai vers l'avant de mon train et j'y rencontrai une personne, l'ingénieur du train à gravier, John Kettlewell. Je lui demandai, au nom de Dieu, pourquoi il se trouvait là? Il me répondit qu'il avait reçu ordre d'être en cet endroit; je dépêchai une personne à Chatham pour y avoir des secours et nous continuâmes à retirer les morts et les blessés. Je sus du chauffeur qu'il tournait vers l'Est; en faisant reculer la locomotive je vis quelle était sa position. Après la tombée du jour, entre 10 et 11 heures, j'allai chez Kettlewell et lui demandai qui lui avait donné ordre de se mettre sur la voie?—1). W. Twitchell, a-t-il répondu. Il me dit avoir refusé, mais qu'il y avait été forcé par une personne ayant plus d'autorité que lui, et qu'elle était personnellement responsable. M. D. W. Pollard était chauffeur des sablonnières; je lui demandai alors où étaient le conducteur et M. Pollard. Il me dit que le conducteur était allé à son logis et M. Pollard à Windsor. Je demandai ensuite le chauffeur de la sablonnière, il me répondit que le chauffeur aidait à transporter les morts et les blessés. J'écrivis une note au conducteur de venir avec ses hommes pour aider à débayer la voie. Je demandai de nouveau à l'ingénieur pourquoi il avait désobéi aux ordres; il me répliqua s'être adressé à M. Gregory, à Windsor, qui lui a dit que le conducteur avait des ordres et qu'il fallait qu'ils fussent obéis. Je lui demandai qui devait faire rapport lorsque les trains passèrent; nous avons, dit-il, le nettoyeur de notre locomotive, lequel est probablement tenu de voir aux trains lorsqu'il ne s'endort pas après que sa locomotive est nettoyée; il ne m'a pas dit le nom de cette personne. Je lui demandai s'il pensait que le train avait déraillé; il répondit à cette question, mais avec ambiguïté: il me dit que l'homme de quart lui avait donné à entendre que le train de l'express était passé, et il se mit à sanglotter et me quitta. L'homme de quart se trouvait là, il me fut montré, et je lui demandai: Est-ce vous qui êtes l'homme de quart? Il me répondit que oui. Le jour précédent, à environ 8 heures du soir, je lui demandai de quel côté il allait; à l'Est, me répondit-il. Je ne savais pas son nom alors; personne de ceux qui étaient présents le savait; il partit et je ne l'ai pas revu depuis. J'avais à mon train toutes les lumières ordinaires avec un gros réflecteur sur le devant. L'ingénieur et moi ne pouvions savoir que nous étions près du train à gravier. Les pavillons devaient être hissés pour m'empêcher de passer; la lumière de l'arrière ou lumière rouge est pour avertir les autres trains qui peuvent suivre. Je ne m'attendais pas plus à rencontrer le train à gravier sur la voie qu'une maison de brique ou un bateau à vapeur. Je demandai à mon ingénieur s'il avait vu les lumières du train à gravier, et il me dit que non. Ne vous ai-je pas fait dire par l'ingénieur du train à gravier, John Kettlewell, que le train de l'express avait passé

à une heure. Le témoin ne se rappelle pas qu'on le lui ait dit, quoique cela puisse être.

Par le surintendant de M. Harris, T. D. Randall.—Croyez-vous que ce soit le devoir de chaque homme qui appartient au train à gravier d'être au guet et d'attendre jusqu'à ce qu'il ait la certitude que le train de l'express soit passé?—Réponse—Non pas que je sache, mais il devrait y avoir un homme de quart occupé à faire le guet et à recevoir des informations des autres trains.

(Signé,) J. T. NUTTER.

Chatham, 28 octobre 1854.

Alors le juré a procédé à une visite sur le corps de Caroline Crandell, qui a expiré dans le char après son arrivée à la station du G. C. F. O. à Chatham; et il a procédé ensuite à prendre de nouveaux témoignages.

(Signé,) E. B. DONNELLY,
Coroner.

JOHN KETTLEWELL, de Sandwich, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis l'ingénieur du train à gravier; le feu pour élever la vapeur de ma locomotive fut allumé à 4½ heures A. M., le 27 du courant. J'examinerai ma locomotive et les lampes de l'avant; la température était très brumeuse. J'attendis les ordres du conducteur. Après avoir attaché les chars, je demandai à l'homme de quart, Patrick Pine, si le train de l'express allait vers l'ouest; il me répondit que ce train était entré sur la voie principale il y avait environ une heure et qu'il avait gagné à l'est du Ruisseau Janel, d'après les ordres du conducteur. C'est M. D. W. Twitchell qui est le conducteur. Je parcourus environ deux milles avec les chars; j'avais une lumière rouge sur l'avant de la locomotive, et une lampe tournante à signal sur le dernier char. Je n'ai pas vu le train de la malle qui allait vers l'ouest ni senti aucun choc avant que nous soyons venus en collision avec lui. En réponse à une question faite par un juré: Il était payé par M. Harris. Depuis le 10 juillet nous étions dans l'habitude de partir de 4 à 6 heures du matin. Six heures est le temps convenable pour le départ le matin. J'avais confiance dans l'homme de quart, Pat Pine; il avait toujours été attentif à ses devoirs, et ses habitudes étaient celles d'un homme sobre. Je reçois des ordres d'un conducteur seulement. Je dis à M. Nutter ce que Pine m'avait rapporté. M. Nutter avait un homme pour nettoyer sa locomotive et qui était aussi de quart; s'il n'était pas aller se coucher cette nuit là, il était endormi ou il avait mené quant au passage du train. Rien ne me fait croire que l'homme de quart Pine a pu être induit par quelqu'un à s'absenter. Nous faisons dix ou douze milles à l'heure lorsque la collision eut lieu. Pat Pine, l'homme de quart, était employé par M. Harris. Nous avons toutes les instructions de la compagnie sous forme de pamphlet. La locomotive allant à l'ouest aurait dû passer un peu avant dix heures la veille au soir; l'homme de quart avait fait le guet depuis le 9 courant; il avait fait jusqu'à quatre visites sur le chemin le jour, et le train de l'express n'était pas encore passé. Il était employé par M. Harris, d'après les ordres de M. Pollard. Les chars sortirent lorsque Pollard était de garde, et trois autres fois lorsque Twitchell y était. Je fis des remontrances à Twitchell contre ses démarches comme étant contraires aux règles imprimées de la compagnie, et le 13 je me plaignis à M. Gregory, à Baptiste Creek. Il ne me donna aucune réponse positive, mais le 14 il me donna une lettre pour M. McKenzie, le chef de mouvement de la compagnie. M. Gregory me dit que je n'avais encouru aucune responsabilité, ayant satisfait aux ordres du conducteur. Je me considérerai exempt des règles d'après la réponse de M.

Gregory. D'après ma connaissance, c'est la première fois qu'un officier de la compagnie ait vu qu'on ait ainsi dévié de règles établies pour notre gouverne et dont j'étais en possession ainsi que du tableau des heures pour lundi dernier. Les deux dernières fois j'étais sur la voie; j'y étais le 25 et le 26 courant. M. Harris me paie \$70 par mois; il est au fait de la règle générale No. 1, et par elle l'ingénieur connaît le devoir du conducteur; conséquemment, je savais que le conducteur s'était rendu coupable d'une négligence de devoir. J'ai entendu Twitchell dire qu'il avait reçu une lettre de M. Gregory et qu'il m'avait accusé auprès de ce dernier. Je ne connais rien du contenu de la lettre. Je sais que M. Gregory ne m'a pas tout à fait exempté de blâme pour être sorti lors que le train de l'express était sur la voie.

(Signé,)

JOHN KETTLEWELL.

Chatham, 28 octobre 1854.

JOSEPH HOLMES, étant dûment assermenté, dépose et dit:—Je réside à Clayton, comté de Joa, ville de Gottenburg. J'étais passager dans les chars lorsque la collision eut lieu. Je montai dans les chars au pont suspendu pour aller à Détroit. J'étais dans le second char de première classe lorsque le choc eut lieu, et je fus renversé le long d'un poêle. Je me relevai et me dirigeai vers la porte de devant, mais je ne pus sortir par là; je sortis par la porte de derrière. Il faisait très noir, mais je pus m'apercevoir, une fois près des chars de deuxième classe, qu'ils avaient été mis en pièces; à l'aide d'une faible lueur qui venait de la locomotive, je pus distinguer ça et là quelques morts et des blessés ainsi que quelques personnes qui prodiguaient des secours à ces derniers; les morts furent mis en rang à côté de la voie et couverts, et les blessés furent placés dans les chars aussitôt qu'il fut possible. J'aidai M. Nutter, le conducteur, à secourir les blessés. Sur le nombre de personnes mortes j'en connaissais six, deux tantes, deux oncles et deux cousins à moi, Peter Bodfield, Martha Bodfield, son épouse, Nathaniel Oaks, Orelia Oaks, son épouse, Cornelius et Daniel Oaks, leurs fils; ce sont les corps de ces personnes que le corps de juré a examinés en ma présence. M. Nutter, le conducteur, s'est montré très charitable par ses soins envers les blessés et les passagers.

(Signé,)

JOSEPH HOLMES.

Chatham, 28 octobre 1854.

EDWARD JAMES McLEAN, de Rochester, dans le comté d'Essex, après avoir été dûment assermenté, dépose et dit:—Je suis du train à gravier de la C. C. F. O., pour tenir compte de la quantité de gravier pris des carrières et de la distance que le train parcourt. J'étais sur le train hier à matin à 5 heures environ, lorsque la collision eut lieu. Je remarquai premièrement que la locomotive du train de l'express lâchait sa vapeur, et je sentis une secousse qui me renversa sur le bois et le contre-coup me rejeta ensuite vers le chauffeur. Je montai sur le train à la sablonnière avant cinq heures du matin. Je fis entrer le train sur la voie. Il y avait un homme à l'aiguille, mais je ne le connais pas. Je vis l'ingénieur et le conducteur à la sablonnière. Ce dernier dit à l'ingénieur qu'il devait se diriger à l'est du ruisseau Janet avec le train chargé. Je crois que c'était l'homme de quart employé par M. Harris, qui a entrepris de fournir le gravier. Cet homme de quart se rendit chez le déposant le matin de l'accident, savoir: le 27 octobre courant. Je n'ai pas entendu dire à l'homme de quart que la voie était libre ni que le train fut passé. J'étais au service de la compagnie depuis

la veille seulement. Je n'avais aucune appréhension. Je pensais que tout était bien. Je n'avais aucun contrôle sur le train à gravier une fois en marche sur la voie. La voie principale a une aiguille à laquelle vont se joindre deux embranchements qui mènent à la sablonnière. La sablonnière est sur le bord du lac. Interrogé par M. Twitchell :—J'ai été éveillé tout le temps après que les voitures à gravier ont été parties et qu'elles ont parcouru environ $2\frac{1}{2}$ milles.

(Signé,)

E. J. McLEAN.

Chatham, 28 octobre 1854.

D. W. TWITCHELL, de Tilbury Ouest, après avoir été dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis le conducteur du train à gravier à Baptiste Creek, et j'agissais comme tel le matin de la collision. Je suis employé par G. F. Harris. L'entrepreneur (pour fournir le gravier) donna ordre à l'ingénieur de se mettre en route le matin du 27 octobre courant. L'homme de quart, sur la demande que je lui fis, me dit que le train avait passé à l'ouest. Je connaissais Pat Pine, l'homme de quart, depuis deux mois. Pine a toujours été à ma connaissance sobre et ponctuel. Il avait ordre de faire le quart tous les soirs. L'heure ordinaire de départ le matin est à six heures en été, et dernièrement, comme les trains n'étaient pas réguliers, il a été décidé de partir plus matin, entre 4 et $5\frac{1}{2}$ heures. Je suis sur ce train depuis le 26 septembre. J'avais parcouru environ $2\frac{1}{4}$ milles quand la collision eut lieu. J'étais sur le devant du premier char. Je vis le train de l'express approcher et je tournai le côté rouge de la lampe tournante pour avertir mon ingénieur d'arrêter, et je sautai à terre. En sautant, des éclats du train de l'express passèrent par-dessus moi. Le temps était très noir et brumeux. L'homme qui était à côté de moi fut tué,—c'était un noir. J'aurais porté la lumière quand même j'aurais vu moi-même partir le train de l'express. Je ne me rappelle pas que l'ingénieur m'ait réprimandé pour m'être mis sur la voie à l'heure que le train passe ; mais après réception de la lettre de M. Gregory, je dis à l'ingénieur : Jack, vous avez porté plainte contre moi. Sa réponse fut affirmative, personne ne l'a nié. Depuis la réception de la lettre de M. Gregory, M. Muir a écrit pour dire que toutes les fois que les trains seraient en retard d'une demi-heure, le train à gravier pourrait partir. La lettre était adressée à M. Pollard. Le 25 courant, je parcourus environ 1,500 pieds, à partir de Paiguille. J'ai vu l'homme de quart hier, vers dix heures, et je lui dis :—Il m'a semblé, Pat, que tu m'as dit que le train était passé ? Il a répondu qu'il le croyait passé à 11 heures la veille. Quelques jours avant, je lui avais recommandé de faire attention et de ne pas dormir, attendu que ce serait une chose affreuse de rencontrer le train de l'express. Son devoir était de faire le quart et de nous appeler. Je vis Pat le matin. Kettleworth, qui est un homme de quart fidèle, n'a pas dû manquer d'attendre pendant longtemps pour voir passer le train. Si je l'avais trouvé coupable d'un mensonge, j'aurais porté plainte contre lui et je l'aurais renvoyé. Il est allé une fois sur la voie dans le temps que le train de l'express devait y être, et M. Bunker, M. Pollard et le témoin se consultèrent pour charrier le gravier ; c'était le 25 et le 26 courant. M. Bunker voulait du gravier et il dit qu'il pouvait bien y aller, vu que la distance était si courte et qu'il y avait assez de temps pour le verser sur la voie, qu'il n'y avait aucune raison de rester inoccupés quand il y avait du remplissage à faire si près. J'ai un livre d'instructions ; je suis au fait de ces instructions ainsi que de celles contenues dans le livre rouge. Je suis allé sur la voie une ou deux fois à l'heure où le train de l'express devait s'y trouver. Je sais que ce n'était pas mon devoir ; et si j'y suis allé c'était alors par ignorance. Suivant ma montre je ne suis jamais allé à ma connaissance sur la voie pendant les heures dédiées au train

de l'express avant la lettre de M. Gregory. J'ai souvent demandé à J. Hogan quelle était l'heure au juste (a Baptiste Creek); j'ai cru que cet homme de quart m'avait trompé. Je ne l'ai pas arrêté, j'avais tant à penser en cette circonstance. Pine était engagé par moi et instruit de ses devoirs. J'avais reçu ordre de M. Pollard d'agir ainsi. L'homme de quart était payé par M. Harris et non par la compagnie.

(Signé) T. W. TWITCHELL.

Chatham, 28 octobre 1854.

D. W. POLLARD, de Baptiste Creek, Tilbury Ouest, après avoir été dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis chargé de l'empierrement a Baptiste Creek sous M. Harris. Mon contrôle sur le train à gravier n'est que pour indiquer quand il doit partir et quand il ne le doit pas quand les trains doivent arriver. Je n'étais pas aux sablonnières hier matin. J'étais à Windsor quand l'accident eut lieu. L'homme de quart était employé par M. Harris. Ses devoirs étaient de guetter le train, tenir la locomotive nette et faire le quart pour les trains réguliers du soir. Le conducteur ne peut faire autrement que de se fier à l'homme de quart. Je n'ai jamais à ma connaissance donné ordre à M. Twitchell de se mettre sur la voie pendant les heures que le train de l'express devait y être. Je m'intormai à l'homme de quart, P. Pine. J'ai aujourd'hui en ma possession un livre d'instructions à couvert rouge et le tableau des heures d'arrivée et de départ de lundi dernier. J'ai reçu une lettre de M. Muir m'enjoignant, lorsque les trains à fret et à passagers sont en retard d'une demi heure, de sortir avec le train à gravier. Il a été question entre MM. Bunker, Twitchell et moi, de faire du remplissage à une petite distance avec les trains à gravier. Je ne sais pas ce que M. Bunker a pu dire relativement à l'heure où le remplissage devrait se faire. Je ne crois pas que c'est enfreindre les instructions que de sortir après que le train des chars a passé Baptiste Creek pour aller à l'est, vu que le train de l'express allant à l'ouest ne peut venir qu'une heure ou plus après, et que dans ces circonstances il ne pouvait être attendu. Mon principal devoir est de fournir toutes les choses nécessaires à l'exécution des travaux, et je n'ai reçu aucun ordre de M. Harris de mettre le train à gravier sur la voie en d'autre temps que les heures ordinaires, ni d'enfreindre aucune des règles de la compagnie. Je n'avais pas d'autres instructions que celles contenues dans mon livre rouge, lorsque j'étais conducteur du train à gravier à l'autre extrémité de la route.

(Signé) D. W. POLLARD.

Chatham, 28 octobre 1854.

THOMAS C. GREGORY, ingénieur résidant de la division ouest du G. C. F. O. à Windsor, dans le comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—MM. McKenzie et Kettleworth m'ont appris que les trains à gravier étaient sur la ligne pendant les heures du train de l'express, contrairement aux règles de la compagnie. J'ai dit à Kettlewell que je croyais le conducteur responsable, et peu de temps après j'ai écrit à M. McKenzie la lettre No. 6, lui enjoignant de voir à ce que M. Twitchell ne se mit pas sur la voie à l'heure où le train de l'express y était, et de se conformer en tout point aux règles qui veulent que la ligne principale soit libre vingt minutes avant l'heure à laquelle le train passe. Je n'ai eu aucune information que les règles aient été enfreintes depuis que j'ai écrit à M. McKenzie à venir jusqu'à ce jour. Je considère les règles imprimées parfaitement bonnes si elles sont suivies par les employés de la compagnie, vu qu'elles paraissent

sent avoir été rédigées avec soin et n'être défectueuses sur aucun point particulier. L'administration de ce chemin est très soigneuse quant à la conduite de ses trains et à l'égard de la sûreté des passagers. Il n'est pas à ma connaissance que M. Brydges, ou quelque autre personne du bureau ait manqué de veiller à la sûreté des trains et des passagers. Il y a du danger lorsqu'une clôture est à terre et que des chevaux et des bêtes à cornes se mettent sur la voie. M. Pollard ne m'a pas averti que les trains à gravier arrivaient plus à bonne heure que d'ordinaire.

(Signé,)

THOMAS C. GREGORY.

Chatham, 28 octobre 1854.

WILLIAM SCOTT, de Windsor, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Nous laissâmes Windsor dans la soirée du 26, à l'heure où le train part, à 7. 10. Nous passâmes le train à Rochester, 19 milles de Windsor. Je demandai au conducteur si nous avions d'autres trains à passer; il me dit qu'en effet nous devions passer un autre train à Thamesville. Nous avons laissé Ingersoll à 8. 20, juste deux heures en retard, suivant le tableau des heures à Wardsville. J'ai cru comprendre qu'un message avait été envoyé par le conducteur du train de l'est à l'effet de l'empêcher d'être sur la voie. A Eckfrid, nous passâmes l'autre train qui avait laissé Windsor quatre heures avant nous, et nous nous rendîmes à Lobo. La nouvelle circula sur le train que l'engin du train de l'express Ouest s'était brisé à cinq milles de ce côté-ci de London. Nous allâmes doucement jusqu'à London, où nous arrivâmes à environ un heure A. M. Vers une heure et demie, j'ai entendu le train partir pour l'Ouest, il était en retard de près de sept heures. Attendu que les trains marchent si souvent en dehors des heures fixées, la compagnie devrait avoir un homme de quart à chaque aiguille sur la ligne principale et ne pas les confier aux hommes employés par les conducteurs. C'est la coutume de toutes les compagnies de chemin de fer de nommer elles-mêmes des hommes de quart, et lorsque j'étais ingénieur de division, je fus informé par M. Brydges que le département du trafic devait placer des hommes à toutes les aiguilles. C'est un peu trop s'aventurer que d'envoyer une locomotive à cinq ou six milles pour faire du remplissage sans considérer ce qui peut en résulter; si encore cela n'arrivait qu'une fois, ce ne serait pas aussi grave, mais cela a lieu fréquemment. Les locomotives actuelles qui sont maintenant employées au remplissage ne sont pas faites pour les longs trajets, et si cela continue, il y aura souvent des accidents. Je crois que c'est le chemin le plus mal conduit de l'Amérique. Après l'accident du 3 juin à London, M. Brydges me dit d'avancer le clôturage, quand même cela coûterait une année de revenu. J'envoyai au lac Huron chercher du bois. Je n'ai pas eu l'argent. Il me fallait mille louis pour finir les clôtures et les réparer. Le système suivi sur les chemins américains est de donner à un train la droite des chemins après qu'un autre est en retard. Je crois que c'est un mauvais système de se servir du télégraphe. J'ai suggéré qu'il devrait y être fait des gares d'évitement à tous les sept ou huit milles afin d'éviter tout danger sur une longue voie. Je ne sais rien quant au dernier accident. Une personne stationnée sur un chemin de fer devrait être au fait de toutes les irrégularités des divers départements. Un conducteur n'est pas excusable de se mettre sur la voie quand les règlements de la compagnie le lui défendent. Il y a environ trois semaines, je montais et à une distance d'à peu près trois milles de Chatham, nous rencontrâmes un autre train express, lequel fut obligé de retourner à Chatham. Il est impossible qu'un homme de quart puisse pas avoir connaissance d'un train lorsqu'il passe; quant même la nuit serait noire, le temps brumeux et qu'il serait endormi dans sa boîte, il ne pourrait passer sans qu'il le sût. J'ai été employé pendant

16 ou 18 mois par la compagnie du grand chemin de fer occidental comme ingénieur de division. La compagnie s'est dispensée de mes services il y a environ trois mois. C'est la coutume générale en Angleterre d'avoir un homme de quart à tous les croisements, mais non dans les États-Unis, sauf quelques exceptions. Je n'ai jamais dit à M. Brydges que j'approuvais l'administration du chemin.

(Signé,) WILLIAM SCOTT.

Chatham, 28 octobre 1854.

CHARLES JAMES BRYDGES de la cité d'Hamilton, comté de Wentworth, après avoir été dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis le directeur gérant de la compagnie de G. C. F. O. depuis deux ans. J'ai consacré beaucoup de temps et d'attention à rédiger les règls et réglemens, qui sont contenus dans le livre rouge No. 1. Je les crois tout à fait suffisants si les employés du chemin savent s'y conformer. J'ai mis tout le soin que permettaient mon jugement et mon expérience en rédigeant les réglemens afin d'exempter de tout danger les trains et les passagers. Je suis venu ici exprès pour offrir mes services dans l'enquête sur cet accident déplorable. Il y a quelques mois, je reçus de M. Scott une lettre à laquelle je ne m'attendais pas ; il me parlait hautement de la manière dont les affaires de la compagnie étaient conduites. Le témoignage de M. Scott étant tout à fait extraordinaire, je ne puis produire la lettre aujourd'hui, mais je la produirai lundi. Le chemin de New-York et Erié, qui est reconnu pour être le meilleur sur ce continent, fait fonctionner ses trains seulement et exclusivement par des avis télégraphiques. J'ajouterai à ce qui précède que, suivant mon jugement et l'expérience que j'ai acquise, un parcours aussi considérable à faire que celui de ce chemin ne peut facilement l'être avec sûreté sans l'aide du télégraphe. C'est une expérience de douze années acquise tant ici qu'en Europe qui ne fait parler ainsi.

(Signé,) C. J. BRYDGES.

Chatham, 28 octobre 1854.

A l'enquête du coroner tenue à Chatham, le 29 octobre 1854, le jury fut appelé (la cour étant ajournée) à visiter le corps de Thomas Ringston, qui est mort à la résidence des Sœurs de Charité. Le dit Thomas Ringston eut la jambe amputée dans les chars se rendant à Chatham après l'accident du 27 courant. Le jury se retira alors pour se réunir lundi, le 30, à 6. P. M.

(Signé,) E. B. DONNELLY, coroner.

Le jury ayant appris la mort de Robert Mitchell, une des personnes blessées lors de la collision, se rendit pour visiter le corps, après quoi il se retira pour s'assembler au temps fixé.

E. B. DONNELLY.

Chatham, 29 octobre 1854.

Deux enfants étant décédés, le jury s'est rendu pour faire la visite des corps dont l'un, d'environ 5 ou 6 ans, est supposé être celui d'Eliza Robinson, l'autre, celui d'un enfant à la mamelle, nom inconnu. Le juré continua ensuite à prendre de nouveaux témoignages.

(Signé,) E. B. DONNELLY,
Coroner.

Chatham, 30 octobre 1854.

DANIEL MORAN, de Tilbury Ouest, comté de Kent, après avoir été dûment assermenté, dépose et dit :—J'étais employé au réservoir à pomper et verser l'eau la veille de l'accident. M. Pollard était au réservoir. Je lui fis observer qu'il faisait de rudes travaux en ce temps-ci. Il répliqua qu'il y avait six trains de sortis ce jour-là. Je lui fis remarquer qu'il se trouvait sur la voie en même temps que le train de l'express. Il répondit qu'il était aussi bon pour lui d'être renvoyé par la compagnie pour faire du bon ouvrage pendant les heures du train de l'express que de l'être par celui qui l'employait pour en faire du mauvais. Cette conversation eut lieu la veille de la collision.

(Signé,)

^{sa}
DANIEL X MORAN.
marque

Chatham, 30 octobre 1854.

WILLIAM SCOTT est interrogé de nouveau :—Il a été employé comme ingénieur de division par la compagnie. Il croit nécessaire qu'un homme de quart soit nommé pour chaque voie communiquant d'une sablonnière au chemin. Il fit part de cette opinion à M. Brydges, quant à la nécessité d'avoir un homme de quart à cet endroit-là. Il se rendit à Chatham pour voir ce qui s'y passait, et il lui fut demandé par un jury de se rendre à l'enquête du coroner pour y donner son témoignage. Il serait venu dans tous les cas l'offrir. Il croit que c'est le devoir de tout homme de venir de l'avant dans un pareil cas. Si le témoin eut été aux sablonnières, il ne serait pas sorti par une nuit brumeuse. L'aiguilleur de la sablonnière n'est pas ordinairement un homme de quart. Lorsque le témoin était en charge de cette sablonnière, il avait toujours un homme de quart, dont le devoir était de voir à ce que la voie fut libre et chasser les animaux qui se trouvaient dessus.

(Signé)

WILLIAM SCOTT.

Chatham, 30 octobre 1854.

La cour s'ajourne au lendemain soir à 7 heures.

Chatham, 31 octobre 1854. Le jury d'enquête s'assemble, et les noms des jurés étant appelés, la cour procède aux affaires.

THOMAS C. GREGORY, étant déjà assermenté, dépose et dit :—Au lieu de dire à mon premier interrogatoire que le train à gravier s'était mis en marche pendant les heures du train de l'express, mon intention était de donner à entendre que le train s'était mis en marche trop tôt pour les heures du train de l'express. Je n'ai jamais su qu'il y eût un homme de quart à la sablonnière. Le conducteur est responsable si le train à gravier est sur le chemin pendant les heures du train de l'express, et il croit qu'il est de son devoir de s'assurer si ce train est passé; dans ce cas d'incertitude il ne doit pas le sortir, et la compagnie ne pourrait que l'approuver sur cela.

(Signé,)

THOMAS C. GREGORY.

Chatham, 31 octobre 1854.

PATRICK PINE, de Tilbury Ouest, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit : Je suis engagé depuis 24 jours pour travailler aux sablonnières sur la rive du lac. Je ne savais pas alors que M. Twitchell était l'agent de M. Harris. Mon devoir à la sablonnière était de nettoyer l'engin et d'élever la vapeur le matin ; je n'ai rien fait autre chose. Je n'ai pas touché aux aiguilles. Je mis environ 3 heures à essuyer l'engin. J'entrai avec la locomotive un peu après la brume. Je couchai à la maison de pension. La locomotive partit à 4 heures. Je ne pus dor-

mir après avoir nettoyé l'engin. Je n'avais pas ordre de faire le quart. J'avais aussi le feu du cure-mole à allumer avant celui de la locomotive. Je me rappelle le jour que l'accident eut lieu. Je conversai avec M. Kettlewell. J'allai chez lui l'éveiller. Rendus à la locomotive, il me demanda s'il avait passé un train, je lui dis que j'en avais entendu un allant vers l'est. Il ne me demanda pas quel train c'était. Je lui dis que ce train était passé vers minuit ou une heure. Je vis M. Twitchell, mais je ne l'éveillai pas ce matin là. Je conversai avec M. Kettlewell en dehors de la maison. Je vis M. Twitchell sur le cure-mole, où il me demanda si j'avais appelé les garçons, et je lui répondis non. Il ne me questionna plus à l'égard du train. Je ne sais pas dans quel but M. Kettlewell me demanda si le train était passé. Je gardai l'aiguille pendant une journée lorsque l'aiguilleur était malade. Je ne le connais pas. J'ai entendu, mais je n'ai pas vu le train passer le soir. En faisant attention, j'aurais pu dire où s'en allait le train. Thomas Bains était présent lorsque M. Twitchell m'engagea. Si je m'en allai le jour de la collision, c'est que M. Pollard m'avait permis de partir. Je ne les ai pas vu partir ce matin là. J'ai entendu parler pour la première fois de l'accident peu après m'être mis au lit. Avant le jour je l'entendis dire par un nègre qui était dans la cuisine. Je me levai et me rendis vers les chars qui se trouvaient à environ un quart de mille de la pension. Je rencontrai M. Twitchell et lui demandai ce qui était arrivé,—il me dit n'en rien savoir. Il me dit quelques instants après que le train de l'express était venu en collision avec le sien. Twitchell était seul. Il commençait à faire jour alors. Il me demanda si je savais la cause de l'accident ; je lui dis n'en rien savoir. Je n'avais ni livre ni tableau des heures et je n'en ai jamais eu non plus. Je ne savais pas que l'on attendait un train venant de l'est. M. Twitchell me demanda d'aller avec lui pour demander quelques hommes de la compagnie afin de se rendre jusqu'à Windsor dans un car à bras. Les hommes refusèrent. Twitchell ne dit pas dans quel but il voulait aller à Windsor. Je vis ensuite le conducteur à Baptiste Creek. Je n'eus là aucun entretien avec l'ingénieur. M. Kettlewell m'apostropha en me disant Pat, coquin, pourquoi m'as-tu dit que le train était passé. En disant que le train était passé, j'ai voulu dire qu'il allait à l'est, lui ai-je répondu. Je vis M. Pollard à 4 heures P. M. environ. J'allais trouver M. Masson, et me sentant fatigué je me suis assis là. Je me dirigeais vers la maison de pension quand M. Pollard me rejoignit en me disant que j'avais bien fait de m'esquiver. Pourquoi ? lui ai-je demandé. L'on va te faire arrêter me dit-il. Je n'ai aucune peur, lui ai-je répondu, car je ne suppose pas que l'on veuille me faire du mal. M. Pollard ajouta que si l'on m'empoignait l'on m'en ferait. Cela ne m'effraya pas. Je lui dis qu'il m'était impossible de m'en aller vu que je n'avais pas d'argent pour me rendre jusqu'au Détroit. Tiens, me dit-il alors, voilà deux piastres, et cela te mènera au Détroit. Je pris l'argent et montai en haut avec M. Pollard chercher mes bardes, mais il me dit de laisser mon sac et qu'il me l'enverrait par la poste et mon argent. Je suppose que ces deux piastres comptaient sur mes gages. J'allai au détroit. J'eus un entretien avec M. O'Connor, à Windsor, samedi, et je lui dis que j'allais me rendre. J'ai agi ainsi parce que j'ai vu mon nom mentionné dans les journaux comme homme de quart. M. O'Connor me dit qu'on ne pensait me faire aucun mal. Je retournai au Détroit et je suis revenu ce matin. J'ai entendu dire à quelques personnes que l'on me cherchait. J'ai vu M. Kettlewell à Windsor ce matin. Je suis allé au Détroit à pied. M. Pollard m'a dit que si je ne me dépêchais pas, les chars allaient donner après moi. Je n'ai jamais vu personne veiller la nuit. On avait l'habitude de m'appeler homme de quart. Je n'ai jamais dit à M. Nutter que j'avais informé M. Kettlewell que le train était passé à environ huit heures la veille. M. Nutter m'a demandé si j'étais homme de quart et je lui ai répondu affirmativement. J'étais debout depuis la veille de l'accident. Je rencontrai M. Mason le matin ; je lui appris l'accident en lui di-

sant qu'on me l'attribuait. Je ne suis pas à blâmer, du moins M. Masson m'a dit qu'il pensait que je ne l'étais pas. Pollard me pressa de partir pendant trois quarts d'heure. Je suppose que c'est par amitié qu'il me conseillait ainsi. Je suis resté à Détroit jusqu'à ce matin. Les hommes qui ont refusé d'aller à Windsor sont Mick Conlin, Matthew Innis et Pat Golden, ils ont tous parlé. J'ai reçu des ordres de M. Twitchell et de M. Kettlewell à l'égard de la locomotive.

(Signé,)

PATRICK PINE.

Chatham, 31 octobre 1854.

THOMAS MASON, de Tilbury Ouest, comté d'Essex, étant dûment assermenté dépose et dit :—A mon retour de l'endroit où a eu lieu la collision, je rencontrai M. Twitchell, qui vint jusqu'à ma demeure, qui est à une distance d'environ 300 verges du cure-môle. Une fois rendu, je conversai avec lui, et il me demanda de le tenir caché jusqu'à ce qu'il put savoir où les choses en étaient. Je lui répliquai de rester ferme, de se tenir comme un homme, et de ne pas prendre la fuite pour quelque considération que ce fut. Il me demanda permission de rester chez moi pendant deux ou trois heures, ce à quoi j'ai consenti ; en retournant pour la seconde fois du lieu de l'accident, M. Twitchell s'écria : Mason ! pour l'amour de Dieu, que vais-je faire ? Je lui conseillai d'aller à sa maison de pension et de n'y pas bouger. M. Twitchell laissa mon logis et je l'accompagnai partie du chemin qu'il avait à faire et en le persuadant de rester ferme. Des constables de Chatham vinrent chez moi s'enquérir de M. Twitchell. Il était environ 6 heures P. M. Je leur donnai toutes les informations que je pus, et j'envoyai un homme avec eux pour le trouver. Il n'y avait aucune personne présente lorsque cette conversation eut lieu entre Twitchell et moi. Twitchell m'a dit en s'écriant : Au nom de Dieu, que vais-je devenir, j'ai donné la mort à 40 ou 50 pauvres malheureux qui ne m'ont jamais fait aucun mal ! Je serai pendu je présume ! Il pleurait pendant tout ce temps. MM. Pollard et Twitchell ont été ensemble pendant quelques instants dans le haut de ma maison. M. Twitchell envoya chercher M. Pollard afin d'être conseillé par lui sur ce qu'il devait faire. C'est après que Pollard et Twitchell eurent été ensemble que le premier alla vers la cure-mole, où se trouvait Pine. Je n'eus aucune peine à faire traverser à Pine la rivière pour se rendre à Windsor. L'hiver dernier, j'avais le contrat à la sablonnière, et j'avais un aiguilleur. Nous ne marchions que durant le jour et sans homme de quart. J'ai vu Kettlewell le jour de l'accident, mais il n'en n'a pas été question entre nous. J'ai été à la sablonnière pendant près de cinq mois. M. Scott était alors l'ingénieur. J'ai eu la garde de la sablonnière pendant les mois de janvier, février, mars, avril et partie de mai. Pendant ce temps ni M. Scott, ni la compagnie n'avaient un seul homme pour veiller sur la voie ou pour en chasser le bétail. M. Scott a voyagé sur la voie pendant une, deux ou trois semaines. Je ne puis dire si M. Scott avait un homme de quart lorsqu'il était à la sablonnière.

(Signé,)

THOMAS MASON.

Chatham, 31 octobre 1854.

THOMAS SMITH, de London, comté de Middlesex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—J'étais l'ingénieur du train de la malle qui va à l'est et qui est venu en collision le 27. La locomotive porte le nom de *Rein Deer*. La nuit était très noire et le temps brumeux. Je n'avais aucune idée qu'il put y avoir un train devant moi. Je vis une espèce de lueur blafarde et le choc eut lieu presque au même instant. Je n'eus pas le temps de faire jouer le sifflet.

Je me cramponnai au char jusqu'à ce qu'il eût versé, et alors je me traînai parmi les débris, la vapeur et l'eau pour sortir. Je pensai avoir heurté un train. J'étais sous l'impression que la voie était parfaitement libre. Cette lueur était à une distance de dix ou douze verges lorsque je l'aperçus. Le conducteur du train à gravier vint demander s'il n'y avait pas quelque personne de blessé, dit que c'était une malencontreuse affaire, qu'ils étaient déjà sortis quelquefois comme cela le matin et qu'il s'attendait que quelque accident aurait lieu. Il croyait la voie libre depuis Ekfrid. Le conducteur et M. lui avaient dit que la voie serait libre. Il y a onze ans que je dirige des locomotives. J'ai vu ensuite la locomotive allant à reculons avec le train à gravier, elle portait le nom de *St. Lawrence*.

(Signé,)

THOMAS SMITH.

Chatham, 31 octobre 1854.

G. F. HARRIS, d'Hamilton, dans le comté de Wentworth, étant dûment assermenté, dépose et dit:—Dans mon contrat avec la compagnie du grand chemin de fer occidental, il n'est pas dit que la compagnie devra avoir un homme de quart à part du mien ; il n'y est rien dit au sujet d'un homme de quart. Le conducteur de la locomotive, le chauffeur et l'aiguilleur sont les seuls officiers mentionnés dans le contrat. Je ne sais pas si mon conducteur a engagé Pine pour surveiller le passage des trains comme pour nettoyer l'engin et allumer le feu pour élever la vapeur, mais il aurait dû le faire ; c'est la coutume sur toutes mes sablonnières, excepté pour celle qui est éloignée du chemin à Stoney Creek. Il y en a besoin de deux, un à la sablonnière et l'autre sur la ligne régulière du chemin. J'ai pris possession de la sablonnière le 19 mai ou le 19 juin, je ne sais plus lequel. Je crois que c'est le devoir du conducteur de nommer et surveiller l'homme de quart, le garde frein et l'aiguilleur, et qu'il est responsable pour l'exécution de leur devoir. J'ai écrit à M. Pollard pour qu'il vit à ce que M. Twitchell eût toutes les instructions de la compagnie. J'ai suggéré que M. Twitchell fut nommé conducteur, et M. Gregory y a consenti. Le chauffeur ne peut pas avoir de contrôle sur le conducteur si ce dernier fait son devoir conformément à ses instructions. Ni le chauffeur ni l'entrepreneur n'avaient de contrôle sur moi lorsque je parcourais la voie principale. J'ai donné ordre à M. Pollard d'avoir des hommes de quart à toutes les autres sablonnières où il avait été. Je considérais aussi nécessaire d'avoir un homme de quart aux sablonnières qu'un conducteur de locomotive. Pollard savait cela, et il avait reçu ordre d'en faire part à Twitchell en lui remettant les autres instructions de la compagnie. J'ai été occupé pendant les huit dernières années sur douze chemins différents, et je n'ai jamais vu que l'homme de quart déviait de la coutume d'essuyer la locomotive, d'allumer le feu pour élever la vapeur, éveiller les hommes et guetter le passage des trains de nuit. Je me suis plaint à M. Brydges que les trains étaient irréguliers et que je ne pouvais avoir mon gravier assez vite, et je demandai permission de me mettre sur la voie, durant les heures du train de l'express, lorsqu'il était en retard, en mettant les signaux,—ce qui me fut refusé. Ce pourparler eut lieu dans le mois dernier, il y a environ trois semaines, et je n'en ai plus parlé. Je n'ai jamais dit à mes hommes d'agir à l'encontre des règles de la compagnie. J'étais muni de livres et de tableaux des départs par la compagnie. L'homme de quart ayant à essuyer l'engin, allumer les feux et d'autre ouvrage à faire, cela devrait suffire pour le tenir éveillé. Les conducteurs du train de l'express ne peuvent ignorer où sont les sablonnières, et ils font toujours entendre le sifflet avant de les approcher.

(Signé,)

G. F. HARRIS.

Chatham, 31 octobre 1854.

Chatham, 1er novembre 1854.—La cour s'étant assemblée, les témoins sont inscrits comme suit :

GEORGE SMITH, de la ville de Chatham, comté de Kent, étant assermenté, dépose et dit : Je travaille au cure-môle depuis environ un mois. Je connais Pat Pine. Je conversai avec lui avant l'accident. Il m'a dit que son devoir était de laver et nettoyer l'engin. Il ne m'a jamais dit être employé à guetter les trains. Cette conversation eut lieu avant l'accident. M. Pollard m'a employé pendant un mois et onze jours. Pine était là avant moi. J'ai entendu parler de la collision. Quelques minutes après l'accident, j'ai rencontré M. Twitchell en me rendant au lieu de l'accident ce matin là. J'entendis Kettlewell dire que le temps était si brumeux qu'il ne pouvait y voir et que c'était un accident déplorable. J'appris que Pine s'était enfui ; Charles Scott l'a dit, et ce dernier le croyait enfui parce que probablement il était en danger. L'on ne pouvait entendre le train passer où je couchais, même éveillé. Les trains de l'express n'avaient pas l'habitude de faire entendre le sifflet, excepté lorsqu'ils étaient prêts d'arrêter à Baptiste Creek, ou quelque chose sur la voie. Je crois que Pine connaissait les noms des différents trains. Je savais toujours le soir quelle direction prenaient les trains, sans aller à l'endroit où Pine lavait l'engin, qui est à environ 25 verges de la voie. Les hommes étaient plus près de la voie principale la nuit que le jour au travail. Pine était plus près de la voie que les autres. Quand le vent soufflait du lac et que les lames venaient se briser sur la rive, il pouvait encore entendre les trains passer. Pine devait allumer les feux du cure-môle assez à bonne heure pour que la machine put fonctionner à quatre heures, A. M. Le cure-môle était au service de M. Harris.

(Signé,)

GORGE ^{SA} SMITH.
marque.

THOMAS HIGGINS, de la cité de Détroit, état du Michigan, étant dûment assermenté, dépose et dit :—J'ai agi comme conducteur du train de la sablonnière sur le lac St. Clair, sous la direction de M. Harris, depuis le 26 mai jusqu'au 22 septembre 1854. Pendant que j'étais sur ce train, je savais qu'il circulait sur la voie pendant les heures du train de l'express ; nous nous sommes mis sur la voie deux fois pendant le jour sous ma propre responsabilité, sans qu'aucun des officiers de la compagnie le sut. J'avais toujours un signal lorsque nous allions sur la voie principale pendant les heures du train de l'express. Nous y allâmes seulement lorsque le train de l'express était passé pour aller à l'est. Je cherchais à m'assurer le matin si le train de l'express était passé durant la nuit. Je comprend que l'homme de quart est la personne qui essuie l'engin le soir et allume les feux le matin, l'homme de quart serait la personne la plus à portée de donner des informations, car, pour faire son devoir il ne s'est pas dû dormir. Je n'ai pas été renvoyé de la sablonnière pour avoir refusé de me mettre sur la voie pendant les heures du train de l'express. M. Gregory m'a appris que M. Harris n'était pas content de moi, qu'il désirait me faire remplacer par un autre et me garder sur le train pour tenir le temps. M. Harris m'a reproché de ne pas faire assez d'ouvrage et de n'avoir pas un contrôle suffisant sur mes hommes. Je ne crois pas que Pine soit une personne qu'il convient de placer comme homme de quart, vu qu'il s'adonne fréquemment aux libations. Je ne sais pas si M. Gregory, était au fait que les trains à gravier circulaient pendant les heures du train de l'express. J'ai laissé la sablonnière le 2 octobre, sur l'ordre de M. Gregory, pour n'être pas à l'ouvrage. M. Wright, le sbrintendant de la sablonnière pour M. Harris, m'a demandé de me mettre sur la voie pendant les heures du train de l'express. J'ai refusé ; M. Wright dit qu'il avait des

hommes qui y iraient volontiers. L'accident doit être attribué au conducteur du train à gravier, vu qu'il a désobéi aux ordres de la compagnie. Je considère l'ingénieur sous les ordres du conducteur. J'ai été démis environ deux mois après avoir refusé d'aller sur la voie pendant les heures du train de l'express, d'après les ordres de la compagnie. Puisque le train à gravier n'était pas employé au remplissage, les signaux auraient dû être mis en arrière et en avant. Je n'ai mis les signaux que lorsque je me trouvais sur une courbe.

(Signé.)

THOS. HIGGINS.

Chatham, 1er novembre 1854.

W. H. MITCHELL, de la ville de Chatham, comté de Kent, étant dûment assermenté, dépose et dit :—J'ai été employé sur le chemin comme assistant-ingénieur. Je ne sais rien sur cet accident. J'ai travaillé sur plusieurs chemins en qualité d'ingénieur assistant. Je ne sais que peu de choses à l'égard des trains à gravier, vu que je n'ai eu que peu d'occasions de m'en occuper. J'étais sous l'impression qu'il y avait un homme de quart à la sablonnière où la compagnie faisait travailler. La compagnie avait un homme de quart la nuit à cet endroit et un à Wardsville. Je pense que l'administration de ce chemin est bonne. Je sais qu'il y en a d'autres dont l'administration est préférable à celle-ci, et ce sont les chemins de New-York, Erié et Buffalo. Des hommes compétents seulement devraient être employés et non des personnes ignares. Je ne puis dire que des hommes compétents aient été renvoyés pour faire place à des novices. J'ai vu le dernier tableau des heures de la compagnie du grand chemin de fer occidental. Il est sorti pendant que j'étais malade, et je n'ai jamais cherché à m'en mettre au fait. Je ne sais pas si les trains ont fonctionné pendant les heures destinées à l'express depuis ces deux derniers mois. Un bon gérant pourrait faire circuler les trains plus régulièrement qu'on ne le fait sur ce chemin, et je ne crois pas qu'il puisse y avoir d'accidents sans une négligence grossière. Il y en aurait moins, assurément, si les trains étaient plus réguliers. Il y a un peu plus de deux mois, deux trains ont failli venir en collision, à Wardsville, un jour de brume, par suite d'irrégularité. Il fut entendu que les trains à fret se mettraient dans la gare d'évitement en cet endroit vu que le train de l'express était en retard. Le lieu d'évitement ordinaire est à Thamesville. Le train de l'express rencontra celui du fret à une petite distance de Wardsville. C'est la coutume des trains de donner l'alarme lorsqu'ils approchent des aiguilles. Si les mécaniciens et conducteurs étaient forcés de suivre à la lettre les règlements, ce serait beaucoup mieux. J'ai eu connaissance qu'un ingénieur a été congédié et remplacé par un autre bien moins compétent. J'ai suggéré que des poteaux fussent plantés où les locomotives devaient faire entendre leur sifflet. M. Gregory répondit que cela serait considéré plus tard, vu qu'il y avait tout à faire alors. J'ai été employé par la compagnie jusqu'à hier. J'ai été renvoyé sur le seul motif que l'on voulait diminuer les dépenses, et j'ai les meilleures recommandations possibles de l'ingénieur en chef, M. Reed. Je n'ai jamais su qu'il fut arrivé sur aucun chemin, dans un aussi court espace de temps, autant d'accidents que sur celui-ci. Aucun chemin de fer n'a encore, à ma connaissance, causé la moitié autant d'accidents aux personnes. J'étais sur les trains lorsque trois accidents eurent lieu. J'entends par mal-administration, lorsque l'on agit contrairement aux règles de la compagnie. Si un des hommes de quart ordinaires de la compagnie eut été placé à la sablonnière, l'accident, suivant moi, n'aurait pas eu lieu. J'entends par mal-administration la conduite de la personne qui a la direction du chemin. Je ne crois pas qu'il soit possible au directeur gérant de surveiller tout serviteur sur le chemin, surtout sur les chemins d'une grande étendue. Le directeur gérant est grandement à blâmer lorsqu'un

accident est causé par une personne incompétente qu'il a nommée. Le directeur gérant a un directeur mécanicien sous lui pour juger de la capacité des ingénieurs. Il y a six ans que je suis employé sur les chemins de fer. Il y a deux ans et trois mois que je suis au service de la G. C. F. O. Je ne dis pas que M. Brydges soit incapable de remplir ses devoirs. Je n'en connais pas de plus compétent que lui, mais je pense qu'il doit s'en trouver en Amérique qui ont une plus grande expérience. Je ne connais pas un seul cas de négligence coupable de la part de M. Brydges. Je suis incapable de juger de la compétence de M. Brydges.

(Signé,) H. W. MITCHELL.

Chatham, 1er novembre 1854.

THOMAS BURNS, de Tilbury Ouest, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis employé à la sablonnière. Pine a été engagé par M. Twitchell. Je n'étais pas présent à l'engagement. Je n'ai pas compris que Pine devait veiller le passage des trains.

(Signé,) THOMAS BURNS.

Chatham, 1er novembre 1854.

M. KETTLEWELL est interrogé de nouveau :—Il ignore qu'aucun ordre ait été donné à Pine. Il n'a jamais dit lui-même à Pine de veiller le passage du train. Il lui avait été donné à entendre par M. Pollard que Pine devait veiller le passage des trains de nuit. Il fut mis sous cette impression le 23. M. Pollard lui demanda s'il voulait se mettre sur la voie à 4 A. M. Le témoin répondit qu'il s'y mettrait s'il y avait un homme de quart pour veiller au passage du train de nuit. M. Pollard lui répliqua qu'il donnerait ordre à Pine de faire le quart. Du 24 au 27 il demanda tous les matins à Pine si les trains étaient passés. L'homme de quart des travaux à l'entreprise a empêché le train à gravier deux fois de se mettre sur la voie pendant les heures du train de l'express. En réponse à une question, il produit les instructions additionnelles d'aujourd'hui, en disant que si elles eussent été reçues le 24 octobre, il ne se serait mis sur la voie pour aucune considération, et que l'accident n'aurait pas eu lieu. Il n'a conversé ni samedi ni depuis, avec aucun des officiers de la compagnie, sur aucun fait le concernant, pas même à l'égard de sa paie. Il a été arrêté par le constable de la compagnie, M. Neil.

(Signé,) JOHN KETTLEWELL.

La cour, à cet état de ses opérations, s'ajourne jusqu'à 7 heures, P. M., le 2 du courant.

E. B. DONNELLY, coroner.

DR. CHARLES C. ASKIN, étant interrogé de nouveau, dit que Mitchell avait les deux jambes fracturées; il fut appelé dimanche à une consultation, et il fut décidé de faire l'amputation d'une jambe, quoiqu'il était probable qu'il mourrait à en juger par l'état de faiblesse où il se trouvait. Je pense qu'il serait mort dans les 24 heures si l'opération n'avait pas été faite. Il avait des hommes employés à faire des éclisses samedi matin afin que le soin nécessaire à porter aux personnes le fut aussi vite que possible. La compagnie du G. C. F. O. ne peut être accusée de parcimonie dans la conduite qu'elle a tenue. Il chercha à se procurer, vendredi soir, des spiritueux, mais il ne put en avoir. Il croit que

la compagnie ne regardait à aucune dépense pour alléger les souffrances. Personne n'a été transporté des maisons privées. Le Dr. Brown, s'adressant au Dr. Cross, lui demanda s'il pensait que les patients une fois pansés, pourraient être soignés par trois personnes; le Dr. Cross répondit que oui. Ceci se passait samedi matin. Le Dr. Huett, de Détroit, vint sur les chars avec les blessés, et il se présenta comme chirurgien à la compagnie, et il mit les patients sous les soins des Drs. Pegley et Cross, et le déposant dit que le Dr. Brown resta à Baptiste Creek jusqu'à ce que le jury d'enquête se fut ajourné. Les ordres donnés par les officiers au nom de la compagnie étaient de ne pas ménager l'argent. Pas une seule personne n'a été transportée des maisons privées. Les patients à l'Hôtel-de-Ville sont mieux que dans les maisons de particuliers, par la raison qu'ils ont une chambre spacieuse et bien aérée, qu'ils ont des gardes malades la nuit et que leur diète est régulière.

CHAS. J. S. ASKIN.

2 Octobre.—La cour s'assemble.

Dr. CHARLES J. S. ASKIN, de la ville de Chatham, dans le comté de Kent, étant dûment assermenté, dit qu'il est médecin chirurgien licencié; qu'il s'est rendu au lieu du désastre le 27 au matin, avec la certitude que des personnes devaient avoir perdu la vie par suite de leurs blessures.

(Signé,) CHAS. J. S. ASKIN.

Chatham, 2 novembre 1854.

C. J. BRYDGES étant interrogé de nouveau, dit qu'il a entendu dire que le train de l'express allait à l'ouest et le train du soir à l'est. Lorsqu'ils furent sur la voie tous les deux il ne chercha pas à savoir qui était à blâmer, et après l'examen de cette affaire s'il y a quelqu'un de coupable il sera ou mis à l'amende ou renvoyé par moi. Les instructions émises par M. Boman et données à Kettlewell, ont été émises par mes ordres. Si l'on a dit à M. Gregory que le train à gravier était sur la voie pendant les heures du train de l'express il était de son devoir de s'en plaindre aux autorités; s'il eut trouvé le conducteur ivre il devait le renvoyer. Je n'ai jamais eu la direction d'un chemin de fer avant de venir en ce pays. Par M. Scott.—Il a une expérience de dix ans en fait d'administration de chemin de fer. Il a été le principal assistant dans le bureau du secrétaire où toutes les affaires se faisaient. J'ignore que, à une exception près peut-être, le département du roulement soit présidé par l'ingénieur en chef en Angleterre.

(Signé,) C. J. BRYDGES.

Chatham, 2 novembre 1854.

THOMAS McCRAE, écuyer, de Chatham, comté de Kent, étant dûment assermenté, dit qu'il a été gardien de station de la C. G. C. F. O. Il était au dépôt le 27. Le train de l'express du soir est passé allant à l'ouest; il était en retard. Il ne se rappelle plus la distance que les trains qui viennent de l'ouest parcourent généralement. Les trains qui viennent de l'ouest ne sont pas aussi réguliers depuis que le tableau des heures a été changé, c'est-à-dire depuis le 23 octobre. Il surveille les trains qui vont vers l'ouest. Ce devoir ne s'applique pas à tous les trains, mais plus particulièrement au train de l'express du soir. Avant le nouvel ordre les trains ont été quelquefois en retard le jour, mais pas souvent. Il est arrivé un jour qu'un train allant vers l'ouest a été obligé de retourner à sa station, en ayant rencontré un autre sur la voie à environ un mille de la station. Quant à savoir si le télégraphe était en bon ordre, il n'en est pas certain.

(Signé,) THOMAS McCRAE.

Chatham, 2 octobre 1854.

Comté de Kent, savoir : Information résultant de témoignages séparément pris à une enquête tenue au nom de notre souveraine dame la reine, touchant la mort de J. B. Bodfish, Peter Gallager, et autres, dont les restes sont maintenant à la station du grand chemin de fer occidental, dans la ville de Chatham, township de Raleigh, et comté susdit, le 4ème jour de novembre en l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-quatre, devant Edmund B. Donnelly, un des coroners pour le dit comté, comme suit :

PAT PINE, de Tilbury Ouest, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Que le témoignage qui vient de lui être lu et qui a été rendu devant le premier jury est correct. On ne lui avait jamais demandé si les trains étaient passés avant ce matin-là. Il n'y a pas d'autre homme de quart. La distance entre la sablonnière et la gare d'évitement est de plus d'un quart de mille. Il ne sait pas qui a ordonné que le train sortit ce matin-là. Il est très certain que le conducteur ne lui a pas demandé si le train de l'express pour l'ouest était passé. Il n'avait pas pris de boisson la veille de l'accident. Il n'avait pas de montre lui appartenant. Il en avait une ce soir-là qu'il avait empruntée de Kettlewell. Il ne savait pas à quelle heure le train de l'express aurait dû passer. Il ne sait pas si les trains réguliers s'arrêtent pour prendre de l'eau et du bois. Il a vu une fois le train du fret prendre du bois à la station de Baptiste Creek. Il s'est enfui parce qu'il y a été poussé à le faire par M. Pollard. L'accident a eu lieu du côté Est de Baptiste Creek.

(Signé,) PATRICK PINE.

Chatham, 4 novembre 1854.

J. A. KETTLEWELL, de Sandwich, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Qu'il est généralement entendu sur toute la voie que le nettoyeur de l'engin doit aussi veiller au passage des trains. M. Pollard lui a dit le 23 octobre que Patrick Pine recevrait ordre de veiller au passage des trains de l'express. Il a obéi à l'ordre du conducteur en se mettant sur la ligne principale. Il n'a pas supposé mais il se croyait certain que le convoi express était gagné vers l'ouest. D'après l'information venant de Pine, le témoin avait, depuis le 24 au 27, l'habitude de s'informer auprès de Pine, si les trains étaient passés. M. Pine avait pour devoir de nettoyer l'engin et aussi de veiller au passage des convois express. S'il n'eut pas été certain, d'après l'information de Pine, que le convoi de la malle était passé en gagnant l'ouest, il aurait craint quelque danger en se mettant sur la voie par un temps aussi brumeux que celui qu'il faisait ce matin-là. Il n'est responsable que du fonctionnement sûr de sa locomotive. Il avait un tableau des heures. Il s'est adressé à Pine du 24 au 27 pour s'informer du passage des trains. Ce que M. Pollard a dit au témoin lui a fait croire que Pine était au fait de son devoir. Il est employé par la C. G. C. F. O., et payé par G. F. Harris. Il reçoit \$70 par mois. Pine est employé par M. Harris. La raison pour laquelle il a porté plainte contre le conducteur est que ce dernier a ordonné plusieurs fois que le train à gravier sortit pendant les heures du convoi express. La locomotive était à l'extrémité ouest du train à gravier, et elle a été placée ainsi dans toutes les occasions. Il n'a aucun contrôle quelconque sur le train lorsque la locomotive fonctionne. Il est possible de régler la vitesse suivant le tableau des heures. Il ne sait pas où est Twitchell, il ne l'a pas vu depuis samedi soir. Après l'accident, Twitchell lui demanda si sa locomotive pouvait aller jusqu'à Windsor. Il lui répondit que non. Il est entendu que les hommes de quart ou nettoyeurs doivent veiller au passage des convois express particulièrement à Ingersol, Lobo et Ste. Catherine.

(Signé,) JOHN KETTLEWELL.

Chatham, 4 novembre 1854.

J. T. NUTTER, de Stamford, Canada Ouest, étant dûment assermenté, dépose et dit:—Qu'il est entendu tout le long de la ligne que la voie doit être libre pour le convoi exprès. M. Muir est le surintendant du trafic. Les convois exprès ne sont pas obligés d'avertir le train à gravier, lorsqu'ils sont en retard. S'il n'eût pas été en retard, il aurait passé à la sablonnière à 10 20, dans la soirée du 26. Nos ordres sont de ne pas aller plus vite que 15 milles à l'heure en entrant dans une station. Les hommes du train à gravier auraient dû avoir assez de raison pour ne pas se mettre sur la voie par un temps semblable. Le temps était noir et brumeux ce matin-là; on ne pouvait rien voir à une perche de distance. Il n'était pas au fait que les trains à gravier fussent dans l'habitude de se mettre sur la voie principale à une pareille heure le matin. Si les règles de la compagnie étaient strictement observées il n'y aurait aucun accident à craindre en dehors des éventualités auxquelles toute ligne est sujette. Il vaut mieux n'avoir qu'un seul homme de quart que deux. Tout conducteur circulant sur la ligne de la compagnie n'a aucun droit de dévier aux règles, à moins qu'il n'en ait reçu ordre de M. Muir, ou de M. Brydges, collectivement, et il ne doit, dans aucun cas semblable, obéir à M. Harris, son surintendant ou à aucune autre personne attachée au chemin de fer ou à la sablonnière.

(Signé,) J. T. NUTTER.

Chatham, 4 novembre 1854.

THOMAS C. GREGORY, ingénieur, à l'extrémité Ouest du G. C. F. O, et résidant à Windsor, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit:—Que le train au gravier s'était rendu à Ruscome, et que le conducteur s'est plaint à lui d'être resté un peu trop longtemps là, et qu'il avait été obligé de lancer trop vites la locomotive pour sortir de dessus la voie. Il ne savait pas qu'il y avait un homme de quart à la sablonnière. Le conducteur est responsable, et il aurait dû s'assurer si le train ou les trains étaient passés. Le devoir que Pine avait à remplir est inconnu de la compagnie vu qu'elle ne le reconnaît pas. Le conducteur est la personne responsable. En autant que le déposant peut en juger, il y a un nombre suffisant d'hommes de quart pour se prémunir contre les dangers sur ma division. L'on peut voir la lumière de la locomotive à environ dix milles la nuit, lorsque le temps est favorable. Le conducteur s'est plaint au déposant que, lorsque les trains à gravier étaient à la rivière Ruscome, le train avait marché trop des heures du convoi exprès.

(Signé,) T. C. GREGORY.

Chatham, 4 novembre 1855.

Il considère que les moyens convenables ont été pris pour garantir les passagers contre les dangers.

(Signé,) T. C. GREGORY.

THOMAS MASON, de Tilbury Ouest, comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit: Que M. Twitchell ne lui a pas dit que Pine l'avait mal informé. Le témoin avait un homme de quart lorsqu'il travaillait à la tranchée à Sefton, près London, un le jour et un autre la nuit, et aussi, un homme pour les signaux à la tranchée à Sefton. Il est à craindre qu'il se fasse des éboulis de pierre sur la voie. Lorsque le déposant travaillait à la carrière au gravier ce n'était que le jour. S'il n'y avait à craindre pour les éboulis de pierre ou autres obstructions sur la voie à la tranchée de Sefton, le déposant n'y aurait pas mis d'homme de quart. L'entrepreneur qui travaille maintenant à la sablonnière et dont le

train sort avant le jour, à quatre heures ou environ le matin, devrait avoir un homme de quart pour veiller au passage des convois exprès. Si le déposant était à cette même sablonnière et qu'il fut dans l'habitude de partir avant le jour, il en aurait certainement un. Il connaît les autres sablonnières sur la ligne, mais le remplissage ne s'y fait que de jour. Si M. Harris avait jugé à propos de placer un homme de quart à sa sablonnière sur le lac St. Clair ou que le surintendant en eut placé un pour lui, il n'a aucun doute que la compagnie aurait payé cet homme de quart, vu qu'elle a toujours payé le déposant dans de semblables circonstances.

(Signé,)

THOS. MASON.

Chatham, 4 novembre 1854.

J. C. BRYDGES, d'Hamilton, comté de Wentworth, étant dûment assermenté, dépose et dit : Que M. Pine n'est pas au service de la compagnie et qu'il n'est pas non plus payé par elle. Il n'est pas au fait que Pine ait été nommé. Il n'est permis à l'entrepreneur de mettre les trains en marche que suivant les instructions contenues dans un livre pour la direction des officiers. Un ingénieur ou mécanicien ne doit pas obéir au conducteur, il enfreint les règles de la compagnie en lui obéissant. Depuis l'accident, il transmet des ordres pour qu'aucun train à gravier ne sorte à l'avenir la nuit ou lorsque le temps est brumeux. Le conducteur du train à gravier n'aurait pas dû sortir ce matin là ou tout autre matin si le convoi exprès n'était pas passé. Si la première règle pour la direction des conducteurs et autres eut été suivie, l'accident n'aurait pas eu lieu. Il n'a pas donné ordre au Dr. Brown de faire enlever les malades du *National Hotel* ou des maisons de particuliers, les seuls qu'il ait donnés étaient que les meilleurs soins possibles fussent donnés aux malades et aux blessés. M. Kettlewell a eu tort de se mettre sur la voie s'il avait le moindre soupçon d'y rencontrer un train. Les ordres des conducteurs prescrivent de prendre le côté le plus sûr lorsqu'il y a craindre. La direction et l'engagement des hommes à la sablonnière sont sous le contrôle du conducteur. M. Harris a dit au déposant qu'il y avait un homme de quart à la sablonnière, et que partout où il était nécessaire qu'il y en eut, il en était placé aux frais des entrepreneurs. Si le conducteur s'était plaint qu'il n'avait pas assez d'hommes de quart et autres subordonnés à la sablonnière sa plainte aurait été écoutée.

(Signé,)

J. C. BRYDGES.

Chatham, 4 novembre 1854.

CHARLES H. WOOD, de la ville de Chatham, comté de Kent, étant dûment assermenté, dépose et dit : Aussitôt que le Dr. Brown fut venu à Chatham, il s'opéra un changement pour le mieux dans les soins en général à porter aux blessés. Le Dr. s'est acquitté de son devoir aussi bien qu'il lui a été possible. Il vit Mitchell à l'Hôtel-de-Ville. Il a vu les hommes de l'art occupés à donner leurs soins aux blessés. Quelques médecins de Détroit aidèrent à soigner les blessés, ce qui troubla quelque peu les médecins du voisinage. Ce médecin s'est donné comme étant chargé par la compagnie de donner ses soins. Aussitôt qu'il cessa d'y avoir confusion les blessés furent traités avec soin. Il croit que la compagnie n'a épargné aucune dépense pour adoucir les souffrances des blessés, et les citoyens en général se sont montrés particulièrement obligeants, plusieurs ayant offert leurs maisons pour y placer quelques-uns des blessés. Une personne a su dire que Mme. Gleddon avait été négligée sous le rapport des soins, mais autant que je puis en juger, elle a dû recevoir tous ceux que sa position réclamait. Dans de semblables circonstances, lorsqu'il y a beaucoup de

ractures, il faut nécessairement un grand nombre d'éclisses, de boitiers et de bandages pour panser les blessés, et il fallait bien quelque temps pour préparer tout cela. Vendredi soir, les blessés furent en quelque sorte négligés. Le témoin conduisit M. Berryman au *National*, où il donna tous les soins qu'il put. Il a entendu que l'on mentionnait le nom du Dr. Cooper. Il a vu le Dr. Cross panser un blessé à l'Hôtel-de-Ville, ce qui lui a fait croire qu'il était pour donner ses soins. Le Dr. Ironside vint là et donna une prescription pour un patient à la réquisition du témoin. Il croit que les médecins de Chatham auraient pu se rendre plus utiles qu'ils ne l'ont fait vendredi soir. Il fait allusion aux médecins seulement qui étaient en ville ce soir-là.

(Signé,)

CHAS. F. WOOD.

HENRY C. R. BEECHER, de la ville de London, comté de Middlesex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Suivant les instructions données par M. Brydges, il y a environ un an, il s'est rendu, par le convoi exprès, au lieu de l'accident avec le Dr. Brown, et il n'en est revenu que tard, le soir, entre onze heures et minuit. Il a engagé le Dr. Brown à l'accompagner. Etant arrivés là, ils ont été informés qu'il s'y trouvait encore des blessés et qu'ils étaient sans soins médicaux, et c'est ce qui explique l'absence à Chatham du Dr. Brown jusqu'à une heure avancée de la nuit, (le 27 octobre).

(Signé,)

HENRY C. R. BEECHER.

Chatham, 4 novembre 1854.

A cet état des procédés, les dépositions sont closes, à moins que quelque autre témoignage important ne se présente.

E. B. DONNELLY, coroner.

FRANZ ERCKENBUSEN, de Tilbury Ouest, dans le comté d'Essex, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Qu'il a été l'homme de quart à la sablonnière. Son devoir était de nettoyer l'engin. Il n'avait rien autre chose à faire, excepté qu'il lui fallait allumer le feu de la locomotive le matin. Ce n'était pas son devoir de veiller le passage du convoi exprès. Jamais personne ne lui a demandé si les convois exprès étaient passés. Il connaît Pine. Il est venu chez moi lorsque j'étais malade. Il n'avait pas plus à faire que moi. Il ne sait pas qu'il a été ordonné à Pine de veiller au passage des convois exprès. En été, les trains sortent à six heures. Il n'a pas de montre. Il n'y avait pas d'homme de quart pour veiller au passage des trains. Il n'a jamais vu Pine ivre. Il y a une auberge un peu plus haut. Il croit que si Pine eut été engagé pour veiller au passage des convois exprès, il se serait acquitté de ce devoir. Il ne croit pas que Pine puisse mentir. Il ne l'a jamais entendu mentir.

(Signé,)

FRANZ ERCKENBUSEN.

Chatham, 4 novembre 1854.

DANIEL MORAU, de Tilbury Ouest, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Qu'il est celui qui pompe l'eau à la citerne à Baptiste Creek. L'aiguille est fermée à la clef quelque fois. Chaque mécanicien a une clef pour l'ouvrir. Il a entendu un sifflet et aussitôt le choc que produit une collision. Je savais le 26 à minuit que le convoi exprès n'était pas gagné l'ouest. Le train à gravier entra il y a environ une semaine et éveilla l'aiguilleur; le témoin se leva, et après avoir fait quelques objections, lui donna de l'eau.

(Signé,)

DANIEL MORAU.
marque.

Chatham, 4 novembre 1854.

COPIE.

WINDSOR, 17 février 1854.

CHER MONSIEUR,—Je suis presque mort de fatigue. J'ai travaillé nuit et jour depuis les trois ou quatre dernières semaines. La terminaison de tant d'affaires et l'essai du nouveau mode de paiement, etc., pour cette division nous ont donné une quantité considérable d'ouvrage qu'il faut absolument terminer. Les billets, etc., qui ont passé par mes mains, et qui étaient pour des petites sommes, s'élèveront à un peu moins que £12,000 à la fin du mois. Quant à savoir si je retirerai mon propre argent, que j'ai employé largement lorsque cela était nécessaire, c'est douteux. Lorsque toutes mes affaires seront réglées, et ce sera dans un ou deux jours, je l'espère, je veux visiter à pied chaque pouce de ma division, et ce ne sera pas ma faute si je ne mets pas tout en ordre quant aux voies latérales et au chemin.

J'étais hier au Détroit, et j'ai diné au *National*, et comme à l'ordinaire, j'ai entendu des américains déblatérer contre l'administration de notre chemin. Je présume qu'ils ne me connaissaient pas : mais, messieurs, leur ai-je dit, vous avez connu l'ingénieur en chef de l'état de New-York, M. McAlpin, la plus haute autorité de l'état quant aux chemins de fer : dans son rapport à la législature, relativement aux chemins de fer de *l'état impérial*, il dit que très peu de nouveaux chemins qui ont été ouverts sur le continent ont fait plus de dix ou quinze milles par heure, si toutefois il y en a, pendant trois ou quatre mois après leur ouverture, et que plusieurs lignes sont restées fermées pendant une semaine ou trois ou quatre jours à la fois lorsqu'il leur est arrivé des accidents, et vous trouvez à redire contre le G. C. F. O. Nous avons ouvert notre ligne dans le milieu de l'hiver, dans des circonstances très désavantageuses, et nous faisons depuis le commencement presque 25 milles à l'heure,—vitesse qui dépasse celle de plusieurs de vos vieilles lignes. Nous avons éprouvé quelques retardements, mais pas plus souvent qu'il n'en est arrivé à vos chemins de fer, et cela sans accidents. Je crains que vous soyez ou des agents du chemin de fer du sud ou que vos préjugés nationaux vous empêchent d'envisager le bon côté de la question. Je les ai fait taire à l'instant et les spectateurs affirmèrent ce que j'avais dit. Et j'ai le témoignage de personnes très respectables résidant au Détroit qui disent que votre chemin est le mieux dirigé du continent. Je crois que les papiers-nouvelles du Détroit ont publié un article à ce sujet, mais je ne l'ai pas vu. Je ne puis souffrir la calomnie, et si vous voulez seulement me le permettre, je vais écrire un article dans les papiers-nouvelles du Détroit qui fera rougir quelques-uns de vos détracteurs. Je suis comme le capitaine Grose de Burns : si je ne dis rien, je prends des notes.

Excusez ce brouillon, vu que j'écris à la hâte, et veuillez me croire

Votre très dévoué,

(Signé),

WILLIAM SCOTT.

C. T. Brydges, écuyer,
Etc., etc., etc.

AVIS.

AVIS AUX CONDUCTEURS DU TRAIN A GRAVIER.

A partir de lundi prochain, et les quelques jours suivants, le transport du fret entre les chutes de Niagara et Windsor sera interrompu, et les conducteurs, dans le fonctionnement de leurs trains à gravier, voudront bien observer les règles sui-vantes :

Afin d'employer la voie principale avec plus de sûreté et de régularité, ils devront régler leurs montres d'après l'heure de la station d'Hamilton, et ils pourront le faire aux stations ou par les conducteurs passant à Hamilton.

Ils devront se pourvoir de deux jeux de signaux, de deux lampes portatives et d'une provision d'huile et de mèches suffisante.

Avant de laisser la voie latérale pour aller sur la principale, ils devront s'assurer de l'exacte durée du temps pendant lequel ils pourront y rester sans se trouver sur le chemin d'un train venant de l'une ou de l'autre direction, et ils devront toujours avoir à la mémoire qu'ils ne doivent pour aucune raison se trouver sur la voie pendant quinze minutes lorsqu'un train est attendu, et l'heure indiquée dans le tableau transmis avec les présentes devra leur servir de guide.

Lorsqu'ils seront sur la voie principale et aussitôt que le train sera rendu à une station, ils enverront un signaliste dans chaque direction, à une distance de pas moins de 600 verges du train, avec les signaux voulus, et avant d'agir ainsi, ils devront voir à ce qu'ils soient tous bien compris. Trois coups de sifflets aigus lancés par la locomotive seront le signal de leur rappel.

Ils auront la liberté de mettre leurs trains sur la voie principale pendant l'heure où un train à fret sera attendu, après que ce dernier aura été en retard d'une heure, mais auparavant, ils devront envoyer leur signaliste à une distance convenable, afin de garantir suffisamment leurs trains du danger; *et ils ne devront, dans aucun cas, excepté à la tranchée de Stanton, laisser leur voie latérale pendant qu'un train de passagers sera attendu, quelque longtemps qu'il soit retardé.*

A la tranchée de Stanton ils emploieront la voie principale lorsqu'un train de passagers venant de l'est aura été en retard d'une demi heure, et avant de se mettre sur la voie ils devront prendre les précautions ci-dessus mentionnées.

Lorsqu'ils gagneront une gare d'évitement pour laisser le chemin libre à un train attendu d'une direction, ils devront spécialement faire attention de ne pas courir le risque d'en rencontrer un autre venant d'une direction opposée.

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

COPIE.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL,
DÉPARTEMENT DE L'INGENIEUR,

WINDSOR, 14 octobre 1854.

M. TWITCHELL,
Conducteur de train à gravier,
Plaines.

MONSIEUR, — J'ai à vous prier de ne pas faire marcher votre train pendant les heures destinées aux convois exprès, mais de laisser la voie principale vingt minutes avant l'heure où il est attendu un convoi exprès, et de rester ainsi jusqu'à ce qu'il soit passé. Toute transgression à cette règle me sera rapportée et je devrai faire des démarches à l'effet de vous faire renvoyer du service.

Tout accident causé par une infraction à cette règle retombera sur vous.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS C. GREGORY,
Ingénieur résidant,
D. G. C. F. O.

VERDICT.

A l'égard de la collision qui a eu lieu sur la voie du grand chemin de fer occidental, près de Baptiste Creek, dans le township de Tilbury Est, comté de Kent, le 27 octobre au matin, entre le train de la malle traîné par la locomotive appelée *Reindeer*, qui allait vers l'ouest, et un train à gravier chargé qui allait vers l'est, traîné par la locomotive appelée *St. Lawrence*, nous, le jury d'enquête, après avoir dûment délibéré, trouvons que la dite collision a été causée par *D. W. Twitchell*, conducteur du train à gravier, qui a violé ouvertement les règles et règlements de la compagnie du G. C. F. O., en faisant mettre le train à gravier sur la voie principale durant les heures dédiées au convoi exprès de la malle; et nous, les jurés, trouvons de plus le dit *D. W. Twitchell* coupable d'homicide involontaire; et nous trouvons en outre que *J. Kettlewell*, le mécanicien du dit train à gravier a violé les règles écrites qui lui ont été données pour sa gouverne par la compagnie du G. C. F. O., en conduisant sa locomotive sur la voie pendant les heures du convoi exprès; et nous trouvons le dit *J. Kettlewell* coupable d'homicide involontaire, mais à un moindre degré, vu qu'il s'est mis sur la voie d'après les ordres du conducteur du dit train à gravier, *D. W. Twitchell*. Le jury est aussi d'opinion que la compagnie doit être censurée pour n'avoir pas fait placer des hommes de quart et gardiens capables partout où il y a des croisements et des voies latérales, et surtout aux sablonnières où sont placées les locomotives et là où il y a du danger que des trains viennent en collision, et il est d'opinion que la compagnie du G. C. F. O. est à blâmer pour n'avoir pas établi une règle à l'effet d'empêcher les trains à gravier de se mettre sur la voie pendant les temps brumeux et neigeux, c'est-à-dire lorsque le temps est assez couvert pour empêcher de distinguer les objets à moins d'en être à proximité. Le jury est de plus d'opinion que tous les officiers, les hommes de quart surtout, devraient être nommés directement par les principaux officiers de la compagnie du G. C. F. O. Le jury remarque en outre qu'une double voie exempterait les voyageurs de dangers en rendant toute collision presque impossible.

CHARLES JOHN BRYDGES, de la cité d'Hamilton, écuyer, étant dûment assermenté, dépose et dit: Qu'il est le directeur gérant du grand de fer central tracé et fonctionnant dans le Canada Ouest. Le dit chemin de fer s'étend depuis le pont suspendu aux chutes de Niagara jusqu'à Hamilton et de là jusqu'à London et Windsor. La longueur de ce chemin est de 229 milles. Un embranchement s'étend depuis Fairchild's Creek jusqu'à Galt; la longueur de cet embranchement est de 12 milles. Le déposant a résidé dans cette partie du pays pendant près de deux années; vint dans ce pays en qualité de directeur gérant, ayant été nommé comme tel par un bureau de directeurs; ne fut pas originairement élu par les actionnaires ayant été nommé par les directeurs dans l'intervalle de deux assemblées annuelles, mais fut nommé en conséquence de ce que les actionnaires avaient dit que cette nomination devait être faite, et depuis cette nomination a été deux fois ratifiée par eux à des assemblées générales annuelles; lors de sa nomination, il était déjà en rapport avec les chemins de fer depuis dix ans; pendant les premières cinq années il fut attaché à divers bureaux sur la ligne de chemin de London et South Western; récemment, c'est-à-dire pendant les dernières cinq années, il a rempli la situation d'assistant secrétaire du chemin de fer de London et South Western. Vers le temps où il vint en Canada en sa capacité actuelle, le bureau du chemin de fer de London et South Western offrit au déposant la charge de secrétaire et principal officier alors rendue vacante par *M. Harding* qui l'occupait. Les devoirs du déposant comme assistant secrétaire étaient d'assister aux assemblées des comités du bureau, d'en prendre et tenir les minutes et d'aider au secrétaire à surveiller les détails des divers départements. Pendant qu'il était

assistant secrétaire le déposant se mit au fait de la régie pratique d'un chemin de fer, c'est-à-dire qu'il a obtenu son expérience. En Angleterre tout le bureau des directeurs prend une part active dans l'administration de l'entreprise, tant pour la partie qui concerne le fonctionnement que pour celle des finances et à cette fin il est subdivisé en sous-comités, c'est-à-dire, le comité du trafic, le comité des locomotives, le comité de la voie et des travaux et le comité des finances. Les devoirs du comité du trafic comprend les arrangements qui regardent les passagers et le fret, la fixation des taux de passage pour les passagers et des taux de fret, le choix de règlements pour la protection des passagers et la réception et la livraison du fret, et la préparation des billets de passage. C'est ce comité qui fait toutes les nominations d'officiers aux stations et des personnes employées et attachées au trafic des passagers et du fret. Il nomme aussi le conducteur ou le guide. Le comité des locomotives surveille à la force motrice, y compris les chars et les véhicules qui parcourent le chemin, tous les hommes et le matériel nécessaire pour faire fonctionner le chemin ainsi que la conduite des boutiques à machines. C'est à ce comité qu'appartient le choix des conducteurs de machines, des chauffeurs et des mécaniciens, mais cela est particulièrement laissé au surintendant du département des locomotives. Le comité de la voie et des travaux surveille tout le chemin et toutes les bâtisses qui y sont construites, l'entretien des clôtures sur la ligne et les réparations de toutes espèces faites à la voie et aux bâtisses et aux constructions sur icelle. Le comité des finances préside aux arrangements financiers de la compagnie. Il y a encore sur plusieurs chemins, comme il y avait sur le chemin de London et South Western, un comité d'approvisionnements chargé de fournir les approvisionnements nécessaires à la compagnie, tel que le fer, l'acier, les clous, les outils, l'huile, la graisse, les déchets, les lampes.

Le déposant considère que son expérience vient de ce que durant cinq années il a rempli les devoirs d'assistant secrétaire de ces comités, et qu'il a reçu leurs ordres et instructions et qu'il a été l'organe chargé de les communiquer aux parties dont le devoir était de les exécuter. Comme preuve de l'opinion que le bureau entretient sur de son expérience, il dit qu'on lui a offert la situation de surintendant du trafic qu'il a refusée parce que le secrétaire considérait qu'il était plus utile dans sa capacité d'assistant secrétaire. Dans cette capacité on lui a souvent demandé son opinion dans le cas de doute et il a été aussi chargé de faire des investigations, ses rapports étant reçus et son opinion souvent suivie par le comité. Son expérience vient donc plutôt de son intervention accidentelle dans les détails mentionnés plus haut sous les instructions de ces comités que de l'exercice pratique d'aucune autorité ou surveillance équivalente à celle de surintendant de trafic. Ses devoirs actuels sur la ligne du grand chemin de fer occidental comprennent tous les devoirs qui en Angleterre incombent à tous les comités ci-dessus mentionnés et tels que nommés sur le chemin de fer de London et South Western, excepté le comité des finances. Les devoirs comprennent actuellement toutes les matières qui se rattachent à l'administration locale du chemin, à la préparation et mise en force des ordres et instructions et au pouvoir de nommer et renvoyer les officiers subalternes; il ne peut, sans la sanction du bureau, renvoyer des officiers tels que les ingénieurs, le secrétaire et les surintendants du trafic, des locomotives et du fret.

Le surintendant des locomotives sur le grand chemin de fer occidental du Canada est M. William Bowman, un anglais. Il appartenait au département des mécaniciens sur le chemin de fer de London et du Sud Ouest, lorsque le déposant était au service de la compagnie; il a été dix-huit mois dans le pays. M. Bowman surveille les boutiques à machine qui sont au nombre de deux, l'une, la principale à Hamilton, l'autre d'une nature secondaire à London. Le surintendant des locomotives a la nomination des mécaniciens, conducteurs d'engins et chauffeurs. Il nomme aussi quatre surveillants de route, un qui est stationné à

Hamilton, un autre à London, le troisième à Windsor et le quatrième aux chutes. Ces hommes ne sont pas nécessairement des mécaniciens, je pense que deux d'entre eux le sont. Leurs devoirs est de veiller à ce que les locomotives soient chauffées à temps, et sortent des boutiques en état de propreté, bien huilées et approvisionnées. Il est de leur devoir de veiller à ce qu'avant de sortir des boutiques les engins soient convenablement approvisionnés de bois et d'eau. Il y a encore deux surveillants-mécaniciens, l'un stationné à London et l'autre à Hamilton. Le devoir de ces hommes est de visiter chaque locomotive qui passe à la station relativement à sa solidité et son efficacité pour le service. Nous gardons, quand cela est praticable, quatre engins en vapeur, un aux chutes, un autre à Hamilton, le troisième à London et un quatrième à Windsor, pour prendre la place de l'engin qui pourrait manquer. Les conducteurs d'engin sont, j'oserais dire la majorité, des anglais et des écossais, quelques-uns sont américains; je fournirai une liste des officiers indiquant d'où ils viennent.

Le surintendant du trafic est M. William Muir. C'est un écossais. Il a été amené d'Ecosse par la compagnie; il avait été assistant du directeur du département de trafic du chemin de fer de Glasgow et du sud-ouest, et avait aussi été au service du chemin de fer de York, Newcastle et Berwick. Il surveille les conducteurs, garde freins, maîtres des stations, aiguilleurs, et dans quelques stations, les teneurs de livres, commis aux billets de passager et les porteurs. Le travail consacré aux articles de fret est du département du fret. Le surintendant du trafic ne peut ni nommer ni renvoyer aucuns des officiers sous lui. Il rapporte les transgressions au directeur gérant qui agit sur ces rapports suivant les circonstances. Il peut suspendre tout officier subalterne qu'il trouvera en état d'ivresse. La punition pour l'ivresse est le renvoi immédiat; la règle est péremptoire et strictement exécutée. Les personnes qui sont spécialement considérées comme tombant dans cette catégorie, sont les conducteurs, conducteurs d'engins, aiguilleurs et garde-freins; il ne considère pas la règle impérativement applicable aux autres employés dont les devoirs ne sont pas accompagnés de risques égaux ou semblables. Le surintendant du trafic exerce son contrôle sur les trains à fret et à passagers.

Le surintendant du fret est M. David Chapman. Il est venu d'Angleterre avec des lettres écrites au déposant par les directeurs et autres hommes marquants de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et a été récemment nommé à cette charge. Son devoir est de recevoir, transmettre et distribuer le fret, et pour cette fin, il a la surveillance de tous les hommes employés au fret, tel que les agents du fret ou commis, les gardes-magasins et les porteurs; il n'a pas le pouvoir de nommer ou décharger ses subordonnés, mais rapporte et soumet tous les cas de malversations au directeur gérant.

Le secrétaire est M. William C. Stephens. Il est d'Angleterre. Il est récemment arrivé pour remplacer le dernier secrétaire, M. Baker, qui se rend en Angleterre pour prendre la charge de secrétaire du bureau de Londres; ses devoirs sont ceux d'un secrétaire ordinaire, pour l'intérieur seulement; il n'a point d'affaire aux choses du dehors.

M. Brydges étant interrogé sur les devoirs des subordonnés, produit un livre des règles et réglemens qui sont en force depuis que le chemin est en opération, ajoutant que le nouveau code de réglemens était en voie d'impression et serait bientôt publié.

Le grand chemin de fer occidental fut ouvert d'Hamilton jusqu'au pont suspendu, le 10 novembre; d'Hamilton à London, le 21 décembre; de London à Windsor, le 27 janvier 1854. La branche de Galt fut ouverte le 21 août dernier. Le grand chemin occidental a été commencé il y a environ dix ans, mais les travaux en ont été suspendus jusque vers 1850, mais ils ont été continuellement poussés jusqu'au moment où il a été livré à la circulation. Ce ne fut qu'avec répugnance que ceux qui étaient intéressés dans le chemin l'ouvrirent au public, parce qu'ils

sentaient que c'était prématurément et que cela préjudicierait aux intérêts des intéressés même à ceux du public; mais la pression extérieure fut plus puissante. Les directeurs furent obligés de céder à la clameur publique une partie du chemin, et une bien petite partie du chemin était empierrée lorsqu'il fut ouvert. Sur la division est d'Hamilton au pont, il était fait peu de chose; sur la division centrale, il n'y avait d'empierrement plus ou moins que 18 pour cent de la distance ou 12 milles sur 75. Sur la division ouest il y avait quelque chose de fait sous le rapport de l'empierrement mais pas plus de cinq ou six milles. La division Est est de 43½ milles. La division centrale 75½ milles et la division ouest, 100 milles. Les ponts lors de la mise en opération du chemin étaient tous complets, quelques-uns des terrassements ne l'étaient point, il fut nécessaire d'employer les treteaux pour faire marcher temporairement les chars et pour aider à remplir. Le sommet d'un grand nombre de terrassements était étroit et généralement n'était pas fini; quant aux clôtures, il en était fait bien peu lorsque le chemin fut ouvert. Le croisement du grand chemin n'était pas fini. Plusieurs traverses de fermes n'étaient point faites; les fossés couverts étaient tous finis. Ceux à l'est de Lobo sont en briques ou en pierre. Entre Lobo et l'ouest, les fossés couverts sont en bois.

Interrogatoire continué le 22 novembre 1854.

Lorsque le chemin fut livré à la circulation il était bien pauvrement pourvu de bâtisses aux stations et le public qui était le plus ardent à demander l'ouverture du chemin fut le premier à se plaindre des inconvénients: les dépôts du bois étaient assez nombreux, et assez bien approvisionnés, mais les stations pour l'alimentation de l'eau étaient insuffisantes, les voies latérales étaient peu de chose, mais ont considérablement augmentés depuis; voir le rapport des directeurs aux actionnaires de la compagnie présenté, vendredi, le 29 septembre 1854, comme contenant toutes les informations possibles sur la condition actuelle du chemin à ces endroits. Aux traverses de chemins sur les niveaux la compagnie n'a aucun signaux de chemins; la loi n'oblige pas la compagnie à avoir de tels signaux. Un bon nombre des traverses de chemin ainsi que des traverses de ferme passent par dessus le chemin de fer, quelques-unes dessous; le déposant prendra des renseignements sur le nombre et les transmettra au commissaire. Les locomotives de la compagnie n'ont point de cloches et par conséquent ne sonnent point aux traverses de ces grands chemins de niveau, elles se servent du sifflet à la place. Il n'y a point d'hommes portant des signaux à ces traverses excepté dans deux ou trois cas où la compagnie a érigé des barrières de traverse de niveau. La compagnie désirent placer des barrières de protection aux traverses de niveau qui sont beaucoup fréquentées et où le public est exposé à des dangers, mais les autorités municipales s'y sont opposées et elle n'a pu à cette fin obtenir de la législature l'autorisation nécessaire, bien qu'elle l'ait demandé.

Les règles du chemin pour la direction et la gouverne des serviteurs de la compagnie se trouvent dans un petit livre rouge déjà transmis. Ce sont les règles en force jusqu'à présent. On est justement sur le point de publier un nouveau code de règlements. Sous les ordres du surintendant du trafic chaque conducteur a soin de son propre train. Son temps est réglé par son tableau des heures, et c'est lui-même qui règle la période des arrivées et des départs. On ne dévie jamais de cette règle, excepté dans les cas extraordinaires lorsque le maître de la station peut avoir appris par le télégraphe que quelque chose va mal sur la ligne et qu'il y a du retard causé par les autres trains. Il en informe alors le conducteur qui agit en conséquence. Le maître de la station avait auparavant le commandement des trains, mais ce système a été abandonné depuis quelques mois. Le déposant transmet ici une copie du tableau des heures avec les instructions y annexées qui a été et qui est encore en force depuis le 23 octobre 1854. Le mécanicien, le

chauffeur, le garde-frein du train sont sous les ordres du conducteur, excepté lorsque ces ordres sont contraires aux instructions contenues dans le tableau des heures ou le livre des réglemens. L'aiguilleur aux stations est sous le contrôle du maître de station. On garde aussi des aiguilleurs sur certaines voies latérales employées pour faciliter la circulation entre des stations fixes. La compagnie emploie spécialement une personne pour inspecter toutes les aiguilles sur la ligne, pour voir à ce qu'elles soient en bon ordre et convenablement pourvues de tout ce qui est nécessaire. Son nom est Kitching. Les aiguilles aux sablonnières sont sous les soins d'hommes nommés par la compagnie mais payés par les entrepreneurs. Toutes les aiguilles sont pourvues de cadenas et de clefs, et sont construites de manière à annoncer le danger, si quelque chose va mal par des lampes et des signaux. Des lampes le soir, des signaux le jour. Aux stations et dans les voies latérales où l'ouvrage se fait de jour et de nuit, les aiguilleurs sont employés à chaque service, un pour la nuit et l'autre pour le jour.

Les locomotives se montent à vingt-huit fonctionnant sur la ligne ; aucune d'elles n'a de cloches. Quelques unes ont de grandes lampes américaines, d'autres une double lampe ou de petites lampes placées sur chaque côté de la charpente de l'engin, les unes et les autres ayant des lumières brillantes. La compagnie a été dans le cas d'avoir quelques fois plusieurs de ses engins en voie de réparations ; elle en a environ six dans la boutique aux réparations, beaucoup de ressorts sont cassés et les locomotives ont souffert beaucoup de dommages dans les commencements par suite des irrégularités du chemin. Elle n'a eu qu'un seul engin détruit par le feu, c'est-à-dire que les tubes ont été brûlés par suite de la négligence grossière du conducteur qui n'a pas gardé ses tuyaux d'alimentation en fonctionnement convenable ; il attribue le dommage causé aux engins par l'état raboteux du chemin, en partie à l'insuffisance des matériaux et dans quelques cas à la négligence grossière des personnes qui en avaient la charge. La majorité des conducteurs d'engins sont anglais et écossais, mais ce n'est pas la compagnie qui les a fait venir ; il ne pense pas que la compagnie en ait fait venir une demi douzaine. Plusieurs de ces hommes ont déjà servi dans les Etats-Unis comme conducteurs d'engins, et sont venus à nous pour de l'emploi ; j'en fournirai une liste aussitôt qu'elle sera prête. Les conducteurs d'engin ne sont pas régulièrement payés au mois, mais gagnent suivant l'ouvrage qu'ils font, recevant tant pour un voyage, tant pour heures extra, ce qui fait en moyenne soixante-dix piastres plus ou moins. Les chauffeurs sont payés sur le même principe suivant l'ouvrage qu'ils font ; ils gagnent quelques fois 30 à 40 piastres par mois. Les aiguilleurs et les garde-freins reçoivent des salaires réguliers, environ 30 piastres par mois ; les nettoyeurs d'engins ne sont pas appelés "hommes de quart," dans les boutiques de la compagnie. Ils reçoivent 5s., par jour. Les chars de la compagnie, ceux à passagers et à fret ont été faits par divers fabricants ; le matériel ancien ou le premier matériel a été fourni sur des spécifications insuffisantes il n'est pas aussi fort que celui qui a été fourni depuis et qui se fournit actuellement. Les chars de première classe ressemblent aux meilleurs chars américains, sont pourvus de coussins, de lampes et de poêles ; ceux de seconde classe ont des poêles et une lumière dans chaque char, tous ont des fenêtres en verre. Chaque train de passagers est toujours précédé par un, deux ou trois chars à bagage, divisés en compartiments et occupés par le bagage, les malles ou l'express suivant le cas ; trois chars interviennent donc entre les chars à passagers et les locomotives et *tenders*. Un char à passager est attaché à l'arrière de certains trains de fret pour la commodité du service de la route en grande partie, ces trains s'appellent "trains mixtes." La compagnie n'a pas eu assez de chars de seconde classe pour accommoder les émigrants durant l'été dernier, et par conséquent a été obligé de les expédier dans des chars à fret, généralement parlant séparés de leurs bagages, mais quelques fois ils accompagnaient leur bagage. La compagnie ne s'engage pas à transporter jusqu'à Windsor les émigrés allant vers l'ouest au temps et en la ma-

nière qui leur permettra d'arriver à Windsor ou au Détroit à l'heure du grand chemin de fer central du Michigan. Deux trains exprès, c'est-à-dire deux trains de chaque côté ont tous les vingt-quatre heures fait le parcours dans l'intention d'établir la connexion entre l'est et l'ouest. A une époque, savoir en septembre, la circulation s'étant considérablement augmentée, il fut impossible de bien établir cette connexion ; la même chose continua en octobre lorsque le trafic était si considérable que les trains étaient de dix-sept ou dix-huit chars ; mais tout s'est amélioré dernièrement ; on établit aujourd'hui la connexion cinq fois sur six ; je transmettrai une liste de ces cas survenus depuis août dernier.

Il n'y a point de réglemens qui défendent ou qui règlent le départ des trains dans les temps de brume ou de neige, ni avant l'aurore le matin. Depuis l'accident arrivé à Baptiste Creek, il a été fait des réglemens au sujet de telle éventualité relativement aux trains de gravier.

Ici M. Brydges transmet une liste des accidents survenus sur le grand chemin de fer occidental depuis qu'il est ouvert à la circulation. Cette liste est extraite du livre des accidents de la compagnie.

Toutes les fois qu'aucun des accidents mentionnés dans cette liste a été causé soit par la désobéissance aux ordres, ou par la paresse coupable et l'inattention des officiers, ces officiers ont été ou renvoyés ou autrement punis. Le cas des Norwégiens retenus à Baptiste Creek au commencement de juillet dernier, (le 2 juillet), n'est pas compris dans la liste susdite, comme ne tombant pas dans la catégorie des accidents. Le train dans lequel se trouvaient les émigrés était le convoi exprès de jour. De malheureuses circonstances sont venues entraver l'opération du chemin dans ce moment même. Les ouvrages en tretaux et les terrassements de la traverse du canal Desjardins s'étaient affaiblis. La voie par conséquent était en dehors de la ligne et pendant dix jours il fut nécessaire de transborder les passagers et le fret à chaque extrémité et changer de chars. Dans la nuit de vendredi, trente juin, ces émigrés arrivèrent à Hamilton et le lendemain matin furent envoyés dans des chars jusqu'à la traverse du canal Desjardins et de là transférés dans d'autres chars qui les laissèrent à Paris et de-là, le même jour ils partirent pour Windsor. Cinq chars remplis d'émigrés furent expédiés le samedi matin de la traverse du canal Desjardins à Paris, deux étant des chars à passagers de seconde classes et trois des chars à fret. Les deux chars à passagers de seconde classes furent envoyés par le convoi exprès de jour ; les trois chars de fret furent retenus à Paris et renvoyés par le convoi exprès de nuit. L'exprès du jour, avec les deux chars de seconde classe arriva à Chatham, à 7-10 P. M., et laissa Chatham à 7-45 P. M., arrivant à Rochester vers 9 P. M., peut-être un peu avant. Là ils rencontrèrent un engin qui avait déraillé à l'aiguille et qui avait été retardé de quelques heures. A cet endroit et vers ce temps, l'exprès de nuit allant vers l'est rencontra l'exprès du jour allant vers l'ouest sur chaque côté de l'interruption. Les conducteurs des trains respectifs convinrent d'échanger les passagers, mais les passagers de seconde classes ne furent pas échangés parce qu'il n'y avait pas de chars de seconde classe pour les transporter à Windsor et aussi parce qu'il n'y avait qu'assez de chars pour recevoir les passagers de première classe. En conséquence l'engin se trouvant sur le front du train eut à reculer tout le train et le pousser lentement en arrière jusqu'à Baptiste Creek, environ 14 milles. A Baptiste Creek, l'engin au moyen des voies latérales fut placé sur le front du train qui reculait encore, et comme l'on s'aperçut que le bois et l'eau qui se trouvait dans l'engin ne suffisait pas pour ramener tout le train à Chatham, les deux chars à passagers, et probablement un char à fret contenant le bagage des émigrés, furent renvoyés sur les voies latérales à Baptiste Creek pour attendre l'arrivée d'un autre train qui se rendrait vers l'ouest, savoir le train de nuit dû six heures plus tard ou à 7 A. M., du dimanche matin. Un garde frein resta en charge de ces chars. Le train qui arrivait avait ordre de recevoir les émigrés,

c'est-à-dire l'express de nuit allant vers l'ouest qui avait laissé Paris à amenant les trois chars de fret contenant les émigrés qui avaient été laissés là comme il est déjà dit. Ce train se rendit à London où il arrêta pendant 16 minutes, durant lesquelles on fournit de l'eau aux émigrés et l'on fit sortir deux émigrés malades. Le train fut de nouveau arrêté à Chatham vingt et une minutes pour fournir de l'eau aux émigrés. Ce train fut dans le fait retardé de sept heures après son temps, partie à raison de l'accident au canal Desjardins et en partie par celui de Rochester qui en retardant pareillement les trains se dirigeant vers l'est retarda aussi les trains qui allaient vers l'ouest. Ce train arriva à Baptiste Creek vers 2-30, le dimanche, prit les deux chars à passagers de seconde classe et le char à fret de bagagé à Baptiste Creek et arriva à Windsor vers 4 P. M. Les serviteurs de la compagnie mirent une des bâtisses de la compagnie connue sous le nom de hangard rouge, à la disposition des malades ainsi que de tous les autres passagers qui arrivèrent subséquemment dans les mêmes circonstances. Ne se rappelle pas le nom du conducteur du train qui ramena ces émigrés à Baptiste Creek; mais M. Chapman, le surintendant local, était sur le train et ce fut par son ordre qu'ils furent laissés. M. Chapman, voyant les retards qu'éprouvait le train qui allait vers l'ouest, aurait pu télégraphier à Windsor pour une locomotive, mais le télégraphe n'était pas en opération le dimanche.

Il n'est pas fait mention de la collision qui eut lieu entre le convoi allège du soir et le train à fret, le soir du vendredi, le 10 du courant, vu que la déclaration n'en avait pas encore été faite. Les circonstances de cet accident sont comme suit :—A l'arrivée du train mixte de l'ouest à Chatham à 5-20, le vendredi soir, 10 du courant, le déposant était à la station de Chatham. Le maître de station exposa que l'express d'allègement était une heure en arrière, et demanda si le train mixte ne ferait pas mieux de prendre la voie latérale de Thamesville. Je lui dis que le train mixte pouvait avancer en envoyant une communication télégraphique à Wardsville. Le maître de station de Wardsville reçut en conséquence instruction de faire avancer l'express et d'attendre le train du fret à Thamesville. Ce message, le maître de station de Wardsville manqua entièrement de le délivrer. Trouvant que le train à fret avait été retardé à Chatham de quelques quinze minutes, il ordonna qu'un message télégraphique fut envoyé pour que le train à fret restât à Chatham, mais trouvant encore que l'opérateur de Wardsville ne répondait pas, il contremanda l'ordre et ordonna que le train à fret procédât, comptant d'abord que le maître de station de Wardsville ferait son devoir et délivrerait le message et ensuite que le convoi express aurait amplement le temps d'atteindre Thamesville s'il avait reçu le message, ou s'il n'avait pas reçu le message en n'arrivant pas à Wardsville—alors que le train mixte aurait suffisamment le temps d'arriver à Thamesville. L'idée d'envoyer le second message, celui qui n'est pas arrivé à sa destination, ne fut pas suggérée par la crainte où j'étais que le premier ne serait pas écouté ou rapporté par le maître de la station. Son nom était McFarlane; il a depuis écrit au déposant pour admettre que l'erreur était la sienne, et il a été suspendu et il sera renvoyé de la station de Wardsville.

Dans la liste des accidents, l'on en voit quatre qui sont à divers degrés, accompagnés de pertes de vies et de dommages personnels. Le premier arriva le 2 juin dernier à deux milles à l'est de Lobo. Il fut occasionné par la présence d'une vache sur la voie qui, dans cet endroit, passait sur un terrassement de trente à quarante pieds. La locomotive et le tender passèrent sur la vache et un char à fret, un char à passager de seconde classe, et un char de première classe déraillèrent—le char à fret renfermait des émigrés Norvégiens avec leurs bagages. Le char à fret fut précipité au fond du terrassement et le sous-charriot de l'un des autres chars en tombant sur le sommet du char à fret, l'écrasa et tua cinq personnes qui s'y trouvaient : un américain se tua en sautant du devant du char de seconde classe; il tomba sous les roues. Les clôtures n'avaient pas été

faites, ce qui avait permis à la vache de monter sur la voie. Thomas Horton conduisait l'engin. Le conducteur n'avait aucune instruction bien définie quant aux animaux errants. Il devait arrêter l'engin, s'il le pouvait, ou prendre toutes les précautions possibles pour les éviter. Je fis faire dans le temps une enquête sur les causes de l'accident. Je n'attribuai aucun tort à Horton. Il ne fut donc aucunement puni. Il est un des meilleurs et des plus honnêtes conducteurs qui soit au service de la compagnie. Dans le fait, à cette époque il était d'habitude, il était même nécessaire d'employer les chars à fret au transport des émigrés. Ceux-ci le préféraient parce qu'ils étaient plus près de leur bagage. Dans le cas actuel, le char à fret était destiné pour Windsor et avait deux passagers pour London—des irlandais, les seules personnes dans le char qui pussent parler l'anglais et qui déclarèrent à Chatham qu'on les avait amenées au-delà de leur destination—ce qui engagea le conducteur, nommé Matthews, sans faire plus de questions à ceux qui étaient dans le char, à s'en séparer, et le laisser sur la voie latérale de Chatham. Le maître de station et le porteur à Chatham encore plus négligent, sans s'informer auprès de ceux qui se trouvaient dans ce char, ordonnèrent au conducteur du train qui allait à l'est, de ramener ce char avec lui à London, et c'est dans le chemin que l'accident arriva. Matthews fut suspendu pendant dix jours pour le punir de sa négligence. Le maître de station à Chatham paya une semaine de gages comme amende, et le maître du bagage fut renvoyé.

Le second accident dont on parle plus particulièrement eut lieu le vingt-septième jour de juin, à un endroit qui se trouve à un mille à l'ouest de la station de Princeton, entre Woodstock et Paris. L'accident fut causé par la négligence et la désobéissance d'un contre-maître d'une troupe de section, nommé Beamer, qui était chargé de la construction d'un parapet, opération qui se fait en creusant un trou carré à la voie. Pour parvenir, il fallait enlever un rail sur chaque côté de la voie, aux fins d'y mettre une traverse longitudinale. Ses ordres étaient de planter avant de commencer ses travaux, un pavillon rouge, comme signal de danger, à huit cents verges de chaque côté de l'endroit où il travaillait, de ne point permettre que le rail fut en mauvais état lorsque le char passerait et de ne y point toucher avant que le train ne fut dépassé. Il viola tous ces ordres : il ne planta ni pavillon ni signaux et il commença à toucher à la voie une demi heure seulement après que le char était dû. La conséquence fut que l'express de jour allant est, qui avait perdu une heure à Windsor à attendre le train du grand Michigan central, se précipita dans le précipice et que la locomotive, le *tender*, le char de bagage et deux chars de première classe furent jetés au bas du terrassement ; deux passagers furent tués et six blessés, tous des passagers de première classe. Il se fit une enquête à Woodstock,—le Dr. Turquand était le coroner ; le jury déclara que l'accident était arrivé parce que Beamer n'avait pas suivi ses instructions, mais que le conducteur était aussi en faute pour n'avoir pas laissé échapper la vapeur plutôt. Ne considère pas que le conducteur soit en rien blâmable, s'est particulièrement informé des circonstances, a fait amener Beamer devant le magistrat de Woodstock, qui l'a emprisonné sur accusation d'homicide involontaire. Il a eu son procès et a été acquitté en dépit d'une charge très forte contre lui prononcée par le juge en chef Robinson.

Le 6 juillet un autre accident eut lieu près de Thorold, sur le canal Welland, à environ deux milles à l'est de la station Ste. Catherine. Il arriva durant la nuit au train d'express de nuit allant à l'ouest ; deux chevaux se trouvaient sur la voie ; la nuit était sombre, il était vers minuit. L'engin, le *tender* et le char à bagage passèrent sur le corps des chevaux ; le troisième véhicule, un char à passagers de seconde classe, déraillèrent, se détournant de manière que le char de derrière se précipita dessus. Sept personnes, tous émigrés Norwégiens, cinq adultes et deux enfants furent tués. L'engin avait une lumière d'avant ; ne sait pas si c'était la grande lumière américaine ou des lampes anglaises. On ne

peut pas attribuer de blâme au conducteur de l'engin. Les clôtures étaient bonnes dans cet endroit, mais les chevaux montèrent sur la voie à une traversée de chemin où il n'y avait pas de parapet. Le coroner tint son enquête à Thorold; le verdict fut que les personnes mortes avaient été tuées par le train qui avait passé sur deux chevaux et il finissait par une recommandation à la compagnie de compléter la clôture sur toute la ligne.

Le quatrième et le plus fatal accident, est celui qui arriva à Baptiste Creek, vendredi matin le 27 novembre; ce fut une collision entre la convoi de la malle allant ouest et un convoi à gravier qui avait laissé la sablonnière avant le point du jour pendant la brume *et contre l'ordre*. Le déposant dit que les principales circonstances de l'accident sont détaillées avec soin dans le récit des témoignages reçus à deux enquêtes tenues devant le coroner à Chatham qui lui a été communiqué. D'après son contrat avec la compagnie, l'entrepreneur du gravier s'engageait à fournir et distribuer les matériaux en par la compagnie fournissant la force motrice et les chars. Il est convenu que la compagnie nommera le conducteur du convoi à gravier, le conducteur et le chauffeur de l'engin et l'engagé de l'aiguilleur. *Ils étaient de fait nommés par la compagnie et les serviteurs de la dite compagnie*. Le conducteur était muni d'instructions et de règles pour la marche des trains à gravier. Il avait en sa possession le livre rouge des règlements, le tableau des heures avec instructions, daté le 23 octobre, et une copie d'instructions datées le 28 mars 1854. Ces instructions avaient été en deux occasions données à M. Harris pour qu'il les communiquât aux conducteurs des trains à gravier; et le déposant a toute raison de croire que Harris les a communiqués à ce conducteur, D. W. Twitchell; copie de ces instructions est maintenant déposée sous les lettres A. et B. Twitchell, le conducteur du train à gravier, Kettlewell, le conducteur d'engin, le chauffeur et l'aiguilleur étaient nommés par la compagnie. Ne connaît pas le nom du chauffeur ou l'aiguilleur. Pense que l'aiguilleur était là. Ne sait pas s'il était malade ou absent. S'il était malade ou absent, il était du *devoir du conducteur* de nommer un autre homme à sa pl. ce. Ne considère pas que l'homme à l'aiguille fut tenu de faire rapport du passage de trains jour et nuit. Un homme ne peut pas travailler jour et nuit. Considère que c'était le devoir du conducteur de constater avant de partir où les trains se trouvaient. Bien qu'il n'y eut point de règles positives pour l'empêcher de partir avant le jour ou pendant la brume, le bon sens aurait dû faire voir au conducteur qu'il ne devait point se mettre sur la voie un matin comme celui-là. M. Harris, l'entrepreneur, avait ordre de la compagnie, et il est à supposer qu'il prit toutes les précautions possibles pour y obéir, d'engager de bons hommes pour veiller à la voie comme pour veiller au matériel de la compagnie. De fait, c'était lui qui payait tous les hommes employés dans la sablonnière. C'est lui qui avait engagé le nettoyeur d'engin et avait fait venir un homme de quart. Ne connaît pas les instructions que cet homme a reçu de veiller ou faire rapport du passage des trains de passagers la nuit. Je pense que l'aiguille de la sablonnière est munie d'un cadenas et d'une clef, et d'une lampe qui devrait être régulièrement allumée la nuit et rester allumée durant la nuit sous les soins de l'aiguilleur. Le ou vers le 13 octobre, M. Gregory, ingénieur résidant sur la division ouest du grand chemin de fer occidental, reçut de Kettlewell, le conducteur d'engin, l'information que Twitchell, le conducteur du convoi à gravier, avait marché à l'heure de l'express ou vers cette heure-là. Le 14 octobre M. Gregory adressa une lettre à Twitchell dont copie est maintenant déposée sous la marque C. Après la réception de cette lettre, Twitchell, comme il l'a admis à l'enquête, marcha deux fois à l'heure de l'express.

Le 24 novembre 1854, on reprend le témoignage de M. Brydges.

Il était du *devoir* de Twitchell de veiller à ce que les trains de gravier ne partissent point à l'heure de l'express et il était autorisé à employer un homme pour veiller au passage des trains et pour empêcher qu'on n'entrât sur la voie

avec les trains à gravier avant le passage des trains à passagers ; et s'il n'a pas employé un tel homme il a alors négligé ses devoirs. C'est M. Harris, l'entrepreneur, qui lui avait donné ce pouvoir et ce à la demande de la compagnie. Depuis l'accident arrivé à Baptiste Creek, la compagnie a ordonné que les trains de gravier n'entreraient plus sur la voie pendant un temps de brume, pendant la neige ou la nuit. Je ne connais pas qu'il y ait eu de la brume sur la ligne du chemin de fer depuis qu'il a été livré à la circulation, excepté deux jours avant l'accident de Baptiste Creek et l'on n'avait point songé à la brume en dressant les règlements pour la direction du chemin de fer, et par conséquent il n'y a rien de mentionné pour les temps de brume. Lorsque les trains ont à passer en dedans et en dehors des voies latérales à divers points sur la ligne, de jour ou de nuit, il est nommé des aiguilleurs pour faire le service de jour et d'autres pour faire le service de nuit, et le service de jour et de nuit ne se fait jamais par le même homme. La plus grande vitesse que l'on donne aux trains sur les chemins de fer est d'environ trente milles à l'heure ; cela n'a lieu que dans les endroits les mieux empierrés du chemin, et c'est la vitesse prescrite sur ces parties du chemin pour observer le tableau des heures, qui est fait de manière à satisfaire aux différentes conditions du chemin ; la marche la plus lente des convois exprès sur aucune partie du chemin est de vingt milles, la moyenne de la vitesse des trains les plus rapides, le train allège, est de vingt-six milles à l'heure dans tout le parcours. J'ai deux fois parcouru des parties de la ligne avec la locomotive sans passagers à une vitesse d'environ soixante milles à l'heure. Le tableau des heures n'est pas invariablement observé ; la raison en est que les trains attendent au pont suspendu le chemin central de New-York, si les chars sont arrivés à leur station et à Windsor le chemin central du Michigan, et il s'en suit alors un délai d'une demi heure à une heure ; le départ d'un train après son temps fixé dérange tous les autres trains de la ligne ; pendant que les trains sont en marche, les conducteurs en ont tout le contrôle sujet au tableau des heures ; ils reçoivent les dépêches télégraphiques des maîtres de station mais agissent suivant leur discrétion, et les maîtres de station n'ont aucun contrôle sur le conducteur ; le système était autrefois différent et les maîtres de station avaient le contrôle des trains à leur station respective. Le tableau des heures est arrangé de manière à indiquer le temps de passage des divers trains aux divers endroits ; une copie de ce tableau des heures est donnée à chaque conducteur, avec instructions de marcher conformément à ce tableau des heures et aux instructions qui y sont contenues ; le télégraphe est employé comme auxiliaire et la ligne ne fonctionne pas par le télégraphe mais par le tableau des heures et on n'a recours au télégraphe que dans les cas où les trains ne partent pas au temps fixé ou qu'il arrive quelque chose qui empêche de garder le temps régulier. Le télégraphe est sous le contrôle de la compagnie du télégraphe de Montréal qui a des bureaux aux stations de chemin de fer au pont suspendu, à Ste. Catherine, Grimsby, Hamilton, Dundas, Fairchild's Creek, Paris, Woodstock, Ingersoll, London, Lobo, Wardsville, Chatham et Windsor. La compagnie du chemin de fer prend des arrangements avec la compagnie du télégraphe pour avoir un fil sous son contrôle et à l'usage exclusif du chemin de fer. Les bureaux du télégraphe sont ouverts de 8, A. M., à 8 P. M. Les opérateurs ont certaines heures pour leurs repas, et ces heures sont les mêmes pour tous sur la ligne, au pont suspendu, à Hamilton, Paris, London, Chatham et Windsor. Les opérateurs sont aux bureaux jour et nuit et dans tous les autres bureaux ils sont obligés de résider dans les environs de la station pour être appelés au besoin. Aucun message transmis concernant le mouvement d'un train n'est exécuté que lorsqu'une réponse est envoyée à la personne envoyant le message, contenant le message même verbatim et la réponse qui y est faite. Depuis le 10 novembre courant, ces messages sont donnés par écrit au conducteur auquel ils sont destinés ; auparavant le message lui était délivré verbalement. J'oserai dire que la compagnie a perdu et payé par suite

d'accidents suivis de dommages aux personnes et au matériel environ cinq à six mille louis (£5000 à £6000,) non comprises les pertes résultant de l'accident de Baptiste Creek. Les conducteurs d'engins sur la voie jouissent tous, autant que je le connais, d'un bon caractère ; ils sont sobres, honnêtes et comprennent bien leur devoirs, et très compétents pour leur charge, ayant tous acquis une longue expérience variant de trois à dix ans. Je transmets une liste des conducteurs d'engins marqué D et aussi une copie du tableau des heures adopté sur la ligne marqué E. J'ai eu occasion de renvoyer des conducteurs d'engins qui s'étaient enivrés ou avaient désobéi aux ordres ; mais comme classe, les hommes que la compagnie emploie sont d'excellents hommes ; et parmi les personnes mentionnées dans la liste des conducteurs d'engins plusieurs sont venus dans le pays à la recherche d'emploi, d'autres sur l'invitation de la compagnie et quelques-uns ont laissé les Etats-Unis pour venir s'offrir à la compagnie. A l'exception des officiers supérieurs de la compagnie et des conducteurs d'engins et mécaniciens, la compagnie n'a pas fait venir dans le pays douze personnes qui soient maintenant à son service, et la majorité des conducteurs de trains sont des américains ou canadiens ou des personnes qui résident depuis longtemps dans le pays. Le caractère des hommes que la compagnie emploie est excellent ; ce sont des hommes sur lesquels on peut compter ; la compagnie a eu à renvoyer de temps en temps quelques-uns de ses serviteurs et a cherché à les remplacer par des hommes meilleurs, et les hommes sont aujourd'hui généralement capables. Le bureau des directeurs du grand chemin de fer occidental est composé de sept directeurs élus par les actionnaires et quatre directeurs élus par les municipalités et quatre directeurs anglais qui sont élus de la même manière que les directeurs dans la province : Sur les quatre directeurs anglais trois ont été nommés par le bureau des directeurs pour remplir les places devenues vacantes par la résignation de trois directeurs américains, qui se sont retirés en bons termes avec la compagnie et dans le but de mettre la compagnie en état d'avoir une branche du bureau à Londres.

La compagnie a reçu des bons provinciaux au montant de £500,000 pour la confection du chemin. Le bureau s'assemble tous les quinze jours, et je lui fais rapport de tout ce qui se rattache au fonctionnement du chemin, de ses recettes et de ses dépenses. Huit directeurs constituent un quorum. J'ai le contrôle entier du fonctionnement du chemin, sujet néanmoins aux instructions du bureau, et aux ordres et directions qu'il juge à propos de donner de temps à autre. Outre la surveillance du fonctionnement du chemin, je m'occupe encore de la conduite des affaires légales de la compagnie qui ne tombent pas strictement dans les attributions des sollicitateurs de la compagnie, et jusqu'à tout récemment, j'ai aussi été chargé de ses affaires financières ; mais je suis maintenant déchargé de cette besogne, et je pourrai consacrer plus de temps à la surintendance du fonctionnement pratique et de la régie de la ligne. Je renvoie à la page 22 du rapport de l'ingénieur, attaché au rapport fait par les directeurs aux actionnaires en date du 29 septembre dernier, qui donne les raisons pour lesquelles les clôtures sur la ligne n'étaient pas achevées à l'époque de l'ouverture de la ligne. Je produis maintenant mon rapport marqué "F." Mon salaire est de £1230 par année. Il doit être élevé à la fin de cette année à £1500, et aussitôt que les dividendes auront atteint le chiffre de huit par cent, mon salaire augmentera, si je me le rappelle bien, à raison de £250 par chaque augmentation d'un par cent du dividende. Pour satisfaire aux besoins du commerce, la compagnie va être obligée de faire une double voie entre Hamilton et London. Les retardements qui ont eu lieu dans la marche des trains, outre ceux qui ont eu lieu pour attendre les trains américains au pont suspendu et à Windsor, ont été occasionnés par l'augmentation des affaires sur la ligne avant que nous fussions prêts à faire face aux besoins, et cette même raison s'applique en grande partie au transport du fret.

Interrogatoire continué le 6 décembre 1854.

Le déposant dit que le minimum de la largeur du sommet des terrassements sur le grand chemin de fer occidental, lorsqu'il sera terminé, sera de 17 pieds à la pente et de 12 pieds à la surface de l'empierrement. Le minimum de la largeur des tranchées est de 21 pieds au fonds et de 24 pieds sur le niveau du sommet. Le déposant ne donne aucun état des connections opérées ou de la régularité avec laquelle elles ont été opérées à l'extrémité ouest de la ligne, c'est-à-dire, à Windsor, avec le chemin de fer central du Michigan à Détroit, parce qu'il n'en a pas été pris note, mais il soumet un état de connexions opérées à l'extrémité Est de la ligne au pont suspendu, Niagara (marqué G.) comprenant les mois de juin, juillet, août, septembre, octobre et novembre de l'année dernière. La compagnie a reçu jusqu'à ce moment une somme de £600,000 sterling, provenant des bons provinciaux vendus pour le compte de la compagnie. L'intérêt sur ce montant, à 6 par cent, est la première charge sur le revenu net de la compagnie, et la charge suivante sur le revenu net est 3 par cent approprié pour former un fonds d'amortissement, entre les mains du receveur-général pour le rachat final de la dette, qu'on estime pouvoir être payée ainsi dans l'espace de vingt ans. Les municipalités qui ont pris des actions dans le chemin sont : La cité d'Hamilton jusqu'à concurrence de £50,000 courant, la ville de London, £25,000 courant ; le comté de Middlesex, £25,000 courant, et le comté d'Oxford £25,000 courant, conséquemment les Maires d'Hamilton et de London, et les *Reeves* de Middlesex et Oxford sont *ex-officio* directeurs de la compagnie. Ils sont toujours avertis des assemblées du bureau. Il y a 35 locomotives, dont 28 sont nécessaires chaque jour pour les affaires de la compagnie, ce qui n'en laisse que sept en repos. Le bureau vient d'ordonner une augmentation de 16 locomotives ; six sont aussi attendues d'Angleterre. Le trafic brut de la ligne pendant la semaine expirée vendredi le 1er décembre courant, a été de £8,300 courant. Le déposant pense que lorsque le trafic brut aura atteint une moyenne de £10,000 courant par semaine, il sera dans l'intérêt de la compagnie et de l'avantage public que certaines portions du chemin soient à double voie. Quant à sa compétence pour remplir la charge qu'il occupe actuellement, tel que mentionné dans son témoignage depuis ligne 70 jusqu'à ligne 90, le déposant soumet les lettres testimoniales marquées H, I et K respectivement.

Depuis ma première déposition, à London, le 18 novembre dernier, M. William Bowman a été destitué de sa place de surintendant des locomotives, en conséquence de l'opinion qui existait depuis déjà assez longtemps dans le bureau des directeurs qu'il n'était nullement propre à remplir cette charge. Outre les officiers que j'ai déjà mentionnés, il y a aussi la charge d'ingénieur qui est maintenant remplie par M. G. Lowe Reid, qui a été au service de la compagnie, comme ingénieur, depuis l'ouverture du chemin, et pendant trois années auparavant. Il a été chargé généralement de l'entretien de la route, et du soin des bâtiments et de l'approvisionnement de l'eau, cette dernière charge ne lui a été imposée que depuis environ un mois ; elle était remplie auparavant par le surintendant des locomotives. Quant aux devoirs des conducteurs des chars à gravier et à la sablonnière, la raison pour laquelle la compagnie n'a pas nommé un surveillant à l'ouest de Baptist Creek, je désire produire l'état additionnel qui se trouve dans les papiers marqués "L" et "M."

C. J. BRYDGES.

Prise et reconnue devant nous,

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de John Hogan, aiguilleur à Baptiste Creek.

JOHN HOGAN, de Baptiste Creek, dans le township de Tilbury Est, bourgeois, dépose et dit, qu'il a été au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental pendant les quatorze derniers mois, et qu'il a rempli la situation d'Aiguilleur à la station de Baptiste Creek, depuis le 27 avril dernier. Les bâties de la station consistent en un appentis pour l'eau et un pour le bois. Personne ne demeure à la station. Trois hommes sont employés à la station, le témoin et deux hommes de pompe, l'un nommé Daniel Morau, et l'autre Darby Kavanagh. Le témoin, tout le temps qu'il a été au service de la compagnie, a demeuré et couché chez Thomas Mason, à environ un mille et trois quarts de la station de Baptiste Creek. Daniel Morau, l'homme de pompe, demeure avec sa femme, dans une maison voisine de la station. Se rappelle que certains émigrants Norwégiens ont été amenés dans des chars et laissés à la station de Baptiste Creek, samedi soir, le premier juillet. Dans cet après-midi, son père étant malade, le témoin était allé à Windsor chercher un docteur. A environ 8 h. P. M., il arriva à la station de Rochester, à environ 10 milles de Windsor. Là il s'aperçut que la voie était obstruée par suite de ce qu'une locomotive conduisant un train à bois, avait déraillé. Deux trains, l'un allant à l'Est et l'autre à l'Ouest, étaient arrêtés à cet endroit. Pour épargner du temps, les trains échangèrent de passagers et de bagages et retournèrent l'un vers Chatham et l'autre vers Windsor. Les passagers de seconde classe et le bagage des trains de l'Est allant vers l'Ouest ne furent pas échangés, mais demeurèrent attachés à ce train lorsqu'il fut ordonné de rebrousser vers Chatham. A Rochester le témoin rencontra M. Chapman, le surintendant local; il enjoignit au témoin de retourner à la station de Baptiste Creek, pour y prendre soin des émigrants passagers de seconde classe et de leur bagage, qu'on se proposait de laisser à la gare d'évitement de Baptiste Creek. Retourna avec le train à Baptiste Creek et les quatre chars, c'est-à-dire, trois chars de première classe et un autre char, mais le témoin ne peut dire si c'était un char à bagage ou un char à fret. Le char des passagers contenait des émigrants Norwégiens, à ce que croit le témoin. Ne saurait dire combien il se trouvait d'émigrants dans chaque char; ils étaient encombrés autant qu'ils pouvaient l'être d'hommes, de femmes et d'enfants. Il n'y avait que très peu de bagage dans le char à bagage, et point d'émigrants. Ce qu'il y avait ne paraissait pas être du bagage d'émigrants, mais du bagage de passagers de première classe. Le témoin s'étant couché dans le char, remarqua le bagage d'une manière particulière, et s'aperçut qu'il y avait des étiquettes attachées aux différents articles, comme celles qu'on met au bagage des passagers de première classe. M. Chapman ordonna au témoin, à Rochester, de retourner à Baptiste Creek avec le char et les passagers passer toute la nuit avec eux et les envoyer à Windsor, le matin par le premier train exprès. L'exprès devait arriver entre six et sept heures du matin. Il n'arriva qu'à trois heures de l'après-midi. Le témoin eut la surveillance de ces émigrants jusqu'à environ dix heures du soir, et s'en alla ensuite se coucher dans le char à bagage. La nuit était très chaude. Deux ou trois des émigrants pouvaient parler un peu l'anglais, et s'informèrent quand viendrait le convoi qui devait les transporter, aussi s'ils pourraient se procurer de quoi manger, et quand. Plusieurs d'entre eux, bien qu'avertis de ne pas s'éloigner de peur de manquer le convoi, allèrent cependant de côté et d'autre, pour avoir des aliments. Il n'y avait que trois ou quatre maisons habitées dans le voisinage, celle d'un nommé Smilter, à environ un mille et un quart de là; celle de Mason, à environ un mille et trois quarts, et le *Prairie cottage*, à environ un quart de mille plus loin que celle de Mason. Morau ne demeurait pas alors à la station. Le pays aux environs de la station de Baptiste Creek est un marais qui ne saurait supporter le poids d'être humains. Les seuls chemins sont la voie du chemin de fer et un trottoir de planche conduisant chez Mason. La seule eau qu'on

pût avoir pour boire à la station était de l'eau de marais ou de ruisseau. En allant de Rochester à Baptiste Creek, le témoin visita le char. Les émigrants étaient étendus sur le plancher, si serrés qu'il lui était presque impossible de se faire un chemin. Il pouvait y avoir en tout cent cinquante personnes. Ne répéta pas sa visite. Ne crut pas de son devoir de leur faire des questions ultérieures ; ne croyait pas qu'ils pussent la comprendre. Ne peut dire combien d'enfants il y avait dans le char, mais le nombre en était considérable. Un mourut dans la nuit et fut enterré le matin. Deux hommes le matin furent transportés hors des chars et déposés sur des planches dans l'appentis ; ils paraissaient très malades. L'un d'eux qui parlait un peu l'anglais dit au témoin qu'ils avaient les crampes ou le choléra. Le témoin ne les approcha ni ne leur porta secours ; il n'y avait rien à faire pour eux. Ces hommes furent replacés dans le char et expédiés à Windsor, par le convoi exprès qui était arrivé à Baptiste Creek vers 3 h. P. M. Le témoin ne saurait jurer positivement qu'il n'ait pas été laissé de char à fret contenant des émigrants ou leurs effets avec le char et le bagage des passagers de seconde classe, tel que mentionné plus haut, à Baptiste Creek. Le témoin ne s'absenta le dimanche matin, que le temps nécessaire pour prendre son déjeuner à la maison de Mason où il pensionnait. Comme le témoin ne visita le char qu'une seule fois, il ne saurait dire s'il s'y trouvait des personnes malades le dimanche. Il ne vit pas mettre une femme malade dans un des chars au moment du départ.

Le témoin était à Baptiste Creek lors de l'accident qui arriva le 27 octobre dernier. Était employé alors comme aiguilleur par la compagnie. Il était à sa maison de pension, chez Mason, lorsque l'accident eut lieu. Il se rendit sur les lieux environ deux heures après. Crawford, le contre-maître sur la voie, annonça la nouvelle au témoin qui partit sans délai pour porter secours.

Le témoin sait que, il y a environ deux mois, un nommé John Ballantine fut employé comme aiguilleur à l'aiguille de la voie de gravier. Il dit au témoin qu'il était employé et payé par M. Harris, l'entrepreneur du gravier. Il partit environ trois semaines avant l'accident, et il ne fut pas nommé d'aiguilleur régulier jusqu'à l'époque de l'accident. Le devoir de l'aiguilleur est de tendre les aiguilles et de voir à ce que les lampes soient allumées et qu'elles restent allumées. Ne considère pas nécessaire de fermer l'aiguille à clef le jour. Il la ferme de nuit ; mais lorsqu'il part durant le jour, il avertit toujours un autre homme, un des hommes de pompe, de surveiller l'aiguille. Une lampe a été allumée dernièrement à l'aiguille de la sablonnière. Il n'y avait pas de lampe allumée à l'époque de l'accident.

Et le témoin ayant entendu lire sa déposition, déclare qu'elle contient la vérité, et a signé.

JOHN HOGAN.

Assermenté devant nous, à Chatham,
29 octobre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Compte-rendu de Thomas Mason, entrepreneur, 28 novembre 1854.

THOMAS MASON, de la ville de Chatham, comté de Kent, Haut-Canada, maître entrepreneur, dit qu'il demeure en Canada depuis trois ans, et que durant ce temps il a été employé comme entrepreneur pour faire et achever divers ouvrages sur le grand chemin de fer occidental. Avait contracté pour empierre ou lester la partie du grand chemin de fer occidental située entre Chatham et Windsor. Commença cet ouvrage en décembre 1853, et travailla durant les mois de jan-

vier, février, mars et avril 1854. Tirait le gravier et le sable employé à cet objet d'une sablonnière située sur le bord du lac Ste. Claire, environ deux milles à l'ouest de Baptiste Creek. Au commencement de mai, autant qu'il peut se rappeler, un nommé Harris obtint le contrat de la compagnie, et le déposant cessa de travailler à cet endroit, mais demeura depuis au service de la compagnie. Pendant qu'il travaillait à la sablonnière de Baptiste Creek, la compagnie lui fournissait la locomotive, le *tender* et le char pour transporter le gravier. La compagnie fournissait aussi le conducteur, le mécanicien, le chauffeur et le garde-frein sur le convoi de gravier. Elle payait tous ces serviteurs. Il n'y avait point de *tender* à aiguille régulier à l'endroit où la voie à gravier s'unissait à la ligne principale du chemin. L'aiguille était fermée à clef. Le déposant gardait une clef et le conducteur en gardait une autre. Aucun convoi ne pouvait passer sur la voie principale sans la connaissance et le consentement du déposant ou du conducteur. Le conducteur était à la solde et aux ordres de la compagnie. Le déposant n'avait pas le moindre contrôle sur lui. La compagnie fournissait aussi un nettoyeur pour la locomotive, connu sous le nom de "homme de guet," dont le devoir consistait à nettoyer l'engin, lorsqu'il arrivait le soir, à huiler la machine, à faire le feu et à appeler le mécanicien et le chauffeur. Cet homme n'avait rien à faire avec la surveillance de l'aiguille, et le déposant ne croit pas non plus qu'il fut obligé de surveiller le passage des convois et d'en faire rapport. S'il en voyait passer, il en faisait probablement mention. Lorsqu'il travaillait à la sablonnière, il avait toujours le plus grand soin que les clefs de l'aiguille fussent en la possession du conducteur du convoi ou de lui-même, ou pendues dans sa propre maison. Ne sait pas, et ne croit pas qu'il existât des règlements de la compagnie pour régler la course des convois durant les ouragans de neige ou les brouillards, au moins il n'en a jamais entendu parler.

THOMAS MASON.

Pris et reconnu devant moi,
à London, H. C., 22 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN.

Compte-rendu d'Henry Taylor et Charles Quentin, 17 novembre 1854.

HENRY TAYLOR, ci-devant de Ste. Catherine, maintenant de Chatham, Haut-Canada, dit qu'il était employé par M. Harris, l'entrepreneur du gravier du G. C. F. O., sur son train à gravier, lors de l'accident le matin du 27 octobre dernier. Son devoir consistait à approvisionner d'eau la machine, lier les chars, et à agir comme garde-frein. Ce matin là, le 27 octobre, en approchant de l'aiguille de manière à aller de la sablonnière sur la voie principale, il reçut du conducteur Twitchell la clef de l'aiguille avec ordre de l'ouvrir et de laisser passer le convoi. Il le fit. La locomotive et le convoi se mirent hors de la voie de la sablonnière et occupèrent la voie principale à l'ouest, jusqu'à ce que le convoi fut déchargé, puis ils rebroussèrent alors vers l'est. Il y avait à cette époque une lumière ou lampe mobile sur le dernier char, tenue par le conducteur. Le déposant était occupé comme garde-frein vers le centre du convoi qui consistait en dix-sept ou dix-huit chars; il eut une jambe écrasée, et il fut obligé de la faire amputer; il avait été au service d'Harris depuis le 5 septembre. Durant la plus grande partie du temps il y avait eu un aiguilleur régulier dont la seule occupation consistait à surveiller l'aiguille. Dernièrement, pendant l'espace d'une semaine, il n'y eut pas d'aiguilleur; depuis lors, il n'y a eu personne d'employé spécialement à cette besogne, mais on y envoyait quelqu'un lorsqu'il le fallait.

HENRY TAYLOR.

Signé et reconnu devant moi, 17 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN.

CHARLES QUENTIN, de Chatham, corrobore le compte rendu de Taylor quant à l'absence d'un aiguilleur régulier employé à la sablonnière pendant quelques jours, peut-être une semaine avant l'accident; l'aiguilleur régulier, lorsqu'il était employé comme tel, fermait l'aiguille à clef quand le train à gravier marchait la nuit et il s'en allait chez lui, de manière que l'aiguille ne pouvait pas être ouverte par personne avant son retour. Depuis que l'aiguilleur a laissé sa situation le témoin a lui-même ouvert l'aiguille, ayant à cet effet reçu la clef de Twitchell le conducteur.

Ne sachant écrire,

Reconnu pardevant moi, 17 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN.

Compte-rendu de George Barnhart, 17 novembre 1854.

GEORGE BARNHART dit:—Je demeurais à environ deux milles de Williamsport, comté de Lycoming, état de Pensylvanie, et j'étais chef d'un parti d'environ trente travailleurs sur le chemin de fer de Susquehana. Le vingt-cinq octobre dernier, je partis avec ma famille, se composant de mon épouse et de quatre enfants, pour aller m'établir comme cultivateur dans l'état des Illinois; nous primes les chars sur le chemin de Lycoming, de Williamsport à Elmira, dans l'intention de prendre des *tickets* pour le chemin de fer de New-York et de l'Erié. J'en fus empêché par des représentations qui me furent faites à Elmira, que nous pourrions aller plus vite et à meilleur marché par le Canada, sur le grand chemin de fer occidental et le chemin de fer central du Michigan. Ces représentations me furent faites par une personne qui vendait des *tickets* pour le chemin de fer central du Michigan. J'achetai cinq *tickets* de cette personne, (deux de mes enfants n'étant considérés que comme une seule personne,) je donnai quinze dollars et un quart pour chacun de ces *tickets* de première classe. Nous laissâmes Elmira à quatre heures de l'après-midi par le chemin de fer, mais je ne sais pas le nom du chemin; nous arrivâmes au pont suspendu à environ deux heures le matin suivant, et fûmes retenus là jusqu'à deux heures et demie de l'après-midi; nous primes alors les chars du grand chemin de fer occidental et continuâmes notre voyage; nous primes nos places dans un char de passagers de première classe; c'était le quatrième char de passagers de première classe à partir de l'engin. A la première station après notre départ du pont suspendu, on nous ordonna de passer dans un char de devant; je demandai la raison de cela, et on me dit pour toute réponse de faire ce qu'on me disait; je dis au conducteur que nous pensions avoir le droit de rester là où nous étions, puisque nous avions payé notre passage, et que s'il voulait permettre à ma femme et à mes enfants de rester là, je lui paierais ce qu'il voudrait. Il refusa, et nous fûmes placés dans le char le plus avancé; c'était ce qu'on appelle un char de seconde classe. Je crois qu'il ne s'y trouvait pas de feu; il était plus petit que l'autre, et il n'y avait pas de coussins sur les sièges. Pendant environ deux heures nous fûmes éclairés par une lampe sale qui jetai une bien pauvre lumière; deux heures après elle s'éteignit, et ne fut pas rallumée malgré nos fréquentes demandes au conducteur et à la personne qui paraissait avoir le soin des lumières; on ne fit aucune attention à nos demandes, et nous restâmes dans l'obscurité jusqu'à environ cinq heures du matin où nous éprouvâmes une secousse, et que le char dans lequel nous étions, moi et ma famille, et environ douze autres personnes, fut poussé en arrière à travers le premier, le second, et le troisième char des passagers de première classe, et je me trouvai pris entre des planches, par-dessus d'autres personnes, sans pouvoir me débarrasser; je fus

blessé à la tête, j'eus la machoire droite brisée, et une jambe contusionnée depuis la hanche jusqu'au pied; mon épouse eut le crâne mis à nu et le bras droit contusionné, l'une de mes filles eut la cuisse cassée, et un de mes garçons reçut une coupure grave sur l'œil droit, ma fille aînée, une fille de seize ans, fut tuée, ses pieds furent pris dans le toit du char, et elle resta suspendue la tête en bas pendant environ deux heures sans que je pusse lui porter secours parce que j'étais moi-même pris entre les planches comme je l'ai déjà dit. Je suis convaincu que si elle avait pu être dégagée de cette position elle ne serait pas morte; ce n'est pas le choc qui la tua, mais elle mourut pour être resiée trop longtemps pendue la tête en bas. Il fallut briser le char pour nous dégager; nous fûmes emportés hors du char et déposés sur le bord du chemin, où on nous laissa jusque vers quatre heures de l'après-midi, après quoi nous fûmes transportés à la station de Chatham, dans les chars des passagers de première classe; de la station nous fûmes menés à l'hôtel de ville de Chatham, où nous sommes restés depuis; je suis mieux, mais je suis encore incapable de marcher, ma femme aussi revient à la santé, mais très lentement, et elle est encore au lit, ma fille qui a eu la cuisse cassée prend aussi du mieux, et mon fils est presque bien. Nous avons été bien traités depuis que nous sommes ici, et je n'ai qu'à dire du bien des soins qu'on nous a portés.

GEORGE ^{sa} BARNHART.
marque.

Daté 17 novembre 1854.

Déclaration de Charles Gallagher, Windsor, 28 novembre 1854.

Charles Gallagher, du village de Windsor, dans le comté d'Essex, journalier, dépose et dit:—Je me rappelle que des émigrants Norwégiens furent laissés à Baptiste Creek par la compagnie du grand chemin de fer occidental le 9 juillet dernier; je les vis là le dimanche; ils y avaient été laissés la veille au soir; je ne saurais dire combien d'émigrants furent laissés là, mais il y en avait certainement plus de cent; je les vis errer de côté et d'autre pour chercher des aliments; quelques-uns étaient malades; ils ne pouvaient trouver suffisamment de quoi manger dans le voisinage; il n'y a pas d'eau bonne à boire dans un rayon d'un mille de l'endroit où étaient les chars; je travaillais à cette époque sur une section du grand chemin de fer occidental commençant au pont, à Baptiste Creek, et se prolongeant l'espace de quatre milles dans la direction de Windsor. La maison où je prenais ma pension était à deux milles du pont; les émigrants vinrent à cette maison pour chercher de quoi manger, et paraissaient en état et désireux de payer; ils eurent tout ce qu'il était possible de céder, mais c'était peu de chose pour un si grand nombre de personnes; je me souviens d'une collision qui eut lieu en octobre dernier entre un convoi à gravier et un convoi exprès, près de Baptiste Creek; je vis Patrick Pine, la personne qui nettoyait et surveillait l'engin du train au gravier, le matin de la collision; nous demeurons dans la même maison, et il lui fallait passer par ma chambre à coucher pour se rendre à la sienne; il arriva le matin de la collision après avoir nettoyé et chanifié l'engin, et en passant par la chambre, je lui demandai quelle heure il était; il me dit qu'il était environ quatre heures, et se plaignit du conducteur de l'engin avec lequel il me parut avoir échangé quelques paroles désagréables; il me dit aussi que la nuit était fort obscure, et si brumeuse que c'était avec peine qu'il avait pu se rendre à la maison avec une lumière; je lui demandai si le train à gravier était parti, il me dit que oui; je lui demandai ensuite si l'express était passé, il me dit qu'il y en avait un de passé, mais que l'autre ne l'était pas; et je dis cela au conducteur du train à gravier, M. Twitchell, et au conducteur de l'engin.

John Kettlewell ; Pine se coucha, et peu de temps après, j'entendis du fracas sur la voie, je me levai et mis la tête à la fenêtre, mais je ne vis ni n'entendis rien ; je retournai me coucher, et peu de temps après la nouvelle vint à la maison que tous les hommes du train à gravier avaient été tués ; j'éveillai les gens de la maison ainsi que Pine ; je dis à ce dernier que les gens du train à gravier avaient été tués, à quoi il répondit qu'ils ne pouvaient espérer rien de mieux, voulant dire, je pense, qu'ils devaient s'attendre à cela en voyageant par une brume pareille ; moi et à peu près dix ou onze autres, nous nous rendîmes là où était le train à gravier, et trouvâmes qu'il était venu en collision avec le train exprès allant vers l'ouest ; les chars du train à gravier étaient complètement brisés et plusieurs des chars du train exprès étaient embarrassés les uns dans les autres ; je parlai au conducteur de l'engin, et lui demandai comment l'accident était arrivé ; il me dit qu'il avait vu une lumière devant lui, et qu'en la voyant il avait arrêté la vapeur et sifflé, mais qu'à l'instant même la collision avait eu lieu ; j'aidai à tirer les passagers des décombres ; je fus occupé à cela avec à peu près onze hommes, outre les passagers qui n'avaient pas reçu de mal, depuis six heures du matin jusqu'à dix ou onze heures ; nous retirâmes environ quarante-neuf personnes tant mortes que mourantes, et à peu près un égal nombre d'autres blessées plus ou moins gravement. Quelque temps avant l'accident il y avait eu un aiguilleur régulier à la jonction de la voie de gravier avec la voie principale ; il partit parce qu'on l'obligeait de faire le remplissage aussi bien que de surveiller l'aiguille ; à l'époque de la collision, il n'y avait pas d'aiguilleur régulier en charge de l'aiguille. Il y avait une lampe et un poteau de signal à l'aiguille, mais je n'ai jamais vu la lampe allumée.

C. GALLAGHER.

Pris et reconnu et assermenté devant nous,
ce 28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déclaration de John Smith, de Baptiste Creek, bourgeois, 27 novembre 1854.

JOHN SMITH, de Baptiste Creek, township de Tilbury Est, comté de Kent, bourgeois, dit qu'il demeure depuis douze ans, sur sa terre No. 10 de la seconde concession du township ci-dessus ; que la station de la compagnie du grand chemin de fer occidental est située à environ un mille de sa maison. Se rappelle que certains émigrants Norwégiens furent laissés dans un char sur la voie du chemin de fer à Baptiste Creek. Ceci eut lieu de bonne heure, en juillet ; c'était un dimanche. Le tems était très chaud. Quelques-uns des paysans français qui demeurent dans les environs vinrent le matin nous dire que des étrangers étaient dans un char sur la voie, et qu'il y avait de la maladie parmi eux. Le témoin ne rendit pas au Creek, parce qu'il avait une famille considérable, et qu'il craignait d'y contracter l'épidémie. Plusieurs des passagers qui étaient étrangers, probablement des Hollandais ou Norwégiens, vinrent à la maison du déposant chercher du lait ou des aliments. Ils parlaient anglais juste assez pour être compris. Ils demandaient du "pred," "pred." Ils eurent tout ce qui pouvait être cédé, ils paraissaient fort affamés, et mangeaient avec voracité. C'était à environ neuf heures du matin, le dimanche. Quelques-uns mangèrent de suite ce qu'ils obtinrent ; d'autres se rendirent au char rejoindre probablement leurs familles. Il a entendu dire que deux enfants étaient morts et avaient été enterrés au Creek. Il était sous l'impression alors que le choléra régnait dans les chars ; c'est pourquoi le déposant n'osa pas aller lui-même prendre des renseignements aux chars. Il croit que l'homme qui avait le soin

de la station alors était un Ecossais, tué depuis par accident. Ils ne pouvaient avoir d'autre eau au Creek que de l'eau de marais ou de ruisseau, que le déposant regarde comme très malsaine à boire. Il a un puits pour fournir de l'eau à sa famille, mais il ne considère pas que l'eau en soit saine. Se rappelle la collision qui eut lieu entre le convoi exprès et le convoi à gravier le matin du 27 octobre dernier. Deux passagers avec une lampe vinrent à la maison du déposant; aussi un nommé John Hogan qui est au service de la compagnie. Se rendit au Creek, lieu de l'accident, pour rendre tous les services en son pouvoir. A remarqué fréquemment le fonctionnement du train à gravier, et considère qu'il fonctionnait très négligemment. A souvent vu le convoi laisser tomber du gravier près de chez lui. N'a jamais vu de pavillon déployé, comme le prescrivent les règles de la compagnie. Considère que si la compagnie avait eu un aiguilleur ou surveillant régulier à l'aiguille dans la sablonnière, il aurait pu être donné avis que le train exprès n'était pas passé. Il faisait un temps épais et brumeux. Harris, l'entrepreneur du gravier, donnait au conducteur de l'engin, des gages additionnels pour sortir de la sablonnière de bonne heure le matin. A souvent vu le train au gravier suivi de si près par le convoi exprès qu'ils paraissaient poussés l'un par l'autre. Les clôtures de la compagnie ont été dans un très mauvais état jusqu'à il y a environ huit semaines; avant cela, quatre chevaux, appartenant à différents membres de la famille de Coutts, avaient été tués sur la voie, dans l'espace d'un quart de mille de la maison du déposant. Il est étonnant que le train n'ait pas été jeté hors de la voie par la collision. Les animaux et les chevaux paissaient par centaines dans ces marais durant l'été, et ils renversaient et brisaient les clôtures dans leurs efforts pour échapper aux maringouins. Les hommes de section de la compagnie, lorsque le déposant leur en parla, dirent qu'ils n'avaient pas d'affaire à réparer les clôtures, qu'ils s'étaient adressés à la compagnie pour avoir des clous et des planches pour cet objet, et qu'ils n'avaient pu en obtenir. N'a jamais vu les hommes de section aller le matin sur la voie pour voir s'il n'y avait pas d'obstruction, excepté depuis l'accident. Maintenant ils sont plus actifs, et font attention à cela.

Et le dit déposant ayant entendu lire la présente déposition dit qu'elle contient la vérité, et a signé son nom.

JOHN SMITH.

Reconnue et assermentée devant nous,
à Chatham, ce 29 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de John Kettlewell, conducteur d'engin, 29 novembre 1854.

JOHN KETTLEWELL, de Sandwich, comté d'Essex, conducteur d'engin de la compagnie du grand chemin de fer occidental, maintenant dans la prison du comté de Kent, à Chatham, sur accusation d'homicide involontaire, étant averti qu'il n'avait besoin de rien dire qui put l'incriminer, dépose et dit: je devins conducteur d'engin de la locomotive attachée au train à gravier qui voyage de la sablonnière, à l'ouest de Baptiste Creek, le dix octobre dernier, et je continuai à l'être jusqu'au vingt-septième jour du même mois. J'avais été à l'emploi de la compagnie du grand chemin de fer occidental, depuis le mois de décembre auparavant, comme ingénieur mécanicien. J'ai fait un apprentissage régulier comme mécanicien, en Angleterre, et je suis venu dans ce pays dans le mois de juillet 1853. Je fus placé à l'engin de la sablonnière, par l'ordre de H. Nil, qui plaçait les hommes sur les locomotives, et qui est stationné à London. Pendant que j'étais à la sablonnière comme conducteur de l'engin, je me

considérais à l'emploi de la compagnie du grand chemin de fer occidental ; je ne fus informé de rien au contraire. Lorsque j'étais en charge de la locomotive du convoi à gravier, j'étais sous le contrôle de M. Twitchell, le conducteur du train, et me considérais tenu d'obéir à ses ordres quant au mouvement de l'engin. Le douze octobre mon engin, avec un convoi de dix-sept ou dix-huit chars à gravier, alla chercher du bois, à environ 4½ heures de l'après-midi, à l'ouest de la sablonnière, à environ deux milles et demi de distance, et resta sur la voie principale jusqu'après six heures. Nous devions partir de là au moment où l'express du jour, allant à l'ouest, devait être arrivé à Chatham, c'est-à-dire à 6 heures 20 minutes. Je sifflai deux fois pour avertir le conducteur, mais il ne fit aucune attention, et nous ne partîmes que lorsqu'il eut chargé tout le bois dont il avait besoin. Le bois était cordé sur les chars à gravier à une hauteur d'environ trois pieds et demi, et je fus obligé d'aller lentement avec l'engin de peur que le bois ne tombât sur la voie et ne fit dérailler le *tender* et peut-être la locomotive. Je me plaignis de cela au conducteur Twitchell, et plus tard je l'accusai auprès de M. Gregory pour infraction des règles. Gregory me dit en présence de Thomas Higgins et Henry Beach qui est maintenant conducteur d'engin sur le chemin central du Michigan, que je n'étais responsable de rien pour l'avenir, que si quelque chose allait mal, c'est à Twitchell qu'on s'en prendrait. Après cela je suivis les ordres de Twitchell ; mais je n'aurais pas été sur la voie principale le 27 octobre dernier, si je n'avais cru, d'après ce que m'avait dit Patrick Pine, le nettoyeur d'engin, que les convois exprès étaient passés. Le train à gravier laissa la sablonnière à environ cinq heures du matin. Le temps était très brumeux, je pouvais à peine voir la lumière des lampes à la tête de mon engin. J'avais la lumière rouge et blanche d'usage en front de ma locomotive. Le conducteur Twitchell avait aussi deux lampes, une rouge et une blanche, et il se tenait, je crois, sur le dernier char avec ces lampes. Après avoir quitté la sablonnière et m'être acheminé sur la voie principale, je changeai l'engin de place de manière que le dernier char à gravier devint le premier, et de cette manière je gagnai vers Baptiste Creek. J'étais parti depuis environ un quart d'heure et étais à peu près à 150 verges à l'est du pont de Baptiste Creek, lorsque le convoi exprès vint en collision avec le train à gravier. Je ne vis pas du tout venir le convoi exprès ; la première nouvelle que j'en eus, fut la secousse que j'éprouvai. Je fus renversé de mon engin, et légèrement contusionné. En me relevant je revins à mon engin, je pris ma lampe, et j'allai voir ce qui avait occasionné la collision ; je m'aperçus alors que nous étions venus en collision avec le convoi exprès. Je me mis alors à la recherche de l'ingénieur du convoi exprès, et le rencontrai qui venait sur la voie après s'être dégagé de dessous son engin qui avait été complètement renversé. Environ dix des chars à gravier furent mis en pièces, et tous les autres furent plus ou moins endommagés. J'avais reçu une contusion à l'épaule gauche, et par conséquent je ne pus prêter qu'un bien faible secours pour retirer les passagers des décombres des chars du convoi exprès. Je ne sais si Pine avait dit ou non à Twitchell que le train exprès était passé. Je n'eus ce matin là aucune conversation avec Twitchell sur le sujet. Du 10 octobre au 27 octobre nous avions été dans l'habitude de faire fonctionner les chars au gravier *depuis quatre heures jusqu'à six heures du matin*. Je me plaignis de travailler la nuit ; et M. Pollard, le contre-maître de la sablonnière, ayant entendu dire que je m'étais plaint, vint à moi le 23 octobre, et me demanda si j'aimais à travailler la nuit, à quoi je répondis que non. Il me dit alors que l'hiver approchait et qu'il restait peu de temps pour faire l'ouvrage ; et il m'assura que tous les autres le voulaient et qu'il était facile de faire de courts voyages le matin. Je dis alors que peu m'importait, et que j'irais travailler si l'on faisait bonne sentinelle, et il me répondit que Pine veillerait comme d'ordinaire. Antérieurement au 23 octobre, le dernier convoi, quand il était régulier, passait à Baptiste Creek vers 8½ h. du soir. Le 23 octobre l'express alégu fut placé sur la

ligne, et on établit un nouvel arrangement pour le fonctionnement des convois, l'express de la malle passant à Baptiste Creek, à environ dix heures et vingt minutes; et je fis la remarque à Pollard qu'il fallait une sentinelle, parce que je pensais que ce changement dans les arrangements pouvait donner lieu à plus d'accidents, et que l'express pourrait arriver beaucoup plus tard que le temps fixé.

JOHN KETTLEWELL.

Prise et reconnue et assermentée pardevant nous,
à Chatham, ce 29 jour de novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Hamilton, 6 décembre 1854, Thomas C. Gregory, ingénieur, résident.

THOMAS C. GREGORY, de Windsor, dans le comté d'Essex, Canada Ouest, ingénieur civil, étant dûment assermenté, dépose et dit : Qu'il est natif d'Edinburgh, Ecosse, et qu'il réside en Canada depuis trois ans. Il a été employé depuis son arrivé dans le pays à différents titres dans le département des ingénieurs du grand chemin de fer occidental. Il a été employé à titre d'ingénieur résident sur la division ouest du dit chemin depuis la fin de juillet dernier; il a été nommé à cette charge par George Lowe Reed, l'ingénieur en chef de la compagnie; son devoir consiste à surveiller toutes les constructions qui s'opèrent encore sur la division-ouest; il est chargé de voir à ce que l'empierrement soit bien fait par les entrepreneurs, et à surveiller l'élargissement des terrassements aux endroits où c'est requis. La sablonnière à Baptiste Creek se trouve dans les limites de sa division; il se rappelle les faits se rattachant à Kettlewell le conducteur de l'engin de locomotive dans la sablonnière, l'ayant informé que Twitchell, le conducteur du train de gravier, avait fonctionné trop tôt en même temps que l'express; ceci eut lieu dans la sablonnière à Baptiste Creek le 13 octobre; le matin suivant à Windsor, Kettlewell mentionna de nouveau ce sujet; le déposant était sur la plate-forme à Windsor avec M. Reid l'ingénieur en chef, et il lui dit que Kettlewell avait formulé les plaintes en question contre Twitchell. Il écrivit une lettre à Twitchell, l'avertissant du danger et des conséquences, copie de la dite lettre est annexée à la présente déposition (marquée A.) Afin d'être plus certain il écrivit aussi une lettre à George McKenzie, directeur du mouvement, comme on l'appelait dans la sablonnière, copie de laquelle lettre est aussi produite (marquée B.) George McKenzie avait dit au déposant dans la sablonnière le 13, que Kettlewell avait une plainte à faire contre Twitchell. Il ne rapporta pas Twitchell davantage, croyant qu'il en avait fait assez en mentionnant le sujet de la plainte à M. Reid. Il n'avait pas d'autorité directe pour suspendre ou démettre des employés comme Twitchell; mais il n'aurait pas hésité à employer cette autorité, si l'occasion l'eut exigé, mais il ne croyait pas qu'une mesure aussi rigoureuse fut nécessaire en face de ces circonstances. Twitchell, le conducteur, avait été nommé par la compagnie sous la recommandation de M. Harris, l'entrepreneur; Kettlewell, le conducteur de l'engin, avait été nommé par le département des locomotives. Je crois qu'il y avait un aiguilleur de nommé par la compagnie à la sablonnière. J'en ai vu un en cet endroit, mais je ne sais s'il avait été nommé par la compagnie; il se trouvait près de l'aiguille au temps de l'accident du 27 octobre dernier, avant la matinée du 14 octobre; en réponse à une question de la part de Kettlewell, il lui dit que le conducteur était responsable pendant le temps que le train était en opération.

THOMAS C. GREGORY.

Prise et assermentée devant nous,
ce 6 décembre 1854.

WILLIAM H. COFFIN,
M. C. CAMERON.

COPIE.

BUREAU DE L'INGENIEUR DU GRAND C. F. O.,
WINDSOR, 14 octobre 1854.

M. TWITCHELL,
Conducteur du train de gravier.

MONSIEUR,—J'ai à vous requérir de ne pas mettre votre train en opération en même temps que l'express, mais de vous éloigner de la voie principale vingt minutes avant son arrivée, et de demeurer ainsi jusqu'à ce qu'il soit passé. Il me sera fait rapport de toute contravention à cette règle, qui me forcera à demander votre démission.

Tout le poids et la responsabilité de tout accident qui pourra arriver par une contravention à cette règle tomberont sur vos épaules.

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS C. GREGORY,
Ingénieur résident.

COPIE.

BUREAU DE L'INGENIEUR,
WINDSOR, 14 octobre 1854.

M. MCKENZIE,
Train de gravier.

CHER MONSIEUR,—J'ai écrit ce matin à M. Pollard, lui ordonnant de mettre immédiatement la drague en opération. S'il ne se conforme pas à cet ordre, assurez-vous en et prenez note des matières qu'on a enlevées, et quelle proportion se trouve être de la glaise; vous me ferez aussi rapport du fait; vous m'informerez aussi si M. Twitchell fait opérer son train en même temps que l'express—et chaque fois qu'il ne se conformera pas strictement à la règle de se tenir hors de la ligne principale vingt minutes avant l'arrivée du train.

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. C. GREGORY,
Ingénieur résident.

Déposition de William Scott, ingénieur civil, London, 25 novembre 1854.

WILLIAM SCOTT, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Je réside à Windsor et je suis ingénieur civil; j'ai été employé pendant vingt-cinq ans comme arpenteur et ingénieur civil, et pendant dix ans de cette période, j'ai été presque exclusivement en rapport avec les chemins de fer, en Angleterre depuis 1842—je suis venu en Canada en 1850 : à mon arrivée, j'ai été employé sur le G. C. F. O., comme associé ingénieur en chef, ayant seul le soin de la division ouest du chemin depuis London jusqu'à Windsor. Personnellement, je ne connais rien touchant l'accident à Baptiste Creek, mais sur les causes qui ont amené cet accident, je connais beaucoup de choses. Dans mon opinion, cet accident et tous les autres arrivés sur la ligne, qui ne sont pas des accidents que la prévision humaine ne pouvait pas prévenir, ont été occasionnés par l'irrégularité dans la course des trains, et du temps à arriver aux places d'évitement. L'accident à

Baptiste Creek doit être attribué à cette cause ; comme le train avait sept à huit heures de retard, on peut aussi l'attribuer à l'absence d'un bon gardien à l'aiguille, à la jonction de la voie des trains de gravier, avec la voie principale. Je ne puis dire s'il y avait là un gardien ou s'il n'y en avait pas. On m'a dit qu'il n'y en avait pas. Je produis une copie d'une lettre écrite par moi à M. Brydges, datée de Windsor, 18 novembre 1853, et marquée "A 1." Je ne reçus aucune réponse à cette lettre, au meilleur de ma connaissance ; l'avis que je suggérais dans cette lettre ne fut pas adopté par la compagnie. Je sais que le mécanicien, le conducteur de l'engin, et l'aiguilleur du train de gravier aux plaines de la sablonnière, dans le township de Tilbury Est, ont été nommés par la compagnie du chemin de fer, pendant que j'étais ingénieur sur la division et que j'employais la locomotive à transporter le gravier ; l'engin était toujours placé le soir dans l'appentis de Baptiste Creek, et j'avais un aiguilleur spécial stationné à Baptiste Creek avec deux assistants, et il n'était pas permis par mes ordres de faire courir le train de gravier dans l'obscurité ou avant le jour. Il est d'habitude de fermer les aiguilles à la clef, et chaque conducteur a une clef, et plusieurs des conducteurs d'engins avaient des clefs dans mon temps sur les trains de gravier et les trains de bois. S'il y avait un aiguilleur, il avait aussi une clef. Jusqu'au 12 mai 1854, lorsque je reçus une lettre de M. Brydges, m'informant que les aiguilles sur la ligne étaient placées sous le contrôle du département du trafic, je nommai l'aiguilleur des trains de gravier ; je produis la lettre de M. Brydges, et aussi une copie marquée "A 2." J'ai inspecté les chars de seconde classe et les chars à bagage, et je suis convaincu qu'ils ne peuvent pas courir en même temps que le train de l'express, les ouvrages en fer des chars étant bien mauvais, et les chars trop légers. Le 5 juin dernier, j'écrivis à M. Brydges au sujet de l'accident à Lobo, et je signalai l'insuffisance des sièges dans les chars de seconde classe. Je produis une copie de cette lettre marquée "A 3" ainsi que la réponse de M. Brydges, marquée "A 4." J'écrivis à M. Brydges le 3 avril 1854, au sujet d'un accident arrivé à environ vingt-quatre milles à l'est de Windsor, le premier d'avril 1854, lequel accident fut occasionné, j'en suis convaincu, par le fer défectueux dont on s'était servi dans le char à bagage, et dans ma lettre, je disais ce qui suit : "En courant à raison d'une grande vitesse, ce qui se pratique généralement sur cette partie du chemin, il sera nécessaire de faire examiner soigneusement le char à bagage ainsi que les autres chars, vu que la moindre crevasse peut causer une grande perte de vie, et je suis persuadé d'après les spécimens de fer brisé que j'ai examinés hier, que le char en question n'aurait jamais dû être admis à courir sur aucun chemin de fer avec une vitesse considérable." Ce char était attaché à un train express. Il est du devoir du surintendant mécanique d'inspecter les chars et de décider de leur suffisance. Le 12 avril 1854, un accident semblable arriva par la même cause ; j'étais dans le train ; c'était à la tranchée de Stanton, à l'est de London. L'accident, appelé l'accident de Lobo, fut occasionné par une vache qui monta sur la voie ; il n'y avait pas de clôtures l'espace de quelques milles des deux côtés de l'endroit où l'accident eut lieu ; c'était le 3 juin 1854 ; trois chars déraillèrent, un char de première classe, un de seconde classe, et un char à bagage ; c'était sur un terrassement dont le sommet n'était pas beaucoup plus large que les traverses. Ce terrassement était considéré comme dangereux et un pavillon vert avait été placé pour indiquer que les chars devaient aller tranquillement en traversant ; le terrassement avait environ onze pieds de large ; tous les terrassements devraient avoir quatorze pieds de largeur suivant les instructions ; en Angleterre, les terrassements ont toujours au moins dix-huit pieds de largeur pour une voie simple, en autant que j'ai pu l'observer ; des chars n'auraient pas été précipités en bas du terrassement s'il eut eu dix-huit pieds de largeur ; le terrassement peut avoir de vingt-cinq à trente pieds de hauteur ; je ne crois pas qu'une vache pourrait se tenir entre le bord du terrassement et les chars. Relativement à l'accident de

Baptiste Creek, je ferai observer que les ordres qui ont depuis été donnés par la compagnie pour qu'aucun train de gravier ne court sur la voie principale dans une brume, auraient dû être donnés auparavant, vû qu'il n'y a pas de signaux de brume sur la ligne. J'ai examiné le tableau des heures de la compagnie, et je pense que si les trains couraient conformément à ce tableau, il n'arriverait pas d'accidents ; mais si un train est en retard et qu'il faut avoir recours au télégraphe pour fixer les endroits d'évitement des trains qui vont et reviennent—à mon opinion ces trains ne peuvent pas opérer en sûreté ; je donne cette opinion en conséquence de la manière dont le télégraphe est conduit le long de la ligne. Je ne connais pas la vitesse des diverses locomotives sur la ligne. Je suis d'opinion que le département des locomotives de la compagnie n'est pas bien conduit, et ne l'a pas été depuis le commencement. Au meilleur de mon jugement, M. Bowman, le surintendant actuel des locomotives, n'est pas capable de remplir efficacement les devoirs du département des locomotives ; pendant que j'étais au service de la compagnie, j'eus à me plaindre de la manière dont M. Bowman remplissait ses devoirs. Je produis des copies des lettres que j'ai écrites à M. Brydges relativement à M. Bowman, en daté respectivement du 30 janvier, 14 février, 20 février, et du 4 mars 1854, et marquées respectivement A 5, A 6, A 7 et A 8, ainsi que des copies de deux lettres à M. Bowman en date du 27 février et du 4 mars 1854, et marquées A 9 et A 10 respectivement. Je sais qu'il y a eu et qu'il y a beaucoup d'irrégularité dans la course du train du fret et d'autres trains, et je produis copie d'une lettre que j'écrivis à M. Brydges à ce sujet, en date du 14 février 1854, marquée A 11, et la réponse de M. Brydges à cette lettre, marquée A 12, et je sais qu'on avait donné beaucoup plus de latitude à l'entrepreneur de l'empierrement qu'à moi-même quand j'agissais en qualité d'ingénieur, pour courir le train de gravier. Par irrégularité dans la course, je veux dire que les trains ne couraient pas suivant le temps régulier qui était fixé. Dans mon opinion, l'empierrement du chemin ne devrait pas être donné à l'entreprise, mais devrait se faire sous la surveillance de la compagnie, parce qu'un entrepreneur sera désireux de terminer son ouvrage de manière à pouvoir y faire du profit, et probablement plus porté à courir le risque si les trains sont en retard, plutôt que de se mettre à côté de la voie et laisser son ouvrage là. Je suis aussi d'opinion que s'il y avait eu un gardien et un aiguilleur capables à la sablonnière, près de Baptiste Creek, ce dernier accident n'aurait pas eu lieu, parce qu'il n'aurait pas été permis au train de gravier de passer sur la voie principale avant que le train exprès ne fut passé. L'aiguilleur ne serait pas sous le contrôle du conducteur du train de gravier, et ce serait une violation de ses devoirs que de permettre au train de gravier de procéder, s'il était placé en cet endroit avec des instructions convenables. Un accident eut lieu près de Chatham, le 30 mai 1854, causé par le bandage de la roue du premier char des passagers qui fut enlevé ; il y avait une ancienne cassure dans ce bandage, et il a pu être dans un mauvais état pendant environ trois semaines—personne ne fut blessé—le train fut retardé trente-cinq minutes. Il n'est pas fréquent qu'un bandage se brise sur un chemin de fer—cela arrive quelquefois—mais ordinairement un bandage craque avant de se briser tout à fait, et on peut y découvrir les parties faibles, si on prend le soin nécessaire pour examiner les chars avant qu'il soit permis de les mettre en opération. Dans toutes les stations de première classe en Angleterre, on ne permet pas que les chars soient mis en mouvement avant que les roues n'aient été sondées, et cette précaution n'est pas observée sur le grand chemin de fer occidental à Windsor ou à Chatham, qui sont des stations de première classe. Les stations où il y a un apprentis pour l'engin et le mécanisme, sont appelées stations de première classe. Le 12 juin, un accident arriva au train exprès se dirigeant vers l'est ; cet accident fut causé par la rupture de l'essieu du *tender* ; quatre chars furent précipités en dehors de la voie et détruits, deux personnes furent blessées, l'une de ces personnes nommée Matchu eut un bras de cassé, et l'autre grave-

ment contusionné; cet essieu était de bien mauvais fer, le plus mauvais spécimen que j'aie jamais vu. Il y avait une crevasse en dehors de cet essieu, qui se trouvait là dès le commencement je crois, mais je ne puis pas le dire positivement; je crois que si on avait apporté le soin convenable dans l'examen de l'essieu, on aurait découvert le défaut, et on aurait empêché l'accident d'arriver; l'engin est nommé le Stag. La personne qui sonde les roues ne voulut pas examiner l'essieu; l'examen de l'essieu devrait avoir lieu avant de s'en servir, et chaque matin dans l'appentis de l'engin. Les ordres et les règlements imprimés de la compagnie comportent une disposition suffisamment ample pour faire face à cette exigence, laquelle, si on l'observait, suffirait à prévenir les accidents causés par le mauvais fer, etc. Règle No. 2, page 21, du livre rouge des règles et règlements. Je ne puis pas signaler aucun cas particulier dans lequel le conducteur de l'engin a omis de faire cet examen; par mesure de précaution nécessaire, les roues des chars devraient être examinées à tous les cinquante milles. J'ai voyagé sur le G. C. F. O. entre London et Windsor, une centaine de fois, et je n'ai jamais vu examiner les roues, et je crois qu'on n'aurait pas pu les examiner sans que j'en eus connaissance, vû que la personne qui sonde les roues fait un bruit considérable, et je l'aurais entendu.

Le 19 juillet 1854, un accident arriva au train exprès du soir, à quatre milles à l'ouest de Chatham; il eut lieu vers six heures du matin, à un croisement privé, et fut occasionné par une locomotive qui avait passé par-dessus deux bœufs accouplés, et deux chars furent précipités en bas de la voie ou plutôt un fut renversé entièrement et l'autre en partie,—deux personnes furent blessées,—un homme et une femme; la locomotive allait tranquillement dans le temps, et on ne pouvait pas jeter de blâme sur le conducteur de l'engin ou sur qui que ce soit dans le train; l'accident fut causé seulement par les bœufs qui avaient monté sur la voie, en passant à travers ue clôture brisée—mais je ne puis dire si la clôture avait été brisée ou non par les animaux. Dans mon opinion il devrait y avoir des barrières à tous les croisements du chemin public, en autant que sans barrières il n'y a rien pour empêcher les animaux de monter sur les chemins de fer près des chemins publics. Questionné par M. O'Reilly, écuyer:—Je n'ai jamais eu l'administration pratique d'une locomotive en Angleterre; j'en ai eu trois sous mon contrôle dans le grand chemin de fer occidental durant plusieurs mois, disons quatre mois, à différentes époques; je n'ai jamais eu l'administration pratique du trafic d'un chemin de fer, mais j'en ai eu une bonne idée en ma qualité d'assistant de Peter Brough, écuyer, ingénieur et gérant du chemin de fer d'Union de l'est; la principale partie de mon devoir comme assistant était de construire et poser les lisses de fer, et aussi de surveiller le fonctionnement de la ligne; je ne crois pas que les sièges dans les chars de seconde classe aient été consolidés après l'accident de Lobo, et je ne puis dire s'il y a eu quelque personne de tuée dans les chars de seconde classe en cette occasion, mais j'ai vu du sang sur le plancher, et les marques des ongles des doigts; la perte de vie a pu avoir lieu entièrement dans le char à fret; je ne puis dire qu'il soit arrivé d'accident par suite de course précipitée; je ne sais pas si c'est la pratique sur les lignes américaines de courir les trains de gravier avec la même vitesse que les trains de fret; j'ai abandonné le service du grand chemin de fer occidental le 25 juillet dernier. Je sais que les trains de gravier couraient avec la même vitesse que le train de fret vers le mois d'avril dernier; j'étais opposé à ce qu'on donnât l'empierrement à l'entreprise, mais après qu'on eût adopté ce système, je transmis les soumissions de trois différentes personnes à la compagnie pour cet ouvrage; les brumes sur la ligne se font sentir dans l'automne, vers le temps de l'été des sauvages. Je sais que les chars sur les chemins de fer américains ne sont pas ponctuels à courir suivant le temps fixé, mais je n'en connais pas un qui soit plus irrégulier que le grand chemin de fer occidental. Je ne puis dire s'il est arrivé quelqu'accident avant le 27 octobre dernier, causé par

quelqu'irrégularité dans la course des trains, mais je sais qu'il en est arrivé un depuis, près de Thamesville, le 10 novembre courant, mais il n'en est résulté aucun accident à aucune personne. Le 15 mars dernier il est arrivé un accident causé par un char à bras entre Chatham et Thamesville; M. Brydges donna ordre d'éloigner les chars à bras de la ligne avant cet accident, mais sur les représentations que je lui fis du besoin qu'il y avait des chars à bras, il fut permis qu'ils resteraient, avec des instructions particulières quant à leur usage. Je fis connaître ces instructions qui étaient rigoureuses, et faites de manière à prévenir tout accident; une personne fut tuée, et deux blessées; le 17 de février dernier j'écrivis à M. Brydges lui faisant savoir que j'avais assisté à un diner au Détroit où il avait été question du grand chemin de fer occidental, qui avait été attaqué par quelqu'un; et en cette occasion je parlai pour démontrer qu'on devait accorder au chemin le temps raisonnable de prospérer, vu que c'était un chemin nouveau, et qu'il avait aussi bien réussi qu'aucun autre chemin nouveau, mais en écrivant cela je faisais voir seulement ce qui s'était passé à Détroit, sans donner mon opinion à M. Brydges sur la valeur du chemin; plusieurs des citoyens de Détroit présents au diner dirent qu'ils considéraient ce chemin comme étant aussi bien administré qu'aucun autre sur le continent; cela arrivait vingt-quatre jours après l'ouverture de la division ouest; je fus destitué du service de la compagnie pour avoir acheté quelques sablonnières que la compagnie crut que je n'aurais pas dû acheter pendant que j'étais à son emploi. On ne me permit pas de m'expliquer personnellement devant le bureau des directeurs sur ma conduite touchant cette acquisition. Mon opinion de la capacité de M. Bowman est fondée sur la connaissance que j'ai de l'insuffisance des chars et des engins qu'il permet de faire courir sur le chemin; le chemin fut ouvert avant d'être prêt au commerce, en conséquence des tracasseries du public pour avoir le chemin ouvert; c'est une pratique dans ce continent d'ouvrir les chemins avant qu'ils ne soient empierrés et prêts pour le trafic.

WILLIAM SCOTT.

Prise et reconnue devant nous,
Ce 23ème jour de novembre 1854.

(A 1.)

Copie d'une lettre de W. Scott à C. J. Brydges, 18 novembre 1854.

BUREAU DE L'INGENIEUR,

WINDSOR, 18 novembre 1854.

CHER MONSIEUR.—La dernière fois que j'eus le plaisir de vous rencontrer à Hamilton, vous m'avez dit qu'il était probable que vous donneriez à l'entreprise pour une année ou plus, la ligne qui doit être tenue en réparation.

Vous me permettrez de vous soumettre très respectueusement mon opinion contre l'adoption d'un pareil système qui, j'en suis certain, ne fonctionnera pas aussi bien pour les intérêts de la compagnie.

En premier lieu les entrepreneurs ont tous refusé de tenir la ligne en réparation, même pendant qu'ils exécutaient leurs propres travaux; et j'ai été obligé d'acheter des instruments et d'organiser des bandes régulières d'hommes pour tenir le chemin dans une espèce de réparation, afin de ne pas détruire le matériel de la compagnie, et en même temps afin de hâter les travaux.

Cet ouvrage est actuellement si avancé sur toutes les divisions que j'espère que quand le chemin sera gelé, il faudra bien peu d'ouvrage d'ici au printemps; et en conséquence tout entrepreneur qui arriverait enlèverait les fruits des travaux de la compagnie; même durant l'hiver, je puis faire distribuer (si j'ai des

chans) une grande provision de gravier, prête à niveller le chemin lorsque le dégel viendra, les pires endroits peuvent être même élevés et rendus surs sans un moment de retard par ceux qui connaissent si bien la voie.

L'empierrement et l'élévation doivent nécessairement être faits pendant que les trains sont en opération; et sur une ligne simple d'une longueur si considérable, il faudra la surveillance la plus constante ainsi que le plus grand soin pour prévenir les accidents. Il est bien connu que les entrepreneurs et leurs hommes sont proverbialement peu soigneux, et je n'hésite pas à dire qu'à la fin d'une année d'entreprise, le chemin sera dans un pire état qu'au commencement; et s'il n'y a pas un contrat rigoureux embrassant chaque partie du chemin et des travaux, les comptes extra arriveront sans limites.

Mais si la compagnie confiait les réparations à ses propres serviteurs, je suis convaincu qu'elles seraient faites à bien meilleur marché; et je suis certain qu'une année de réparations fera plus de bien pour la stabilité future du chemin que deux ou trois années sous des entreprises ordinaires.

Vous connaissez maintenant mon opinion fondée sur une longue expérience, et s'il arrivait que vous décideriez différemment, j'espère faire tout ce qu'il sera en mon pouvoir pour mettre vos projets à exécution, même sous un contrat; mais les entrepreneurs (comme ceux avec lesquels je suis venu en contact) sont différents en ce pays de ceux d'Europe, ils n'ont aucun respect pour leur position pourvu qu'ils fassent de l'argent, et généralement ils se soumettent aux ordres de l'ingénieur ou les évitent, suivant les chances qu'ils ont d'échapper aux conséquences, tandis que les serviteurs de la compagnie doivent ou obéir ou être destitués; et j'ai tant appris dans ce pays, que je n'ignore pas que tout relâchement de devoir, ou manque de soin, conduisant au même danger de la vie et des membres, n'est presque pas considéré.

Je désire, en transigeant les affaires de ce chemin sous votre surintendance faire de ma partie, au moins, un exemple de sûreté et de vitesse à tous les chemins sur ce continent.

Votre très obéissant serviteur,

WILLIAM SCOTT,
Assistant Ingénieur.

C. J. Brydges, écuyer, etc., etc.

(A. 2.)

Copie d'une lettre de C. J. Brydges, 12 mai 1854, à William Scott, relative aux aiguilles.

G. C. F. O.,

HAMILTON, 12 mai 1854.

CHER MONSIEUR,—En passant sur la ligne entre London et Lobo, je remarquai qu'un très petit nombre des aiguilles conduisant à la ligne principale étaient les aiguilles régulières de signal de la ligne principale. Je serai content si vous y remédiez de suite, comme je désire que toutes les aiguilles conduisant à une ligne principale soient toutes de la même espèce, et que les fanaux appropriés y soient fixés.

J'ai donné ordre à M. Chapman de faire connaître aux conducteurs de tous les trains qui se servent de la ligne principale, et à tous les hommes employés aux aiguilles conduisant à la ligne principale, qu'ils sont sous le contrôle du département du trafic, et qu'ils doivent se conformer aux instructions qu'ils pourront recevoir de temps à autre. M. Chapman verra en conséquence à ce qu'ils soient munis de notre livre de règlements, etc. Comme de raison aussi longtemps

qu'ils se conformeront à mes ordres touchant l'usage de la ligne principale, je ne désire pas intervenir dans vos arrangements quant à l'emploi des trains pour l'empierrement, etc.

Tout à vous,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

Wm. Scott, écuyer.

(A 3.)

Copie d'une lettre de William Scott, écuyer, à C. J. Brydges, 5 juin 1854, au sujet de l'accident de Lobo et de la suffisance des chars.

ACCIDENT A LONDON.

(Privée.)

5 juin 1854.

CHER MONSIEUR,—Samedi dernier, j'ai attentivement examiné les chars et l'endroit de l'accident. Je crois que la grande perte de vie provient de ce que les sièges étaient mal fixés dans les chars de deuxième classe. Je conseillerais fortement que tous les sièges de ces chars fussent fermement liés par le fonds au moyen de genoux en fer, de manière à pouvoir s'y tenir fermement en cas d'accident. Il est très évident que ces sièges ayant cédé, toutes les personnes furent lancées à l'autre extrémité du char et le résultat fut une grande perte de vie, quoique cependant l'enveloppe du char ne fut comparativement pas endommagée.

Tout à vous,

WILLIAM SCOTT.

C. J. Brydges, écuyer, etc., etc.

(A 4.)

Copie d'une lettre de J. C. Brydges, à William Scott, datée le 8 juin 1854, relative à l'accident de Lobo et aux sièges dans les chars.

G. C. F. O.,

HAMILTON, 8 juin 1854.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 5 courant, je prends la liberté de vous informer qu'il n'y a eu personne de tué dans le char qui a été dépouillé de ses sièges; il faut que vous ayez été tout à fait mal informé sur ce sujet. Il n'y a pas de doute qu'il est très désirable que les sièges soient fermement fixés.

Tout à vous,

(Signé,)

C. J. BRYDGES.

William Scott, écuyer.

(A 5.)

Copie d'une lettre de William Scott, à C. J. Brydges, 30 juillet 1854, touchant les retards des trains.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.,

(Privée.)

WINDSOR, 30 janvier 1854.

CHER MONSIEUR,—Vous m'excuserez si j'appelle votre attention sur des sujets dans lesquels vous pourrez trouver que je n'ai aucun droit d'intervenir ; mais je m'adresse privément à vous, et c'est pour vous faire connaître des choses que vous ignorez indubitablement, et qui avant peu exerceront une dangereuse influence sur le chemin, et qui jetteront du discrédit sur votre administration, sans que vous en connaissiez les causes.

Samedi je trouvai, qu'avec ou sans cause, la moyenne des retards à chaque station était de 20 minutes, et que dans la division centrale je crois que les retards excédaient ou balançaient le temps du trajet ; tandis que sur la division ouest 1 heure et 25 minutes était consacrée aux retards qui n'auraient pas dû en tout excéder 15 ou 20 minutes, l'approvisionnement d'eau à Lobo et Wardsville se faisait en 3 ou 4 minutes. Je ne transmets pas ceci comme un rapport officiel ; je désire seulement vous faire connaître ce qui en est, attendu que les passagers se sont plaints fortement ; et je crois que jusqu'à ce que vous ayez trouvé des hommes habitués à conduire les trains dans cette partie du monde, les temps d'arrêt seront bien longs, et quant à conduire les chars rien ne se fait régulièrement, quoique je considère que la personne qui conduisait depuis London jusqu'à Chatham soit un brave homme. Si vous me le permettez je vous tiendrai au courant de toutes les choses qui, à mes yeux, pourraient exiger votre attention, vu que je suis certain que vous pourrez y appliquer le remède vous-même.

Tout à vous,

WILLIAM SCOTT.

C. J. Brydges, écuyer, etc., etc.

(A 6.)

Copie d'une lettre de W. Scott à C. J. Brydges, 14 février 1854, touchant les engins.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.

WINDSOR, 14 février 1854.

CHER MONSIEUR,—Je prends la liberté de faire rapport que les engins ne sont pas suffisants pour rencontrer les besoins de cette division pour l'empierrement et pour d'autres fins, afin de pouvoir rendre le chemin sûr après que le dégel aura commencé. J'emploierai l'Erié uniquement pour abattre les côtes au-delà des grandes tranchées près de London, sous les soins de M. Russell, qui sera prêt à commencer les opérations aussitôt que les chars seront rendus à London.

Ces engins sont tout à fait incapables (même dans le cas où il y en aurait un nombre suffisant) de courir et transporter une charge à de grandes distances, et je crois qu'ils serviront à peu de chose ou à rien du tout, ou autrement, qu'on les trouvera constamment sur la voie. Pour l'empierrement et l'ouvrage sur la division ouest, quand la traction sera considérable, on ne devrait employer que des engins de première classe seulement. Ils devraient être en état de pouvoir se

mettre hors du chemin d'un train et en outre de transporter une charge considérable.

M. Harris dit qu'il a l'entreprise de l'empierrement de cette division. Je n'ai pas reçu de nouvelles officielles à ce sujet, ni non plus de copie du contrat, et jusqu'à ce que la chose soit faite, je ne puis le reconnaître en cette capacité.

Tout à vous,

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur de division.

C. J. BRYDGES, écuyer,
Directeur gérant, G. C. F. O.

(A 7.)

Copie d'une lettre de W. Scott à C. J. Brydges, 20 février 1854, se plaignant du retard des trains.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.,
20 février 1854.

CHER NONSIEUR,—On m'a rapporté que vendredi soir, le 17, et samedi, le 18, le train en retard à London a fait une diligence excessive pour reprendre le temps sur ma division, et spécialement le dernier de ces deux jours—se trouvant alors en retard de 40 minutes à London, et arrivant à Windsor 15 minutes avant le temps. Le temps indiqué dans le tableau des heures est suffisant sur un chemin qui n'est pas empierré; et j'espère que vous mettrez un terme à ces irrégularités, en autant que je ne puis pas être responsable de ces conséquences, et tous les accidents qui pourront arriver ne pourront être attribués qu'à une conduite si irrégulière de la part des conducteurs.

Cher monsieur, votre très obéissant,

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur de division.

C. J. Brydges, écuyer,
Directeur gérant, G. C. F. O.

(A 8.)

Copie d'une lettre de W. Scott à J. C. Brydges, 4 mars 1854, se plaignant de M. Bowman et du conducteur du Huron.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.,
WINDSOR, 4 mars 1854.

CHER MONSIEUR,—Je vois qu'il y a eu des éboulis sur le terrassement de Dredge, à l'est de Geanett's Creek, et qu'hier il devint nécessaire d'arrêter le train de fret jusqu'à ce qu'ils fussent réparés. Je crains qu'il ne survienne du trouble, et M. Bowman a envoyé un conducteur pour prendre la direction du Huron qui a perdu 6 trains de gravier en 2 jours—par incapacité m'a dit le conducteur (voir copie de ma note à M. B.) et ce conducteur fut envoyé à l'engin en question sans qu'il m'ait été envoyé d'avis du changement. Il y avait sur cet

engin, avec ma sanction, un homme bien capable, M. Hanson; si l'engin est usé et inutile, je puis dire que les plaines deviendront bientôt impraticables, et 6 trains perdus en 2 jours à cette époque ce n'est pas aisé à réparer.

Tout à vous,

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur de division.

C. J. Brydges, écuyer, etc., etc.

(A 9.)

Copie d'une lettre à M. Bowman, de la part de M. Scott, du 27 février 1854, relativement au tableau des heures et à la course des chars.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.,

WINDSOR, 27 février 1854.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de la vôtre du 22 courant, et j'ai une preuve suffisante de la part de personnes qui étaient sur le chemin que votre tableau des heures n'est pas correct. Les trains courent à raison d'une vitesse plus grande qu'il n'est nécessaire, mais comme vous l'avez défendu, je n'en dirai pas davantage. Les temps d'arrêt aux stations sont trop longs.

Tout à vous,

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur de division.

A William Bowman, écuyer.

(A 10.)

Copie d'une lettre de Wm. Bowman, 4 mars 1854, relativement au conducteur de l'Huron, etc.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.,

WINDSOR, 4 mars 1854.

CHER MONSIEUR,—L'homme que vous avez chargé de conduire l'Huron n'est pas capable de remplir cette tâche. Hier quatre trains de gravier ont été perdus et aujourd'hui il y en a eu deux autres de perdus; si cet état de choses continue, les plaines ne seront pas empierrées, et elles en ont un grand besoin. Je crois que quand il se fait quelques changements parmi les conducteurs des trains de gravier on devrait m'en informer; vous avez nommé cet homme sans même me laisser savoir que vous aviez fait aucun changement.

Tout à vous,

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur de division.

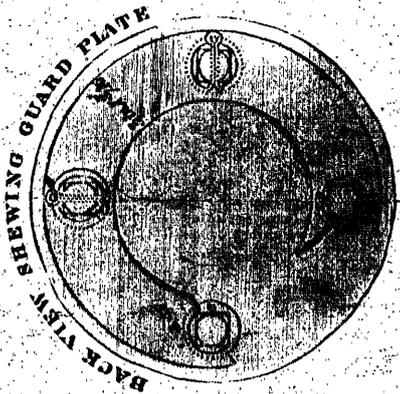
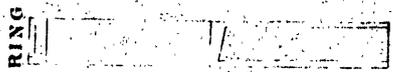
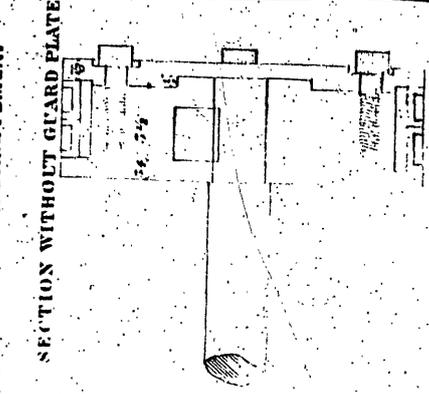
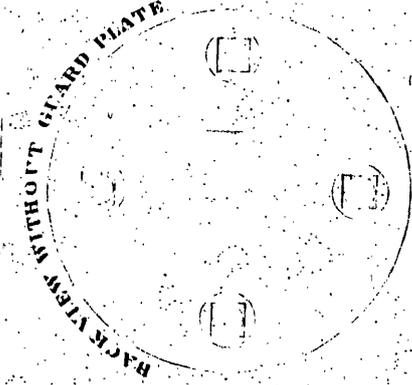
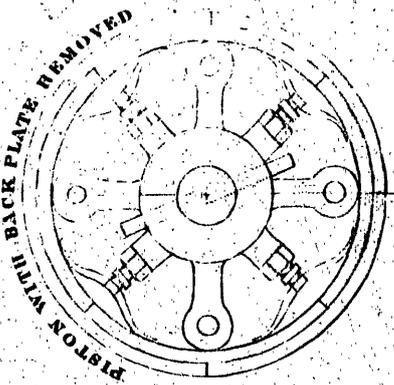
A William Bowman, écuyer.

N° 13

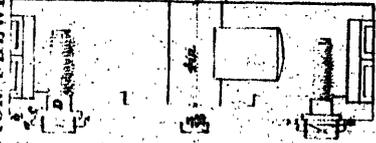
**DIAGRAM
SHOWING THE POSITION OF SCREW BOLTS IN PISTON HEAD AND PRESENT
CONTRIVANCE TO PREVENT THE RECURRENCE OF SUCH AN ACCIDENT**

PLAN

**MONTRANT LA POSITION DES ÉCROUVES DANS LA TÊTE DU PISTON, ET
MOYEN MAINTENANT EMPLOYÉ POUR PRÉVENIR LEUR ÉCHAPPEMENT**



SECTION SHOWING GUARD PLATE



A. Represents a split pin through the head of the bolt D securing the plate B at every end thus if one bolt breaks the other is remaining once from the plate B over the collar C which is turned round in every bolt making it impossible for any bolt to fall out of its proper place.

**G. W. R.
10 inch Piston**
Showing the new guard plate for preventing the bolts from falling out of their places in case of breaking. Screws 1/8 size.

(A. 11.)

Copie d'une lettre de M. Scott à J. C. Brydges, 14 février 1854, se plaignant de l'irrégularité des trains de fret.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.,

WINDSOR, 11 février 1854.

CHER MONSIEUR,—Je m'aperçois que je puis à peine faire quelque ouvrage d'empierrement et de traction avec les petits engins, en conséquence de l'irrégularité des trains de fret; quelques fois ils viennent, et quelques fois ils ne viennent pas—devons nous attendre après eux?

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur de division.C. J. Brydges, écuyer,
Directeur gérant.

(A. 12.)

Copie d'une lettre de C. J. Brydges, 16 février, 1854, à William Scott, relativement aux trains du fret.

G. C. F. O.,

HAMILTON, 16 octobre, 1854.

CHER MONSIEUR,—Les trains de fret vont être arrangés de nouveau, et j'espère que nous pourrons les faire fonctionner plus régulièrement avant peu. Je ne puis permettre que les trains de gravier courent en même temps qu'aucun train régulier.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,J. C. BRYDGES,
Directeur gérant par H. Knapp.

W. Scott, écuyer.

Extrait du contrat entre George F. Harris, et la compagnie du G. C. F. O. pour l'empierrement du chemin de fer de la compagnie.

HAMILTON, 7 décembre 1854.

“ Que la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, nommeront les mécaniciens, conducteurs d'engin, chauffeurs, aiguilleur de *tenders* des dites locomotives (savoir, des locomotives dont se servira l'entrepreneur dans l'exécution de son contrat) ou qui s'y rattachent, et tous chacun d'eux en tous temps durant la période qu'elles ou aucune d'elles seront entre les mains ou au pouvoir du dit entrepreneur, ses exécuteurs ou administrateurs, et que lui, le dit entrepreneur, ses exécuteurs ou administrateurs n'emploieront aucune personne ou personnes comme mécanicien, conducteur d'engin, chauffeur ou aiguilleur de *tender* dans les dites locomotives ou dans les choses s'y rattachant, autres que telles personne ou personnes qui sont ou qui pourront être en aucun temps par la suite nommées par la dite compagnie, ses successeurs ou ayants causes; et le dit entrepreneur,

ses exécuteurs ou administrateurs supporteront et paieront les gages et la rémunération des dits mécaniciens, conducteurs d'engin, chauffeurs, aiguilleurs de *tender*, et fourniront à son ou leurs propres frais et dépens toutes les dépenses de fonctionnement et de roulement, de matériaux, réparations, changements, matières et choses nécessaires ou dont on se servira sur et pour les dites locomotives et chars respectivement.

“ Qué le dit entrepreneur, ses exécuteurs et administrateurs ne seront pas responsables des dommages ou pertes occasionnés par la conduite négligente des mécaniciens, conducteurs d'engin, chauffeurs ou aiguilleurs de *tender*, ou d'aucun d'eux employés comme susdit, en leurs capacités respectives, à moins que les dits mécaniciens, conducteurs d'engin, chauffeurs ou aiguilleurs de *tender*, ou aucun d'eux n'agissaient, en se rendant coupables de telle conduite négligente, sous les ordres ou avec le consentement du dit entrepreneur, ses exécuteurs ou administrateurs en contravention à aucune des stipulations des présentes.”

ACCIDENT A PRINCETON.—27 JUIN 1854.

Voir témoignage de C. J. Brydges, écuyer, No. 2.

ACCIDENT A THOROLD.—6 JUILLET 1854.

Voir témoignage de C. J. Brydges, écuyer, No. 2.

Déposition de Frédérick William Watkins, Hamilton, 7 décembre 1854.

FREDERICK WILLIAM WATKINS, de la cité de Hamilton, marchand de marchandises sèches, étant dûment assermenté, dépose et dit : Que de concert avec d'autres il partit des chutes de Niagara pour Hamilton par le convoi exprès de la compagnie du grand chemin de fer occidental à 10-30 le matin de jeudi le 6 juillet dernier. Entre autres passagers, il y avait MM. John Galbraith, Levi Beemer et Lindsay Crawford, de la cité d'Hamilton. Ils étaient dans le dernier char du train. Le train était composé de la locomotive, du *tender*, du char à bagage, du char exprès américain, deux chars à passagers de seconde classe et trois chars à passagers de première classe. La lune éclairait. Le train, après avoir laissé Niagara, s'était avancé sur le pied de 20 milles à l'heure. En arrivant à un endroit qui est à environ trois quarts de mille à l'est du pont jeté sur le canal Welland à Thorold, j'éprouvai une forte secousse et sentis que le char traînait ; le train arrêta et là-dessus le déposant sortit du char pour en constater la cause ; se rendit à l'avant du train, trouva le premier des deux chars de seconde classe en dehors de la voie et des roues, et jeté sur le côté en travers du chemin dans une tranchée qui pouvait avoir huit pieds de profondeur. Le char emplissait toute la tranchée d'un côté à l'autre, la bouchant en travers. Le char d'ensuite un char de seconde classe aussi, s'était par la force de la traction précipité dans le char mentionné en premier lieu, et le frappant sur le côté sud du chemin, où le char se trouvait pressé près du terrassement, l'écrasa ainsi que les passagers qui s'y trouvaient ; je trouvai le char un amas de ruines. Plusieurs des personnes qui s'y trouvaient furent tuées, au nombre de sept et quatorze ou plus furent blessées. Les victimes étaient tous des étrangers émigrés, des norvégiens, comme le déposant le croit et l'a entendu dire. Ils ne pouvaient point parler l'anglais et par conséquent ne pouvaient se faire com-

prendre. Le déposant et ses amis se mirent immédiatement à l'œuvre pour arracher les blessés et les morts ; toute la partie de train qui se trouvait en avant du premier char à passagers de seconde classe s'était détachée et continuait vers Thorold. Il s'écoula du temps avant que l'on put se procurer des outils pour permettre au déposant et à ses amis de venir en aide à ceux qui étaient blessés ; après beaucoup de temps l'on apporta des vérins ; ne sait qui les apporta, mais ils étaient en mauvais ordre ; il n'apparaissait pas d'autres pertes que celle d'un char ; ce fut avec beaucoup de difficulté et de travail que l'on put sortir les morts et les blessés, et pour cela il s'était déjà écoulé quelques heures. Sur la demande que je fis des causes de l'accident, j'appris qu'il avait été causé par la locomotive qui avait frappé un cheval à environ trois cents verges du lieu où le char avait été frappé ; trouvai les restes de l'animal sur la voie ; d'après ce que je vis, il me parut avoir été frappé et tué à la distance mentionnée ci-dessus. D'après la manière dont les traverses étaient coupées et marquées par les roues, il était évident que le char avait déraillé immédiatement après la collision avec le cheval ; n'entendis aucun cri d'alarme, aucun sifflet de l'engin avant la collision. Dans l'opinion du déposant, si le train avait été arrêté, lors de la collision avec le cheval, les conséquences fatales qui s'en suivirent pour le char à passagers n'auraient pas eu lieu. Le char, bien qu'en dehors des rails, n'aurait pas sorti de la voie ou des roues, ou n'aurait pas été jeté sur le côté et n'aurait pas, comme conséquence, été écrasé par le char qui suivait. Les clôtures dans les environs de la ligne n'étaient pas finies ; dans le fait, un peu plus loin, il n'y avait pas de clôture du tout.

F. W. WATKINS.

Reconnue et assermentée devant moi,
à Hamilton, 7 décembre 1854,

WILLIAM H. COFFIN.

Deposition de John Galbraith, 7 décembre 1854.

JOHN GALBRAITH, de la cité d'Hamilton, épicier, étant dûment assermenté, dépose et dit : J'ai entendu le témoignage de Frederick W. Watkins, donné devant les commissaires le septième jour de décembre courant et déclare que je suis le nommé John Galbraith y nommé ; et je dis en outre que la déposition de M. Watkins est correcte en substance et en fait. Après l'accident, je parlai au conducteur d'engin et lui demandai comment l'accident était survenu et il me dit qu'il avait passé par-dessus trois chevaux. Il ne me dit pas à quelle distance il avait vu les chevaux sur la voie, ni non plus s'il aurait pu s'exempter de passer pardessus. Je n'ai vu que deux chevaux, dont l'un fut tué instantanément, et resta sur la voie, l'autre se tenait à côté de la voie avec l'épaule blessée comme s'il eut été frappé par la locomotive. Je suis actionnaire dans la compagnie du grand chemin de fer occidental, et prends intérêt à sa prospérité.

JOHN GALBRAITH.

Reçue, reconnue et assermentée devant nous
A Hamilton, 7 décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de Lindsay Crawford, 7 décembre 1854.

LINDSAY CRAWFORD, de la cité d'Hamilton, marchand de marchandises sèches, étant dûment assermenté, dépose et dit : J'ai entendu le témoignage de Frédéric W. Watkins reçu le 7^e jour de décembre, devant les commissaires, et déclare que je suis Lindsay Crawford y nommé ; et je déclare en outre que la déposition de M. Watkins est correcte en substance et en fait.

LINDSAY CRAWFORD.

Reçue, reconnue et assermentée devant nous
A Hamilton, ce 7^e jour de décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de Levi Beemer.

7 décembre 1854.

LEVI BEEMER, de la cité d'Hamilton, jouiller, étant dûment assermenté, dépose et dit : J'ai entendu la déposition de Frédéric W. Watkins prise le 7^e jour de décembre courant devant les commissaires et déclare que je suis Levi Beemer qui y est mentionné ; et déclare de plus que la déposition de M. Watkins est correcte en substance et en fait.

LEVI BEEMER.

Reçue, reconnue et assermentée devant nous
A Hamilton, 7^e jour de décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
W. F. CRAWFORD.

Déposition du Dr. Mack, 7 décembre 1854.

THEOPHILUS MACK, de la ville de Ste. Catherine, dans le comté de Lincoln, écuyer, M. D., étant dûment assermenté, dépose et dit : Que le ou vers le septième jour de juillet dernier il fut visité par M. Woodward, ingénieur civil au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et par le conducteur de convoi à passagers, nommé Matthews, qui prièrent le déposant de prêter ses services professionnels pour certaines personnes qui souffraient par suite d'un accident survenu près de Thorold. Le déposant se rendit avec eux jusqu'à la station Ste. Catherine, où il trouva une locomotive et un char à fret contenant tous les blessés survivants ; il y en avait sept qui avaient été blessés ; les trouva tous souffrant de contusion et une petite fille était sévèrement blessée. Ces personnes à l'exception d'une, étaient des allemands, plutôt des norvégiens. Ne considérant pas que le cas de ces gens était aussi urgent que celui de ceux qui se trouvaient au lieu de l'accident, le déposant après avoir ordonné qu'ils fussent déposés à l'hôtellerie et qu'on leur donnât tout le soin convenable se rendit sur les lieux dans le char à fret. Il trouva plusieurs cadavres et une personne qui vivait encore sous les ruines du char écrasé, laquelle mourut peu de temps après l'arrivée du déposant. Fit ramener à Ste. Catherine un enfant blessé dans le char à fret et revint lui-même avec le conducteur de la locomotive. Conversa de l'accident avec lui en chemin ainsi qu'avec le chauffeur. Le conducteur dont le déposant ne sait pas le nom, déclara qu'en approchant de la station de Thorold,

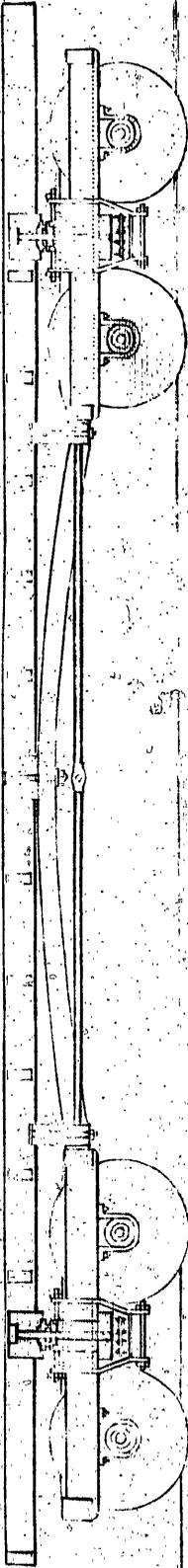
N° 19

DIAGRAM 2. PLAN OF PROPOSED

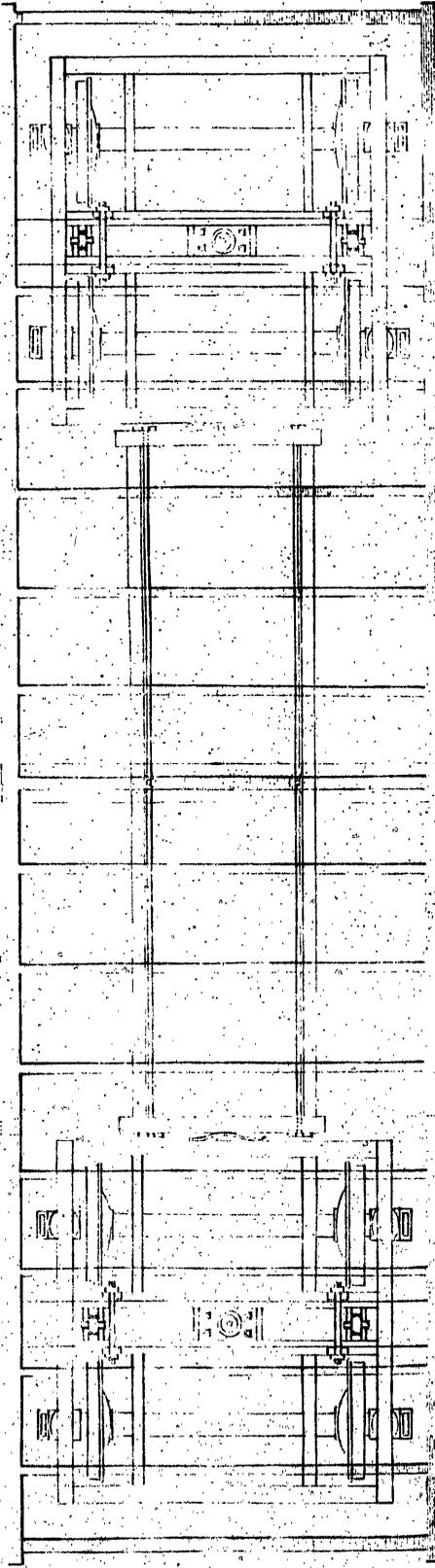
IMPROVED CONSTRUCTION OF CAR SO AS TO PREVENT THE TRUCK FROM DANGLING CONSTRUCTION DES CHARS POUR EMPÊCHER LE SOUS-CHARIOT DE SLEWING ROUND WHEN THE WHEELS GET ACCIDENTALLY OFF THE TRACK TOURNER QUAND LES ROUES ACCIDENTELLEMENT LAISSENT LA RAINURE

PLAN DES AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

LONGITUDINAL SECTION



PLAN



il avait vu trois chevaux sur le côté gauche du train. Le conducteur ou le chauffeur déclarèrent que le sifflet avait été employé pour chasser les chevaux. Le conducteur ajouta que les chevaux traversèrent la voie et en traversant l'engin les frappa tous deux ; l'un fut jeté en dehors de la voie et l'autre abattu et tué, et écrasé par le char. En réponse à une question de M. Woodward, l'ingénieur qui était aussi sur la locomotive, le conducteur déclara qu'en frappant le cheval, il avait ordonné au chauffeur de mettre le frein, ce qui fut confirmé par le chauffeur qui ajouta qu'il avait fait tout ce qu'il avait pu ; tous deux déclarèrent que la vitesse du train était trop forte pour pouvoir l'arrêter immédiatement. Ils n'arrêtèrent point avant d'arriver à la station de Thorold. Le déposant considère que la distance entre la station de Thorold et le lieu où les marques sur les traverses indiquaient l'endroit où le char a laissé d'abord la voie, est d'environ trois quarts de mille. La nuit de l'accident il faisait un beau clair de lune. Revint de la scène de l'accident entre minuit et deux heures ; à cette heure, la nuit était claire, comme mentionné plus haut.

THEOPH. MACK.

Assermentée devant nous à
Ste. Catherines 7 décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de Charles F. Woodward, Ste. Catherine, 7 décembre 1854.

CHARLES F. WOODWARD, de la ville de Ste. Catherine, gentilhomme, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Qu'il est ingénieur civil de profession, et qu'il a été au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental ; se rappelle d'un accident qui survint sur le chemin, près du pont du canal, à Thorold, de bonne heure en juillet dernier durant la nuit. Le déposant était à l'hôtel de Ste. Catherine lorsque le conducteur du convoi d'express allant à l'ouest vint et lui dit que le convoi d'express avait éprouvé un accident, et que plusieurs des passagers étaient tués et blessés ; j'accompagnai le conducteur jusque chez le Dr. Mack, et me rendis avec le docteur jusqu'au lieu de l'accident ; trouvai un char à passagers brisé dans la tranchée Est de la station de Thorold et plusieurs personnes qui avaient été tuées. Entendis le conducteur de l'engin attribuer l'accident à des chevaux qui avaient traversé la voie, un de ces chevaux avait été tué, ce qui avait en conséquence fait dérailler le premier char à passagers de seconde classe ; allai avec le Dr. Marsh visiter l'endroit où était arrivé l'accident qui avait causé le malheur ; vis la carcasse du cheval, remarquai aussi l'endroit où le char avait commencé à dérailler, ayant fait des entailles dans les traverses et en ayant cassé d'autres ; oserais dire que le char a traîné au moins trois cents verges depuis l'endroit où il a commencé d'abord à dérailler, jusqu'à celui où il a été renversé et écrasé ; entendis dire au conducteur de l'engin que voyant qu'il avait frappé les chevaux il avait sifflé et appliqué les freins. Le déposant ne comprend pas comment avec les freins et la traction produite par le traînement du char, le convoi ait pu se rendre aussi loin sans arrêter. L'endroit où le cheval fut d'abord frappé était à environ un demi mille du pont, sur le canal Welland, à Thorold. Les ordres et règlements de la compagnie prescrivaient alors d'approcher du pont du canal avec beaucoup de précautions et que le train devait aller lentement avant d'y atteindre. Le déposant ne se rappelle nullement si la nuit était sombre ou claire.

CHARLES F. WOODWARD.

Assermentée devant nous,
A Ste. Catherine, 7 décembre 1854.

W. F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

RETARDEMENT A BAPTISTE CREEK, ET CONSEQUENCES FATALES.
2 JUILLET 1854.

Voir témoignage de C. J. Brydges, écuyer, à l'accident de Baptiste Creek.

Déposition d'ALEXANDER BARTLETT, coroner, Windsor, 28 novembre 1854.

ALEXANDER BARTLETT, du village de Windsor, dans le comté d'Essex, gentilhomme, l'un des coroners du dit comté, dépose et dit :—Que le troisième jour de juillet dernier, une enquête fut tenue par le déposant sur le cadavre de quatre émigrés norwégiens, transportés avec d'autres émigrés par les chars du grand chemin de fer occidental à Windsor, le deuxième jour du dit mois de juillet, et je produis maintenant le témoignage rendu devant moi dans cette occasion, marqué A. 13, lequel a, au meilleur de mon jugement, été pris correctement. Je produis aussi le verdict du jury, rendu à la dite enquête, marqué "A 14." Le dix-sept du mois d'août dernier, un enfant d'environ quatorze ans, la fille d'un émigré allemand, nommé John Hegner, fut tuée par les chars du grand chemin de fer occidental, entre la station de la Belle Rivière du grand chemin de fer occidental et Windsor, à environ onze milles de Windsor. Le dix-huit, je présidai à l'enquête sur le corps du dit enfant nommé Margaret Hegner, et d'après le meilleur témoignage que l'on put obtenir, il fut constaté que la dite Margaret Hegner avait été tuée pendant qu'elle était passagère dans les chars du grand chemin de fer occidental comme susdit, par un coup infligé sur la tête du dit enfant pendant qu'elle regardait en dehors de la fenêtre du char dans lequel elle était, mais qui avait infligé le coup, comment il avait été donné, c'est ce que le jury ne peut dire; et il n'y eut pas de preuve pour l'établir, bien qu'il fut fait des recherches minutieuses et que toutes les personnes qui devaient probablement savoir quelque chose de l'affaire fussent interrogées lors de l'enquête.

ALEXANDER BARTLETT.

Reçue et reconnue le 28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Témoignages pris dans une enquête sur des cas de choléra.

Comté d'Essex, }
savoir :

Dépositions des témoins respectivement prises et reconnues, au nom de notre souveraine dame la reine, concernant la mort de quatre émigrés norwégiens, au *Commercial Store*, dans le village de Windsor, comté d'Essex, le troisième jour de juillet 1854, dans la dix-septième année du règne de notre souveraine dame la reine Victoria, etc., devant Alexander Bartlett, écuyer, l'un des coroners du dit comté, en une enquête là et alors tenue sur les corps de quatre émigrés norwégiens, là et alors déposés morts, comme suit, savoir :

A. K. DEWSON, M. D., du village de Windsor, sous serment, dit : Dans l'après-midi du dimanche 1er juillet, vers cinq heures et demi, je vous (coroner) rencontrai, vous me priâtes, en votre capacité officielle, de me rendre avec vous au dépôt du grand chemin de fer occidental, pour procéder à une enquête sur le corps d'un émigré qui gisait mort dans l'un des chars à fret qui était resté sur notre chemin; nous traversâmes la plateforme qui se lie au dépôt des passagers, nous vîmes plusieurs personnes qui étaient à l'état de collapse ou à l'état bleu

du choléra. Je vous fis remarquer en les voyant sur la plateforme qu'il y avait cause suffisante pour prouver la mort des émigrés. Je déclarai de plus que je considérais comme inutile de tenir une enquête sur le corps du défunt, puisque depuis il y avait déjà eu quatre décès dans la bâtisse employée temporairement comme hôpital pour les émigrés, la même chose que pour ceux qui gisaient sur la plateforme; mon opinion était que ces quatre émigrés étaient morts du choléra. J'appris de celui qui seul parmi eux parlait l'anglais que les premiers symptômes du choléra parurent aux divers endroits qui se trouvent entre cet endroit et Chatham. J'entendis dire de plus qu'ils y avaient été détenus et qu'ils avaient beaucoup souffert du manque d'eau pure et de la chaleur; c'est là qu'ils commencèrent à avoir les vomissements, la diarrhée et les crampes; ils paraissaient avoir souffert du manque de ventilation dans les chars, un certain nombre d'entre eux étant venus dans les chars à fret. Je pense que les retards sur la route, si les chars sont bien encombrés, doivent avoir pour effet d'accélérer les symptômes du choléra. Souvent le choléra se produit par la prostration soudaine que cause le manque d'eau ou de bonne nourriture; mon opinion est que s'ils se trouvaient plus que trente dans les chars à fret, il y en avait trop pour la saison de l'année. Je pense que le manque de sièges, en causant de la fatigue pour le corps, pouvait avoir l'effet de conduire à la maladie. J'ai vu les quatre corps qui sont aujourd'hui le sujet de l'enquête.

Il y avait des sièges dans le char à l'endroit où le cadavre fut trouvé. J'ai vu aussi des sièges dans plusieurs autres chars à fret. Je ne sais pas personnellement si des émigrés sont venus ici dans des chars qui n'avaient point de siège. La maladie aurait pu survenir dans les chars ordinaires que le chemin de fer offre aux passagers de cette nature. Ils peuvent avoir laissé le vaisseau avec la maladie, vu que les vaisseaux à émigrés sont souvent malpropres. Le char dans lequel les décès sont survenus n'était pas un char à passager ordinaire; c'était un char à fret. Les émigrés n'étaient pas physiquement aussi robustes que le sont ordinairement les émigrés. Ils étaient particulièrement malpropres et sales dans leurs habits et leurs personnes. Il serait imprudent de mettre un grand nombre de ces gens dans un char.

ALFRED K. DEWSON, M. D.

JOHN MARTIN, sous serment dit:—Je suis d'Autriche, et je suis arrivé hier le 2 juillet, dans l'après-midi, par la voie du grand chemin de fer occidental, en la compagnie d'émigrés; il y en avait dans le char où j'étais, mais point de morts. Il n'y avait point de fenêtres dans le char où j'étais. Il y avait douze sièges dans le char; sur chaque siège se trouvaient cinq, six et sept personnes; quelques-unes d'elles étaient des enfants; je n'ai point vu de chars sans sièges; j'ai payé pour moi, ma femme et mon enfant huit piastres et un quart comme prix de passage depuis Hamilton; j'ai laissé Hamilton le vendredi, 30 juin; après le soleil couché je suis arrivé à une petite station; ne me rappelle pas le nom; nous y sommes restés jusqu'au dimanche matin entre six et sept heures; tous ceux qui sont venus à Windsor sont venus avec moi, sur le chemin. Je suis venu de Québec avec ces émigrés; il est mort trois de ces émigrés de Québec à Hamilton; Nous fûmes visités par deux médecins à Québec; ces trois émigrés sont morts du choléra en apparence; d'un côté du char la porte était fermée; je pense qu'il y avait quarante à cinquante personnes dans le char.

MARTHA JOHANN.

JAMES FISHER, sous serment, dit:—J'étais avec M. Gordon quand il reçut le convoi de nuit qui arriva ici le dimanche 2 juillet. Il y avait plusieurs chars de seconde classe et aussi divers chars à fret contenant des émigrés. Je regarde

généralement dans les chars, lorsqu'ils arrivent; je l'ai fait hier; tous les chars à fret qu'occupaient les émigrés ont des sièges grossiers mais commodes; je ne pense pas que les chars étaient encombrés par cette classe de passagers; je pense que les chars à passagers de seconde classe étaient plus encombrés que les chars à fret, et qu'il y avait plus d'apparence de maladie parmi les passagers. En Angleterre et en Ecosse, où j'étais en rapport avec les chemins de fer, la classe de chars en usage pour les émigrés est les chars à animaux; ce sont des chars ouverts sans couvertures au-dessus, mais entourés simplement d'un garde-corps. Je suis d'opinion qu'il y avait hier autant de ventilation dans les chars à fret qu'il y en avait dans les chars de seconde classe. Je suis employé dans la cour, au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental, à la station de Windsor. Je n'ai jamais remarqué d'acte de négligence de la part de la compagnie du grand chemin de fer à l'égard des émigrés depuis que je suis à son service. Les officiers de la compagnie à la station de Windsor ont toujours rendu toute assistance possible aux émigrés qui se trouvaient dans la misère après leur arrivée. Il y a trois espèces de chars et trois espèces de prix de passage en Angleterre et en Ecosse; et je ne puis dire s'il y a plus de deux prix de passage sur le grand chemin de fer occidental. Il se transporte des animaux sur les chars qui ont amené des émigrés hier. Les chars ouverts en Angleterre se servent généralement que pour les petites distances, disons cent milles; Je suis d'opinion qu'il n'y avait pas plus de vingt-huit à trente personnes dans les chars à fret.)

JAMES FISHER.

Enquête et verdict du jury sur des cas de choléra, à Windsor.

COMTÉ D'ESSEX, }
savoir :

A une enquête tenue au nom de notre souveraine dame la reine, au village de Windsor, comté d'Essex, le 3e jour de juillet 1854, et dans la dix-septième année du règne de notre souveraine dame la reine, etc., devant Alexander Bartlett, gentilhomme, un des coroners de notre souveraine dame la reine, pour le dit comté, en présence des corps de quatre émigrés norwégiens, alors et là gisant morts; sur le serment d'Isaac Askew, W. B. Herons, George Shipply, John Fimsterre, John MacRae, Geo. Cliff, Robert Reeves, John B. Ryan, A. B. Sutton, Jacob Brown, John Hutton, J. D. Askin, A. Bampton, tous hommes bons et loyaux du village de Windsor, dûment assermentés et chargés de s'enquérir au nom de notre dite dame la Reine quand, comment, où, et de quelle manière les dits émigrés dont les noms sont inconnus au jury, sont venus à leur mort, déclarent sur leur serment que les dits émigrés ont souffert une grave maladie, savoir le choléra, et que le dit troisième jour de juillet, dans l'année susdite, au village de Windsor, ils, les dits quatre émigrés norwégiens, ont passé de vie à trépas par suite du choléra. Le jury déclare en outre et il est d'opinion que quoique les émigrés décédés aient pu être attaqués du choléra avant d'arriver à Hamilton, leur mort a cependant été accélérée par la manière dont ils ont été transportés par la compagnie du grand chemin de fer occidental, ayant été placés en trop grand nombre dans des chars non aérés, et sans le confort nécessaire dans cette saison de l'année, et aussi ayant été retenus sur leur route d'Hamilton à Windsor. Et les jurés susdits disent de plus, sous leur serment comme susdit, que les susdits quatre émigrés norwégiens sont venus à leur mort en la manière et par les moyens susdits. En foi de quoi le dit coroner ainsi que les dits jurés ont à la présente enquête, apposé leurs seings et sceaux, les jour et an et lieux, ci-dessus mentionnés en premier lieu.

Déposition de Samuel Smith McDonell, écuyer, préfet de Windsor, London, 25 novembre 1854.

SAMUEL SMITH McDONELL, du village de Windsor, dans le comté d'Essex, avocat, préfet de la municipalité du village de Windsor, étant dûment assermenté, dépose et dit : Je suis préfet du village de Windsor et l'ai été depuis janvier dernier. J'étais président du bureau de santé pour le dit village, établi au commencement de juillet dernier. Le second jour de juillet dernier, un certain nombre d'émigrés, se disant norvégiens, furent amenés à Windsor par les chars du grand chemin de fer occidental. Ils furent amenés, comme je crois et comme j'en suis informé, dans des chars à fret, non dans des chars à passagers de seconde classe, et plusieurs d'entre eux sortirent des chars malades et mourants à leur arrivée à Windsor; sur ces émigrés trente-neuf moururent, je crois; il en arriva ensuite d'autres et entre le deuxième jour de juillet et le milieu d'août, il est mort plus de cinquante émigrés et environ quinze personnes résidant à Windsor. J'ai appris et je crois que les chars ou quelques-uns d'entre ceux qui avaient amené les émigrés à Windsor le second de juillet avaient été retenus à un endroit appelé Baptiste Creek, en conséquence de quelq' accident qui y était arrivé ou dans les environs. Le terrain, à Baptiste Creek, est bas, plat et marécageux, et l'on considère que c'est un endroit mal sain, et dans mon opinion, un endroit où il convient bien peu de laisser des émigrés en grand nombre. Il n'y a rien pour recevoir les passagers, et les personnes qui restent là n'ont d'abri à chercher que dans les chars. Comme président du bureau de santé, j'ai eu diverses communications avec les divers officiers de la compagnie du grand chemin de fer occidental au sujet des moyens de pourvoir au traitement des malades et à l'enterrement des morts; et il fut convenu entre M. David D. Chapman, au nom de la compagnie, et le bureau de santé, que le bureau de santé se servirait d'un hangar de la compagnie, à Moy, à environ un mille au nord de Windsor, sur la rivière Détroit, comme hôpital de cholériques, jusqu'au onze août dernier, et la compagnie devait payer pour les cercueils et l'enterrement des émigrés qui pourraient mourir du choléra, et tous les émigrés devaient être laissés à Moy et transportés de ce lieu à Détroit en traversant la rivière. La compagnie adhéra à ces arrangements jusqu'au 11 août dernier, époque où elle discontinua, et la compagnie refusa d'ensevelir les morts ou de renouveler ces arrangements en aucune manière. Les dépenses occasionnées à la municipalité de Windsor par la nécessité qui lui fut imposée de pourvoir au soulagement des victimes du choléra, ont été de £225, en sus des souscriptions prises et des services rendus gratuitement par les personnes charitables du village. Je pense que Isaac Ashew, de Windsor, Henry Prince, de Sandwich, John W. Blackadder, John M. Ewan et Alexander Gordon, de Windsor, pourront donner des renseignements plus précis sur le retardement éprouvé par les émigrés à Baptiste Creek et sur la maladie de ces émigrés à Windsor.

SAMUEL S. McDONELL.

Reçue et reconnue devant nous,
à London, ce 25 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déclaration relative aux émigrés norvégiens détenus à Baptiste Creek, 2 juillet 1854.

ALFRED K. DEWSON, du village de Windsor, écuyer, M. D., déclare que lundi le 2^e jour de juillet 1854, il avait été à l'église au Détroit et en revenant à Windsor vers 5 heures de l'après-midi, il apprit à bord du bateau traversier de la part

du capitaine que ses services étaient requis à la station du chemin de fer qui était toute proche, pour traiter un malade qui s'y trouvait ; en arrivant à la maison de station j'y trouvai trois ou quatre chars ; je ne saurais dire combien de chars il y avait précisément, mais les passagers avaient débarqué et s'étaient répandus partout ; ils étaient environ 200 ; c'étaient tous des étrangers, émigrés, norvégiens, me dit-on ; je ne pouvais comprendre leur langage, et ils ne pouvaient non plus se faire comprendre. Mon attention se porta d'abord sur le corps d'un homme mort qui se trouvait dans l'un des chars à fret ; il était mort du choléra ; on me dit qu'il était mort ce jour-là en revenant de Baptiste Creek d'où ces émigrés venaient me dit-on ; je donnai immédiatement toute mon attention au reste des émigrés ; j'en trouvai plusieurs déjà rendus à des phases différentes de choléra ; avec la permission de M. Scott, l'ingénieur de la compagnie, je les conduisis tous dans un abri ou hangar qui est la propriété de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et leur procurai des aliments et quelques couvertes. Il faisait alors une chaleur extrême. Le lundi 3ème, vers 6 P. M., huit adultes et un enfant étaient morts ; mardi le 4, deux adultes moururent ; le 5, deux autres ; le 6, deux autres, un adulte et un enfant ; le 7, il mourut un adulte et un enfant ; le 8, quatre personnes moururent, deux adultes et deux enfants ; le 9, il mourut un adulte et un enfant ; le 10, un seul mourut ; le 11, deux ; et le 12, deux ; faisant en tout 29 qui moururent du choléra, excepté quatre ou cinq enfants qui moururent de la rougeole ; le samedi 1er juillet, nous eûmes un cas de choléra dans la ville de Windsor, plus tard le nombre des cas augmenta ; on m'informa que ces émigrés auraient dû être à Windsor le samedi vers midi, mais avaient été retenus sur la voie latérale de Baptiste Creek pendant plusieurs heures ; M. Bartlett, le coroner, tint l'enquête sur les corps ; il a pardevant lui les témoignages pris dans ces cas. Une femme fit une fausse couche en descendant de Baptiste Creek, et elle faillit mourir par suite d'une hémorrhagie. Le char était dans l'état le plus affreux ; elle survécut, mais elle serait morte si elle eut resté plus longtemps dans le char ; une autre femme était en travail d'enfant lorsque le char arriva et elle accoucha cette nuit-là vers 11 heures P. M. ; une troisième femme resta aussi malade le lundi matin à la maison de la station. Le lundi matin deux médecins vinrent du Détroit et visitèrent tous ces émigrés, ne permettant à aucun de ceux qui n'étaient pas exempts de la maladie de traverser à Détroit ; ils en laissèrent environ quarante à Windsor ; il peut en être mort un plus grand nombre que ceux qui sont mentionnés plus haut.

ALFRED K. DEWSON, M. D.

Signée et reconnue devant nous,
28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déclaration d'Alexander Gordon, Windsor, 28 novembre 1854.

ALEXANDER GORDON, du village de Windsor, dans le comté d'Essex, gentilhomme, dépose et dit : J'étais maître de station de la compagnie du grand chemin de fer occidental à la station de Windsor depuis le moment où le chemin a été livré à la circulation dans le mois de janvier dernier, jusqu'au trente-unième jour de juillet dernier. Je me rappelle l'arrivée des chars de l'est, le dimanche deux de juillet dernier ; c'était le seul convoi de chars qui arriva ce jour-là à Windsor ; il était composé de neuf chars à fret et de deux chars à passagers de seconde classe et de deux ou trois chars à passagers de première classe. Ils arrivèrent à la station de Windsor vers quatre heures et demie de l'après-midi. Six des

chairs à fret contenaient des émigrés et du bagage; les deux chairs de seconde classe contenaient aussi des émigrés et les deux autres chairs à fret contenaient du bagage. Les chairs à fret qui avaient des émigrés avaient des planches de travers pour sièges et étaient calculées devoir contenir cinq personnes par siège; et il y avait douze sièges dans chaque chair, en sorte que l'on calculait que chaque chair contiendrait soixante passagers. Il arriva environ six cents personnes par ce train. Je sais qu'une partie de ces émigrés avaient été laissés à Baptiste Creek, à environ trente-deux mille de Windsor, le samedi d'avant dans les chairs dans lesquels ils étaient venus d'Hamilton. C'est un endroit bien marécageux que Baptiste Creek, et il n'y avait point de station pour y recevoir les passagers et point de maison qu'à un mille de distance, et il aurait été impossible pour un grand nombre de personnes de trouver des provisions dans les environs. Il y avait une personne morte dans le premier des chairs à fret contenant des émigrés dans le train lorsqu'il arriva à Windsor, et trente-trois émigrés tombèrent sur la plate-forme de la station immédiatement en sortant des chairs, ayant été atteints du choléra. La nuit suivante neuf de ces personnes étaient mortes et enterrées, et d'autres étaient malades, et sur le nombre des émigrés qui arrivèrent dans ce train, cinquante-sept adultes au moins moururent et un certain nombre d'enfants, mais lequel nombre je ne puis exactement le dire, bien que je pense qu'il fut de dix ou onze. Les chairs à fret étaient ouverts sur les côtés environ cinq pieds dans le centre, avec des tringles que l'on cloua sur le travers de l'ouverture, à tous autres égards les chairs étaient parfaitement fermés sans aucune ouverture dans le toit, ni sur le devant ni sur l'arrière. Mon impression est qu'il n'y a pas eu de cas de choléra dans les chairs de seconde classe; les personnes qui tombèrent sur la plate-forme après l'arrivée des chairs, sortaient des chairs à fret. Les chairs à fret ont vingt-neuf pieds sur huit pieds et demi dans l'intérieur. Je suis tout à fait certain que les émigrés qui sont morts du choléra étaient tous ou presque tous parmi ceux qui ont été retenus à Baptiste Creek. Le choléra continua pendant environ onze jours parmi les émigrés. Je me tenais parmi les malades du choléra nuit et jour durant la continuation de l'épidémie et j'ai eu souvent à surveiller l'enterrement des morts, mes hommes refusant de faire ce service si je ne partageais le danger avec eux. Je reçus beaucoup d'aide du Dr. Alfred K. Dewson, de Windsor, du Dr. Hewitt, de Détroit, et de divers autres médecins de Détroit, qui offrirent volontairement leurs services. Et M. Isaac Askew, de Windsor, fut infatigable dans ses soins pour les malades, étant constamment avec eux jour et nuit et leur rendant l'assistance qu'il pouvait rendre—n'ayant pu, à raison de ses travaux incessants, changer d'habits du lundi au jeudi après l'apparition du choléra, et il continua à prodiguer ses soins jusqu'à ce que le choléra eut entièrement disparu. M. John McEwen porta aussi beaucoup d'attention aux femmes qui furent atteintes de la maladie, et se conduisit d'une manière excessivement humaine et courageuse. J. W. Blackadder, nous rendit aussi beaucoup d'assistance, et d'autres encore nous aidèrent mais à un moindre degré; mais il y avait une panique générale, et il fut impossible d'obtenir des gardes-malades, et même il fut presque impossible de trouver des personnes pour ensevelir les morts. Je pense que les émigrés furent laissés à Baptiste Creek, comme il est ci-dessus mentionné, à la requisition de David Chapman; cela me fut rapporté à l'arrivée des trains le dimanche, mais par qui, c'est ce que je ne me rappelle pas; je ne doute pas cependant que le rapport fut correct. M. Chapman était le surintendant local de la division Ouest du chemin de London à Windsor. Il est, je crois, actuellement assistant général du gérant du fret, et il est stationné à Hamilton.

ALEXANDER GORDON.

Prise, reconnue et assermentée devant nous,

Ce 28 novembre 1854,

WILLIAM C. COFFIN,

M. C. CAMERON.

Déclaration d'Isaac Askew, d'Amherstburg, Windsor, 28 novembre 1854.

ISAAC ASKEW, d'Amherstburg, dans le comté d'Essex, cultivateur et constructeur, dépose et dit :—Qu'il se trouvait par hasard à Windsor, ayant entrepris certaines bâties, et était venu d'Amherstburg le lundi matin, 5 juillet. En arrivant, je fus informé qu'un grand nombre d'émigrés étrangers, supposés être des norwégiens, étaient arrivés à Windsor par le train de la compagnie du grand chemin de fer occidental, le soir précédent, et que plusieurs d'entre eux étaient malades du choléra; il offrit immédiatement ses services auprès des malades, et continua à leur porter ses soins tout le mois de juillet. Vers ce temps il y avait environ soixante personnes de malades, quelques-unes au dépôt du chemin de fer et d'autres qui avaient été transportées à Troy. Au meilleur de mon opinion, cinquante émigrés au moins moururent du choléra ou de ses effets. Apprit qu'environ six cents émigrés avaient été amenés à Windsor, et ceci le porta à s'enquérir des moyens qu'il employait pour les transporter, et il découvrit qu'une grande partie de ces émigrés avaient été transportés à Windsor, dans des chars à fret, préparés temporairement pour les recevoir. Il y avait sur la voie plusieurs chars ainsi préparés et deux ou trois chars à passagers de seconde classe. Était président d'un jury assigné par le coroner de Woodstock pour s'enquérir des causes de la mort de quatre émigrés parmi ceux qui avaient été transportés dans les dits chars, et je les visitai de compagnie avec le jury. D'après les questions que j'ai faites moi-même, et d'après les témoignages reçus devant l'enquête, je compris qu'en moyenne l'on avait mis cinquante émigrés par char. Chaque char à fret a vingt-neuf pieds de long, huit pieds et demi de large et environ sept pieds de haut, avec des portes roulantes sur les côtés, qui, lorsqu'elles sont ouvertes, laissent une ouverture de quatre à six pouces. Il n'y a pas d'autres moyens d'aérer les chars. Est certain que le transport d'un pareil nombre de personnes dans des chars de cette nature, surtout dans la saison la plus chaude de l'année, doit être très malsain et avoir l'effet d'engendrer des maladies. Il a appris, et il n'en a point de doute, qu'un grand nombre de ces émigrés étaient venus de Baptiste Creek, où ils avaient été retenus pendant un jour et une nuit; sait que Baptiste Creek est un endroit bas, marécageux et malsain. Ce retard de vingt-quatre heures doit avoir causé de grandes souffrances à ceux qui se trouvaient dans les chars. Ils ont dû étancher la soif causée par l'emcombement et la chaleur qu'il faisait en buvant l'eau du marais. Connait que vu la situation de Baptiste Creek, il est impossible d'y trouver de la nourriture pour un certain nombre de personnes, la maison la plus rapprochée se trouvant à un mille et un quart du Creek, et il n'y a pas plus de deux ou trois maisons dans un rayon de plusieurs milles; excepté sur la ligne du chemin il n'est pas possible, ou du moins, il est très difficile d'avancer, parce que le marais lui-même est impraticable. Les émigrés survivants malades qui arrivèrent à Windsor le soir du 2 juillet furent transportés à Moy; et sur ceux-là il en mourut cinquante environ, et la maladie s'étendant aux habitants de Windsor, trente d'entre eux environ moururent aussi du choléra. M. Alexander Gordon, maître de station de la compagnie du grand chemin de fer occidental, se montra infatigable dans ses efforts pour venir en aide à ceux qui souffraient et pour subvenir à leurs besoins; et M. Misely, son successeur, imita aussi son exemple. Cette déposition ayant été lue au témoin il déclare qu'elle contient la vérité et a signé.

ISAAC ASKEW.

Reconnue et assermentée devant nous,
Ce 28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Windsor.—Déclaration de John Wright Blackadder, 28 novembre 1854.

JOHN WRIGHT BLACKADDER, de la ville de Windsor, marchand, dépose et dit :—Qu'il est membre du bureau de santé de la ville de Windsor ; qu'il fut nommé dans le mois de juin, en conséquence des appréhensions que l'on avait alors du choléra. Que dans l'après-midi du dimanche, 2 de juillet, il fut appelé en sa capacité de membre du bureau de santé, et informé qu'un train du grand chemin de fer occidental était arrivé de l'est amenant un grand nombre d'émigrés dont plusieurs étaient malades du choléra. Se rendit immédiatement à la station du chemin de fer, et y trouva un grand nombre d'émigrés, tous étrangers ; croit qu'ils étaient norwégiens. Plusieurs d'entre eux souffraient du choléra sous les différentes phases de la maladie ; quinze d'entre eux environ étaient dans l'état de prostration dont ils n'ont jamais relevés ; prit immédiatement des mesures pour recevoir les malades et leur donner tout le traitement médical dont ils avaient besoin ; vers onze heures de la nuit le même jour, dimanche, ils étaient tous placés dans un hôpital temporaire à Moy ; pense que vingt-cinq au moins de ces émigrés sont morts ; apprit après l'enquête que les émigrés ainsi arrivés à Windsor et qui y moururent avaient été retenus pendant vingt-quatre heures à Baptiste Creek ; sait que Baptiste Creek est un endroit désert et abandonné dans un marais habité par peu de monde, et ne pouvant offrir des moyens de subsistance à un bien grand nombre de personnes, et que l'eau étant de l'eau de marais elle doit être bien malsaine dans une saison où la chaleur est grande et où l'épidémie sévit. Le choléra se développa ensuite dans la ville de Windsor ; trente à quarante des habitants en moururent au meilleur de la mémoire du déposant. M. McEwen et M. Alexander Gordon, tous deux à l'emploi de la compagnie, et M. Askew, montrèrent un zèle infatigable à soigner les malades.

La dite déposition ayant été lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et a signé.

J. W. BLACKADDER.

Reconnue et assermentée devant nous,
Ce 28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déclaration de Daniel Allen, Windsor, 28 novembre 1854.

DANIEL ALLEN, du village de Windsor, dans le comté d'Essex, journalier, dépose et dit : Je suis gardien de nuit à la station de Windsor ; je me rappelle l'arrivée d'un train de chars venant de l'est à la station de Windsor dans l'après-midi du dimanche, le 2 juillet dernier ; je gardais alors la voie à Moy, à environ un mille de Windsor ; mon devoir comme garde-chemin était d'éloigner les animaux de la voie à l'espace d'un mille et demi. J'étais de garde le dimanche après-midi en question et vis passer le train ; c'était entre trois et quatre heures, au meilleur de ma connaissance ; c'est le seul convoi qui passa ce jour-là. Je comptai quatre chars à fret chargés d'émigrés, trois chars à passagers de seconde classe contenant aussi des émigrés et il y avait encore au moins trois autres chars à fret et peut-être plus, mais je ne puis dire ce qu'ils contenaient. Les portes du côté sur lequel je me tenais étaient fermées ; j'ignore si les portes de l'autre côté étaient fermées ou non. Les chars qui avaient des émigrés me parurent encombrés. Les employés de la compagnie et le garde frein des chars me dirent que ces émigrés étaient venus ce jour-là de Baptiste Creek où ils avaient été laissés pendant une nuit et un jour. Je vis les émigrés qui étaient venus par ce convoi environ une heure après ; l'on me dit qu'ils étaient environ six cents : je ne pense

pas moi-même qu'ils fussent autant. M. Matthews était, je crois, le conducteur de ce train, mais je ne le vis point. Je suis bien certain qu'il y avait trois chars à passagers de seconde classe. Je ne puis dire si le convoi était tiré ou poussé par la locomotive. J'ai été à l'hôpital à Moy jour et nuit, et je sais que parmi les émigrés qui vinrent par ce convoi, vingt moururent; je comptai en tout quarante-quatre personnes qui moururent; mais il en est mort d'autres que je n'ai pas vues. Il vint aussi d'autres émigrés malades qui arrivèrent dans d'autres convois, mais ils ne vinrent qu'un ou deux à la fois; je ne saurais en dire le nombre total. M. Alexander Gordon, le maître de station, était très attentif et infatigable dans ses soins pour les malades; M. Askew et M. Blackadder furent aussi très zélés dans l'hôpital; je les y vis de bonne heure et très tard; j'ai presque toujours été là depuis le moment où les émigrés y sont arrivés le dimanche en question jusqu'à la fin de juillet; pendant les trois premiers jours je ne me suis point couché ni de jour ni de nuit, tout mon temps étant dévoué aux malades.

DANIEL ALLEN.

Reçue, reconnue et assermentée devant nous,
Ce 28e jour de novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déclaration sous serment de Charles Baby, écuyer, de Sandwich, 28 novembre 1854.

CHARLES BABY, de la ville de Sandwich, dans le comté d'Essex, écuyer, avocat, dépose et dit: Que dimanche, le 2 juillet dernier, il revenait de l'est à Sandwich, dans un train de la compagnie du grand chemin de fer occidental, qui aurait dû arriver à Windsor le matin du dimanche susdit, mais pour avoir été retenu à Hamilton il n'arriva à Chatham que dans l'après-midi de ce jour-là. Le déposant dit qu'en arrivant à un endroit appelé Baptiste Creek, entre Chatham et Windsor, certains chars contenant des émigrés qui, suivant que l'apprit le déposant, étaient des émigrés norvégiens, se trouvèrent sur la voie latérale attendant les moyens d'être transportés à Windsor. Comprit que ces émigrés avaient été retenus à Baptiste Creek depuis le soir précédent; apprit qu'ils y avaient été retenus pendant vingt-quatre heures. Vit plusieurs de ces émigrés se promenant sur la voie, et quelques-uns paraissant bien malades; une femme surtout fut déposée dans un char à passagers de seconde classe en un état d'épuisement complet. Entendit l'homme qui avait été chargé du char des émigrés se plaindre au conducteur du train, dans lequel le déposant était monté, d'avoir été laissé à Baptiste Creek pendant si longtemps, disant qu'il n'avait pu se procurer de la nourriture pour lui-même, excepté en allant à trois ou quatre milles de distance et en payant un prix extravagant pour ce qu'il avait eu. Croit que le char à Baptiste Creek dont il ne se rappelle plus la description était attaché en arrière du train. Remarque que des émigrés étaient dans les chars à fret dont on avait fermé les ouvertures avec des tringles, mais ne saurait dire si ces chars furent attachés au train à Paris ou à Baptiste Creek. Fut retenu à Hamilton toute la nuit, de minuit au matin, en conséquence d'une interruption dans la voie. Durant ce temps le salon fut fermé et les passagers ne purent obtenir ni rafraîchissement, ni facilité, ni même des renseignements des serviteurs de la compagnie, au grand embarras des passagers qui se trouvaient dans les trains. Il sait que les chars chargés de passagers émigrés ont été pris à Paris, mais ne peut dire combien et de quelle espèce. N'a rien appris de la maladie parmi des émigrés à Paris.

La déclaration précédente ayant été lue au déposant, il la déclara correcte et a signé.

CHARLES BABY.

Reconnue et assermentée devant nous,
à Windsor, ce 28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de David Chapman, 2 décembre 1854.

DAVID CHAPMAN, d'Hamilton, étant dûment assermenté dépose et dit : Qu'il est d'Angleterre, et qu'il n'est en Canada que depuis janvier 1854 ; qu'il vint dans ce pays dans l'intention d'occuper une situation sur le grand chemin de fer occidental du Canada ; a été auparavant employé pendant sept années sur les chemins de fer en Angleterre ; a été surintendant de l'embranchement de Rosendale du chemin de fer de Lancashire Est ; en arrivant dans le pays fut fait maître de station à London, nommé ensuite surintendant local de la division ouest du chemin ; est aujourd'hui surintendant du fret ; ses devoirs sont de surveiller tous les branches du département du fret, l'ouvrage de l'intérieur, les commis qui reçoivent, entrent, font les envois ou connaissances des marchandises et préparent les comptes d'iceux ; aussi la correspondance du département ; il dirige aussi tous les hommes employés au dehors à recevoir, distribuer et délivrer le fret que ce soit au terminus ou aux stations de route ; la destitution des engagés pour cause d'intempérance ou d'insubordination, comme celle des agents de fret à la station est laissée à sa discrétion, ne doit pas hésiter à exercer ce pouvoir si cela devient nécessaire pour cause de mauvaise conduite ; la nomination des hommes pour remplacer ceux qu'il a destitués lui est dévolue, c'est-à-dire sur sa recommandation, avec l'approbation de M. Brydges, le directeur gérant ; a eu l'occasion de renvoyer quelques hommes, des porteurs ou autres, mais aucun agent de fret ; ne connaît personnellement rien des nommés Mathewson, Sutherland et Pasco à Woodstock ou de leurs habitudes n'ayant pas eu, depuis assez longtemps la surveillance de la division centrale du chemin ; sait qu'il y a un nommé Mathewson, commis dans le bureau du fret à Woodstock ; n'a pas encore eu l'occasion de se mettre au fait des capacités des hommes de son département sur la ligne, ses devoirs l'ayant principalement retenu dans le bureau à Hamilton depuis la fin d'août ; n'a pas été sur la ligne plus d'une demie douzaine de fois pendant le temps et alors principalement à l'ouest de Hamilton ; était surintendant local de la division ouest du chemin en juillet dernier ; en cette capacité avait le pouvoir de faire partir et employer toutes les locomotives ou les chars sur cette partie du chemin. Le 1er juillet, un samedi, il laissa Windsor avec le convoi exprès allant Est à 6-30 P. M., croit-il ; le train était composé, autant que se le rappelle le témoin, d'un engin, *tender*, un char à bagage et trois chars de première classe et aussi d'un char exprès américain ; en arrivant à Rochester environ 19 milles de Windsor, trouva que l'engin au gravier en rentrant dans une voie latérale avait déraillé et obstruait entièrement le passage ; détacha l'engin et retourna à Windsor, là je télégraphai au train de l'est à Chatham de venir à Rochester, et ayant eu des hommes et de l'aide, retournai à Rochester ; le train de l'est arriva de l'autre côté de l'obstruction à Rochester peu de temps après qu'il y fut lui-même ; trouvant qu'il fallait du temps pour enlever l'obstruction, résolu, après consultation avec M. William Scott, l'ingénieur de division de la division ouest, d'échanger les passagers des deux trains et ramener l'un ou l'autre respectivement à Windsor et à Chatham ; les passagers du convoi de l'est furent transportés dans les chars du convoi de l'ouest,

c'est-à-dire les passagers de première classe ; car les passagers de seconde classe ne peuvent pas être transportés de la même manière vu que les chars de l'ouest ne suffisent point pour les recevoir ; les passagers de première classe étaient entassés ; puis le convoi Est recula avec le char à passager de seconde classe jusqu'à Baptiste Creek, treize milles et demi ; me consultai avec le conducteur de l'engin ; trouvant que les approvisionnements de bois et d'eau étaient insuffisants, me déterminai d'alléger le train en laissant deux chars à la voie latérale de Baptiste Creek ; pense que deux chars seulement furent laissés, l'un chargé d'émigrés et l'autre de bagage d'émigrés ; me rendis dans l'un des chars aux fins d'expliquer aux émigrés les causes de cette détention, mais trouvai qu'aucun d'eux ne parlait l'anglais ; remarquai qu'il y avait beaucoup de monde dans le char ; il n'y avait plus de bois à la station Baptiste Creek, mais il y avait un réservoir à pompe pour l'engin au gravier auquel nous ne pûmes avoir accès ; ordonnai à un nommé Donaldson, garde-frein sur les trains de l'est et à un nommé Hogan, aiguilleur à Baptiste Creek, de prendre soin des émigrés et de les renvoyer par le convoi de nuit de l'ouest ; ce train devait arriver à Baptiste Creek vers cinq heures du matin ; me rendis avec le reste du convoi à Chatham, et de là à London ou j'arrêtai ; ignore s'il y avait un engin disponible à Chatham, mais ne l'aurais pas envoyé à l'assistance des émigrés, car je calculais sur l'arrivée du convoi de nuit allant à l'ouest ; étais bien fatigué et allai me coucher dans le bureau. Vis le convoi de nuit traverser London vers l'ouest, il était environ onze heures du matin ; pense que le nom du conducteur était Hertford ; après qu'il fut passé, allai voir un conducteur à l'hôtel, qui était malade ; pense qu'il dit lui-même à Hertford d'arrêter à Baptiste Creek, mais ayant donné ordre à cet effet à Chatham, il n'en est pas sûr ; ne savais pas qu'aucun des émigrés fussent malades quand je les laissai.

D. CHAPMAN.

Déclaration de James Fisher, Windsor, 20 novembre 1854.

JAMES FISHER, du village de Windsor, dans le comté d'Essex, employé de cour de la compagnie du grand chemin de fer occidental, à la station de Windsor, dépose et dit : Il est de mon devoir de tenir un livre et d'y entrer l'heure de l'arrivée et du départ des trains et le nombre de chars dans chaque train ; je fus nommé à cet emploi le 2e jour de juillet dernier. Le 2e juillet dernier, il arriva un train à quatre heures et cinq minutes, P. M., composé de dix chars, sans compter le *tender* et la locomotive, savoir : trois chars à passagers de première classe, deux chars de seconde classe, un char à bagage, et quatre chars à fret ; ceci je le lis dans mon livre de notes que j'ai dans les mains. Le conducteur qui amena ce train était M. Hertford, avec la locomotive Hercules : Un grand nombre d'émigrés arrivèrent par ce train ; je pense qu'il y en avait environ quatre cents, un était mort et un grand nombre était malade du choléra. J'appris que quelques-uns de ces chars avaient été laissés à Baptiste Creek le samedi, combien, je n'en sais rien ; mon impression est que tous les chars, les chars de première classe, les chars de seconde classe et les chars à fret contenaient des émigrés. Je ne puis dire s'il y avait des passagers de première classe, les chars de seconde classe et les chars à fret contenaient des émigrés. Je ne puis dire s'il y avait des passagers de première classe ou non dans les chars en cette occasion.

JAMES FISHER.

Reçue, reconnue et assermentée devant nous,
Ce 28 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de William V. Andrews, maître de station à Paris, Hamilton 5 décembre 1854.

WILLIAM V. ANDREWS, du township de Dumfries, maître de station de la compagnie du grand chemin de fer occidental, à la station de Paris, étant dûment assermenté, dépose et dit:—Je suis maître de station à Paris depuis le mois d'avril dernier. Je ne me rappelle pas qu'un nombre d'émigrés furent laissés à Paris, en route pour l'ouest, et pris ensuite le dimanche le 2^e jour de juillet. Il est bien possible que trois chars d'émigrés soient restés à la station de Paris vers le commencement de juillet ou le dernier de juin, vu qu'à cette époque, j'étais malade et ne remplissais pas mes devoirs de maître de station; et s'ils ont ainsi été laissés, ce doit être pendant que j'étais indisposé, car je ne me rappelle pas la circonstance. M. Palmer ou M. Minty devait remplir mes devoirs alors. Je ne me rappelle que d'un émigré qui se mourait du choléra à Paris et il mourut durant mon indisposition et je ne le sais que par oui-dire. Les émigrés étaient souvent transportés dans des chars à fret vu qu'ils étaient en trop grand nombre pour pouvoir être reçus dans les chars à passagers de seconde classe. Les chars à fret transporteront trente à quarante personnes quand les sièges seront bien arrangés. Je pense que je n'ai jamais vu plus de quarante émigrés dans un char à fret; il n'y avait point de maladie parmi les émigrés à la station de Paris, excepté en autant que je le sais, le cas ci-dessus mentionné. M. Brydges ou aucune autre personne ne m'a donné instruction de refuser des renseignements aux personnes qui en demandent sur aucun sujet. J'ai refusé de donner des renseignements à un monsieur qui me les demandait le quatre décembre courant, touchant quelques norwégiens qui avaient été laissés ou que l'on supposait avoir été laissés à la station de Paris en juillet dernier. Le monsieur me dit qui il était et quelles étaient ses raisons pour demander les renseignements. Il me dit qu'il était l'un des commissaires chargés par le gouvernement de s'enquérir de certaines matières qui se rattachent au grand chemin de fer occidental. Je refusai encore de lui donner aucun renseignement s'il ne me montrait ses lettres de créance. Plus tard il me fit signifier une sommation pour venir donner témoignage en conséquence de la dite sommation. Je ne puis dire si j'étais ou n'étais pas malade vers la fin de juin ou au commencement de juillet; mais s'il a été laissé à la station de Paris vers ce temps trois chars chargés d'émigrés je devais être malade alors; car, ainsi que je l'ai dit, je ne me rappelle aucunement de la circonstance.

W. V. ANDREWS, M. S.

Reçue et reconnue devant nous,
A Hamilton, 5 décembre 1854.

W. F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Récit de l'accident qui arriva à l'engin du gravier, à Rochester, 2 juillet 1854.

WINDSOR, 2 juillet 1854.

CHER MONSIEUR,—J'ai à rapporter que l'engin Norfolk, avec un train de gravier, a été jeté en dehors des rails à Baptiste Creek, dans les circonstances suivantes:

Par suite de la chaleur du temps, les rails s'étaient dilatés beaucoup plus que ne le permettait l'espace laissé entre les joints des rails, de manière que les bras des aiguilles liées bout-à-bout empêchaient la libre action des aiguilles; en ramenant l'aiguille par-dessus, elle était si faible que l'homme qui cherchait

à la manœuvrer plia le levier et la ramena autant que le levier pouvait le permettre, mais comme il était plié, il ne ramena pas les deux tiges parfaitement l'une avec l'autre ; l'aiguilleur négligea aussi de mettre la cheville de sûreté ; le résultat fut que l'engin frappa contre le rail de l'aiguille qui projetait en dehors de la voie, enleva l'aiguille, et le fit dérailler ; le sous-charriot et la roue conductrice de l'avant sortirent du rail en travers de l'aiguille, et la partie de l'arrière se jeta en travers de la voie principale, de manière qu'elle était presque à angles droits avec la voie et que le sous-charriot était considérablement brisé.

Tout à vous,

(Signé,)

C. F. HANSON.

W. Bowman, écuyer.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL, DEPARTEMENT DU
MECANICIEN.

HAMILTON, C. O., 12 décembre 1854.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous transmettre copie du rapport du surintendant de locomotive, Windsor, relativement à l'engin "Norfolk" qui a déraillé à Baptiste Creek, le 1er juillet dernier.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

Pour W. BOWMAN,
JOHN ANDERSON.

W. F. Coffin, écuyer.

Voir aussi les témoignages de John Hogan, Charles Gallagher et John Smith, à l'accident de Baptiste Creek.

Lettre du bureau de santé de Windsor à C. J. Brydges, directeur gérant du grand chemin de fer occidental.

WINDSOR, 4 juillet 1854.

MONSIEUR,—En notre qualité de membres du bureau de santé de Windsor, nous avons été choisis comme comité chargé de vous adresser et par vous, d'adresser au bureau des directeurs du grand chemin de fer nos remontrances, et nous prenons la liberté de solliciter votre attention toute spéciale et urgente à nos représentations sur le sujet, considérant, comme nous le croyons, qu'elles expriment non seulement les sentiments de nos confrères, les membres du bureau de santé, mais encore l'opinion unanime des habitants de Windsor et des environs, contre la conduite imprudente tenue par les employés de la compagnie à Hamilton, en pressant dans des chars à fret fermés, à cette saison des chaleurs, des émigrés récemment débarqués de vaisseaux. D'après le verdict des jurés dans l'enquête du coroner, tenue sur les corps de quelques-uns de ces malheureux (verdict qui vous a déjà été transmis) vous verrez que la compagnie est blâmé d'avoir par l'entremise de ses employés, envoyé ces émigrés en cet endroit dans des chars aussi mal aérés, et nous oserons dire, à peine convenables pour le transport des animaux, encore bien moins des êtres humains.

Secondement.—Les officiers de santé du Détroit ayant refusé de les recevoir dans l'état dans lequel ils ont été laissés ici dimanche après midi, ils furent abandonnés à la charité des habitants de Windsor qui sont noblement venus de l'avant et qui ont fait face aux exigences du cas, en faisant tout ce qu'il ont pu pour soulager leurs souffrances. On ne saurait donner trop de mérite à Alexander Gordon, écuyer, maître de la station, à cette extrémité du chemin pour les mesures promptes et vigoureuses qu'il a prises dans cette occasion. Dans le fait tous les employés ont fait ici leur devoir dans cette occasion difficile; mais si ces scènes ont à se renouveler, comme on le dit aujourd'hui qu'il y a un plus grand nombre d'émigrés en route pour l'ouest, et nous ne savons pas jusqu'à quel point ils sont malades, nous osons dire que leur patience sera à bout, vu que même aujourd'hui il y a de la difficulté à se procurer des hommes pour mettre dans les cercueils et dans les fosses les corps de ces victimes du choléra.

Troisièmement.—Il est absolument déraisonnable qu'une nouvelle municipalité comme Windsor, qui lutte encore pour son existence, soit surchargée de ces victimes du choléra, d'étrangers qui sont jetés parmi eux dans un état malade dans un temps où tous ses moyens et toute son énergie sont nécessaires à la protection de sa propre population qui souffre quelque peu aussi du choléra et dont on peut retracer l'origine à ces pauvres émigrés norvégiens ainsi jetés imprudemment au milieu de nous.

Quatrièmement.—Bien que les habitants de Windsor ne manquent ni d'humanité ni de bienveillance, ils n'ont point d'hôpital pour la réception de ces malades, et ils n'ont point de médecins pour les traiter, et ils n'ont point assez de fonds pour subvenir à ces besoins nouveaux; et ils suggèrent qu'Hamilton est l'endroit convenable pour la quarantaine; qu'il y a là un bon hôpital, un bon personnel de médecins et jointe à cela la surveillance immédiate des directeurs qui pourraient facilement donner les moyens de liquider toutes les dépenses qui en résulteraient.

En considération de ces faits, les directeurs peuvent être certains que les habitants de Windsor ne se soumettront pas à une taxe prélevée pour payer les dépenses qu'entraîne le soin de ces émigrés malades ou d'autres émigrés que la compagnie peut jeter parmi eux; et le bureau de santé de Windsor est déterminé à ne négliger aucun moyen et à n'arrêter devant aucune autorité qu'il a ou qu'il peut obtenir pour empêcher que ces émigrés malades n'entrent dans les limites de la municipalité. Il pense en cela ne faire que remplir le devoir qu'il doit à ses concitoyens en rejetant ainsi sur la compagnie du grand chemin de fer occidental toute la responsabilité des conséquences qui pourront s'en suivre.

C. J. Brydges, écuyer,
Directeur gérant,
Hamilton.

Lettre de C. J. Brydges au bureau de santé de Windsor, 6 juillet 1854.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL,

HAMILTON, C. O., 6 juillet 1854.

MESSIEURS, —J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 4 du courant écrite à la réquisition du bureau de santé de Windsor.

En réponse, je prends la liberté de dire que c'est avec un profond regret que les directeurs de la compagnie ont appris la maladie dont ont souffert quelques-uns des émigrés passagers dans leurs chars. En même temps ils ont vu avec plaisir d'après votre lettre, que les officiers de la compagnie à Windsor ont répondu avec tant de promptitude aux besoins de ces malheureux.

Je dois en même temps exprimer mon dissentiment au sujet de quelques remarques que je vois dans votre lettre, et je suis certain qu'un examen attentif de toutes les circonstances de l'affaire, aura l'effet de modifier votre manière de voir. D'abord, je puis dire que les chars dans lesquels ont été transportés les émigrés, ne sont pas, comme vous paraissez le croire, sans être aérés; le fait est que ces chars sont mieux aérés qu'un grand nombre de chars à passagers ordinaires; et je puis ajouter que les chars dans lesquels les émigrés sont transportés sur cette ligne sont, généralement parlant, aussi bons que ceux qui sont en usage sur ce continent.

Il est évident que cette compagnie n'a pas le pouvoir d'établir une quarantaine, et que comme "agent de transports publics," elle est tenue de transporter toutes les personnes qui se présentent et qui sont prêtes à payer le prix de passage établi; et vous remarquerez en même temps que la compagnie n'a pas la liberté de choisir ceux qu'elle transporterait. Ce n'est pas la compagnie qui amène ces émigrés dans le pays; les pauvres malheureux choisissent Québec comme le point où ils débarqueront pour se rendre dans cette partie du monde; et l'établissement de la quarantaine dans ce dernier endroit, les empêche de mettre pied à terre s'ils sont atteints de quelque maladie contagieuse. Il est cependant notoire que la réclusion résultant d'un long voyage et les aliments mauvais et insuffisants qu'ils reçoivent, produisent une telle débilité, que les chaleurs qu'ils ressentent ici joint à l'effet bien connu de l'eau des lacs pour les étrangers, abat leur vigueur déjà affaiblie, et à chaque endroit auquel ils touchent en montant de Québec ils laissent derrière eux des morts ou des mourants. Ceci est arrivé à Hamilton et sur une échelle considérable; un grand nombre de pauvres malheureux sont morts sur le quai en débarquant du bateau à vapeur. L'hôpital ici en est maintenant rempli; et à Paris, London et autres endroits de la ligne ils sont souvent si malades qu'ils sont forcés de rester dans ces endroits. Il n'en est pas un qui laisse la station dans un état de maladie, vu que l'on prend beaucoup de peine pour les renvoyer dans l'état le plus sain et le plus propre que le permettent les circonstances. Vous verrez que la ville de Windsor n'a pas été placée dans une position différente des autres endroits sur la route que ces émigrés parcourent depuis Québec, et que la compagnie du grand chemin de fer occidental n'est pas la cause du mal dont vous vous plaignez, mais qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires pour le réduire au minimum.

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

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

A James Cuthbertson, écuyer,
Samuel Dougall, écuyer,
J. W. Blackadder, écuyer.

DIVERS TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS.

Déclaration de John H. Greer, écuyer, London, 24 novembre 1854.

JOHN H. GREER, de Dundas, dans le township d'Ancaster, dans le comté de Wentworth, écuyer, dit: Qu'il a été au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental depuis le 1er jour de février 1854 jusqu'au 7 septembre de la même année, époque où il laissa le service de la compagnie de son propre gré, et reçut du bureau, comme un témoignage honorable de ses services pendant qu'il avait été à l'emploi de la compagnie, la somme de cinquante louis sterling à

part son salaire, comme gratuité; que loin de nourrir des sentiments d'animosité contre la compagnie, il appréciait hautement le compliment qu'il en avait alors reçu et qu'il est animé de tout le bon vouloir et de tous les bons sentiments, et n'a que des souhaits pour la prospérité et le succès de la compagnie, et pour cette raison il regrette beaucoup les sentiments de mécontentements qui existent au sujet de la compagnie. Ce mécontentement vient de l'irrégularité et du défaut de système avec lequel les affaires de la compagnie se conduisent—de ce que les hommes qui sont employés à l'expédition des affaires de la compagnie sont adonnés à l'intempérance; que sans attribuer aucune de ces habitudes au directeur gérant, les employés qui sont immédiatement sous son contrôle sont adonnés à l'habitude de fumer et de boire, habitudes qui, soit qu'elles produisent l'enivrement ou non, ont un mauvais effet et exercent une mauvaise influence sur ceux qui leur sont subordonnés. Les intérêts du public sont les mêmes que ceux de la compagnie d'autant plus que la province a pris et possède des actions dans le chemin de fer occidental pour la somme de cinq cents mille louis courant. Il est donc désirable à tous égards que l'entreprise aille bien. Ne considère pas que M. Brydges, le directeur gérant, soit capable de conduire des affaires étendues en fret et en passager; ceci demande beaucoup d'expérience pratique, une connaissance des hommes et de la manière de conduire et contrôler les hommes; dans les départements subordonnés, le commerce de transport de passagers, que ce soit par chemin de fer ou autrement, ne peut s'apprendre que par un bon apprentissage et une longue expérience; M. Brydges ne fait pas voir beaucoup d'expérience; à l'appui de ce que je dis, je solliciterai l'attention sur ce qui arriva à l'occasion d'un éboulement de terre, à Dundas, qui interrompit la circulation du chemin dans le mois de mars dernier; à cette époque, environ deux cent cinquante ou soixante chars attendaient l'occasion de passer ou décharger leur frêt pour le grand chemin de fer occidental, à différents points sur la ligne du chemin de fer central de New-York, depuis Niagara jusqu'à Utica, partout où ils pourraient le faire avec avantage. Ces chars étaient chargés de marchandises, quelques-uns pour Hamilton, d'autres pour Toronto, et d'autres pour les villes américaines à l'ouest. On ne faisait aucun effort, on ne prenait aucune mesure pour recevoir et déposer temporairement tout ce frêt à Hamilton ou aux stations à l'Est d'Hamilton en attendant que l'on eut réparé le chemin à l'endroit de l'éboulement à Dundas; on ne voulut rien faire avant au grand désappointement et au grand mécontentement des intéressés. Cette circonstance est susceptible d'explication, mais ces explications n'affecteront point l'opinion qu'il a de l'expérience et de la compétence de M. Brydges à conduire des affaires de cette étendue—opinion qu'il s'est formée en observant l'homme et comparant l'expérience personnelle qu'il a acquise dans cette branche d'affaires depuis vingt ans qu'il y est engagé. Quiconque suit le parcours de la ligne et entend les plaintes des marchands et commerçants et du public en général depuis les chutes de Niagara jusqu'à Windsor, trouvera bientôt des preuves évidentes du vice dans l'administration; quand les plaintes sont nombreuses et qu'elles sont reconnues comme bien fondées, elles sont par elles-mêmes une preuve suffisante que l'administration est mauvaise parce qu'il est au pouvoir de l'administration de remédier aux fautes de ses officiers subordonnés; considère que le remède dans l'état actuel des choses serait d'employer des agents de fret capables, et de les payer de manière à ce qu'ils comprendraient qu'il est de leur intérêt de rester au service de la compagnie. Ils devraient avoir des salaires raisonnables, être pourvus de bonnes maisons situées dans les environs où travaille l'homme, et il faudrait lui faire sentir qu'il aura à perdre quelque chose s'il agit mal. Les conducteurs de fret devraient être aussi choisis avec soin; la principale raison pour laquelle le déposant laissa le service de la compagnie fut parce qu'il s'aperçut que les choses ne marchaient pas avec harmonie ou d'une manière satisfaisante pour lui ou à faire honneur à tous ceux qui pouvaient y être intéressés.

Et la déclaration précédente ayant été lue au dit John H. Green, il déclare qu'elle contient la vérité et a signé.

JOHN H. GREER.

Reconnue et assermentée devant nous,
A London, C. O., le 24 novembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de John Finkle, écuyer, Woodstock, 2 décembre 1854.

JOHN FINKLE, de la ville de Woodstock, dans le comté d'Oxford, écuyer, dépose et dit : Qu'il est préfet de la ville de Woodstock, et qu'il connaît bien Benjamin Sutherland, Richard Pasco, et Mathewson, de Woodstock. Qu'il a entendu Mathewson dire qu'il était au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental ; sait que les trois hommes ci-dessus nommés sont adonnés à l'intempérance, et qu'ils sont incapables de tout emploi qui entraîne des risques pour la vie ou la sureté du public, surtout sur les chemins de fer.

JOHN FINKLE.

Reconnue et assermentée devant nous,
Ce 2 décembre 1854, à Woodstock.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de George H. Whitehead, Woodstock, 2 décembre 1854.

GEORGE H. WHITEHEAD, de la ville de Woodstock, dans le comté d'Oxford, écuyer, étant dûment assermenté, dépose et dit : J'étais passager sur les chars de la compagnie du grand chemin de fer occidental de Woodstock à Hamilton, le soir du 24 octobre dernier, et je laissai Woodstock vers huit heures du soir, par le convoi qui aurait dû laisser à six heures cinquante-deux minutes. A notre arrivée à Flamboro, le convoi rencontra quelqu'obstruction et arrêta tout-à-coup ; je n'appris la nature de l'obstruction que lorsque j'arrivai à Hamilton ; là j'appris que c'était un convoi de bois qui avait déraillé entre Dundas et la station de Flamboro et que le conducteur d'engin était allé à Fairchild's Creek chercher une autre locomotive ; que dans l'intervalle un train à fret d'Hamilton à l'ouest avait pris le convoi de bois et était venu à la station et que le conducteur du train dans lequel j'étais n'avait pas fait attention aux signaux que faisait le train de fret ou ne les avait pas remarqués, et que par conséquent on avait été sur le point de venir en collision. J'appris aussi que le conducteur de l'engin, sur des remontrances que lui firent quelques passagers, se comporta d'une manière bien impertinente, mais comme celui qui me donna ces informations était étranger pour moi, je ne puis donner son nom. Quand à moi je ne sais personnellement rien de l'obstruction mentionnée plus haut, excepté que le train a été soudainement arrêté. Je connais un nommé Benjamin Sutherland qui a été autrefois homme de quart au service de la compagnie du grand chemin de fer occidental à la station de Woodstock, et je sais que vu ses habitudes d'intempérance, il est incapable de remplir ses devoirs d'homme de quart et ne devrait pas être employé sur un chemin de fer.

GEORGE W. WHITEHEAD.

Prise, assermentée et reconnue,
A Woodstock, ce 2 décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déposition de William Grey, écuyer, Woodstock, 2 décembre 1854.

WILLIAM GREY, de la ville de Woodstock, dans le comté d'Oxford, écuyer, dépose et dit : Qu'il réside dans cette partie du pays depuis vingt ans, et qu'il en connaît tous les habitants. Il a pris beaucoup d'intérêt dans le progrès et le succès du grand chemin de fer occidental ; il est un des actionnaires de la compagnie. Considère que certaines personnes qui sont au service de la compagnie y ont été nommées d'une manière bien injudicieuse. Ces hommes ne devaient pas être employés en conséquence de ce qu'ils sont habituellement abandonnés à l'ivrognerie. Il est notoire, à Woodstock, que c'est là l'habitude de ces hommes. Un nommé Benjamin Sutherland et l'autre Richard Pasco ont tous les deux été employés comme hommes de quart. Une troisième personne, dont le déposant ne se rappelle pas le nom, était employée comme gardien de barrière à quelque distance de la ville à l'est ; il fut tué sur la voie en août ou septembre dernier ; le déposant a entendu dire qu'il avait des habitudes d'intempérance ; ne le connaissait pas personnellement. Il y a encore d'employé à la sablonnière à l'est de Woodstock un nommé John Mathewson, qui par ses habitudes, se rend aussi impropre à une charge de confiance ou à une charge qui peut compromettre la sûreté du public. Sait que l'une des personnes mentionnées plus haut, le nommé Benjamin Sutherland, fut renvoyé du service de la compagnie, mais des hommes de cette espèce n'auraient pas dû être nommés. La sûreté publique n'aurait jamais dû être confiée à ces hommes. Considère que les devoirs imposés aux maîtres de station sont trop onéreux pour qu'ils puissent les remplir à leur propre satisfaction et à celle du public.

WILLIAM GREY.

Reconnue et assermentée devant nous,
A Woodstock, ce 2 décembre 1854.

WILLIAM F. COFFIN,
M. C. CAMERON.

Déclaration de l'honorable Malcolm Cameron, relativement à la collision arrivée dans la nuit du 10 novembre, sur le grand chemin de fer occidental.

Mémoire sur l'accident arrivé le vendredi soir sur le grand chemin de fer occidental.

Nous passions de Wardsville à Chatham et avions passé la station de Thamesville à une grande vitesse vers sept heures moins un quart ; la nuit était noire et pluvieuse. Sentis tout-à-coup une forte secousse immédiatement après avoir passé le pont ; fus jeté en avant de mon siège, tous les passagers furent secoués, quelques-uns se levèrent et coururent en grande confusion vers l'arrière. J'allai en avant et trouvai que nous étions venus en collision avec un convoi à fret venant de Chatham et que nous avions brisé les chasse-vaches des deux engins et fait dérailler l'engin de convoi exprès. Je suggérai immédiatement la convenance d'envoyer des flambeaux sur les deux côtés de la ligne parce que j'appris qu'avant neuf heures des convois viendraient de l'est et de l'ouest. M. Gregory qui était sur les lieux me dit qu'il avait déjà envoyé des deux côtés les signaux convenables, lumières rouges ; n'étant pas tranquille, je retournai au pont et j'y vis une lumière rouge et j'en vis une autre à la station de Thamesville, et je crus tout bien. Dans l'intervalle tout le monde était occupé à enlever les débris des chasse-vaches, et à emprunter des chaînes aux habitants, vu qu'il n'y en avait pas à bord ; elles servirent à nouer l'engin du train à fret au nôtre pour nous remettre sur les rails, ce qui ne se fit qu'au bout de trois heures. Nous demandâmes comment cela était arrivé et l'on nous dit que M. Brydges était à Chatham et qu'à

L'arrivée du train à fret, il leur avait dit d'attendre que nous fussions arrivés, mais après avoir été là pendant quelques temps, il leur avait dit qu'ils pouvaient avancer, mais ce ne fut que longtemps après qu'ils partirent. M. Patrick Smith, de London, qui était l'un des passagers du convoi à fret m'a dit cela. Quelqu'un dit que c'était dû à l'homme du télégraphe de Wardsville qui ne leur avait pas dit d'arrêter à Thamesville. Mais nous apprîmes de tout le monde sur le convoi à fret qu'ils avaient eu peur, qu'ils avaient été sur le qui-vive, et qu'ainsi ils avaient pu, quand ils nous virent approcher, arrêter à mi-chemin et même aller en arrière, ce qui indubitablement nous épargna une catastrophe plus épouvantable que la dernière. Un monsieur du Détroit qui était venu de New-York sur ces trains, mercredi de la semaine dernière, me dit que la même chose lui était arrivée, mais comme c'était de jour, ils avaient si bien arrêté les chars qu'à peine ils s'étaient touchés, et j'apprends que le jour même d'avant la même chose était arrivée.

MALCOLM CAMERON.

Détroit, 11 novembre 1854.

Déclaration de William F. Coffin, écuyer, relativement à la collision survenue sur le grand chemin de fer occidental, dans la nuit du 10 novembre 1854.

Le convoi exprès allège allait à l'ouest de London à Chatham. Il arriva à Wardsville quelques minutes après 6 P. M., avait passé Thamesville et le pont sur la rivière, d'environ un mille. La nuit était noir et pluvieuse. J'étais assis à l'extrémité du dernier char. Tout-à-coup j'entendis le sifflet d'alarme et le signal de mettre les freins; en même temps une secousse eut lieu. Les personnes près de moi furent jetées à terre et en avant. Allai en avant pour en savoir la cause, trouvai les passagers du char d'avant dans un terrible état de frayeur. Le char d'avant avait senti le choc beaucoup plus fortement que le char d'arrière. Le convoi était composé de la locomotive, du tender, du char à bagage et de quatre chars à passagers de première classe. Fus informé que la locomotive avait rencontré des obstacles et avait déraillé. En arrivant au front du second char à passagers, trouvai que le tige de liaison avait été brisée, et qu'il y avait un espace de huit à dix pieds entre les chars. Les deux derniers chars avaient rebondi de cette distance sur la voie. Grimpai le long du terrassement jusqu'à la locomotive du convoi exprès. Trouvai les roues conductrices en dehors de la voie et le chasse-vache brisé en dessous des roues du sous-charriot. En avant se trouvait encore une autre locomotive dont le chasse-vache était aussi brisé. Il y avait eu collision. Cette dernière locomotive apportait du fret ou plutôt un train "mixte" de Chatham et courait aux voies latérales de Thamesville. Le train mixte s'était séparé de la locomotive par la violence du choc et avait reculé de quelques centaines de verges ou plus par sa pesanteur seule. Les passagers par le train mixte dirent qu'en arrivant de Windsor à Chatham, on leur avait dit de débarquer vu que leur convoi attendrait là l'arrivée du convoi exprès. On leur dit ensuite de se rembarquer, que le convoi partirait. Se sont embarqués et sont partis après quelques retards, et la collision est arrivée. Le mécanicien et le conducteur du train mixte dirent que M. Brydges, le gérant de la voie, était à Chatham et avait lui-même ordonné au convoi de se rendre à la station de Thamesville. M. Gregory, le surintendant, exprima son étonnement de ce que M. Brydges eut donné un pareil ordre après ce qui venait de se passer (parlant de l'accident du convoi à gravier du 27 octobre). Quelques heures se passèrent à arracher et enlever les débris et à remettre de nouveau la locomotive de l'express sur les rails. Recula jusqu'à Thamesville. Il s'y était alors réuni trois ou quatre trains. Deux qui venaient de l'ouest, le nôtre, l'express, et un autre je crois de l'est; nous arrivâmes à Chatham vers une heure, A. M.

Samedimatin, 11 novembre.

Me rendis à la station de Chatham pour savoir les circonstances de la collision de la veille. Vis M. Brodie, l'agent de station, et
 , l'agent du télégraphe—jeune homme d'environ 14 ans. M. Brodie me dit que le train mixte de l'est était arrivé de Windsor à Chatham à 5.20 P. M. Qu'à 5.25, la station de Wardsville fut télégraphée comme suit:—

“ A M. McFARLANE.

“ Le convoi à frêt de l'est est ici, et arrêtera à Thamesville pour le convoi allège allant ouest. Répondez.

“ S. SMITH.”

REPONSE.

WARDSVILLE, 10 novembre 1854.

“ J'informerai le mécanicien de l'express allège que le train du frêt sera à Thamesville.”

“ McFARLANE.”

Un délai survint dans l'expédition du frêt. M. Brydges, le directeur géant, se trouvant à la station Chatham, envoya le message suivant à Wardsville. Il se trouve dans le livre de minutes de télégraphe de l'écriture de M. Brydges :

“ Faites venir l'express ici. Le train du frêt attendra jusqu'à ce qu'il soit arrivé. Répondez.”

“ BRODIE.”

La réception de ce dernier message ne fut pas accusée par l'opérateur de Wardsville, il se trouvait absent ; ainsi M. Brydges ordonna au train de fret, ou train “ mixte ” de procéder vers la station Thamesville.

L'opérateur du télégraphe de Chatham dit qu'en envoyant le troisième message, il fit jouer le fil du côté de Wardsville à plusieurs reprises sans réponse. Il pense que l'opérateur était allé à son souper. Il était 5. 40. P. M. Il n'y avait pas d'heures de fixées pour les repas des opérateurs. Il était compris que les heures de bureau étaient depuis 8, A. M., jusqu'à 8, P. M. Il aurait pu continuer sa demande jusqu'à ce qu'il eût une réponse si on lui eut ordonné de le faire.

Il est dit que M. McFarlane, l'agent de la station à Wardsville, ne délivra pas son message au mécanicien de l'express allège, tel qu'il lui était ordonné de le faire par le premier message, mais qu'il mentionna le fait à M. Muir, l'un des surintendants ou agents en chef de la ligne qui était sur le train de l'express.

Le procédé le plus sûr aurait été de garder le train mixte à Chatham jusqu'à ce que l'express eut passé. Dans des cas de difficultés de chemin de fer, lorsqu'il y a un doute, on devrait toujours le mettre du côté de la sûreté. M. Brydges avait évidemment un doute de ce genre.

WILLIAM F. COFFIN.

Compte rendu du colonel Orville B. Dibble, ancien citoyen bien connu et bien estimé du Détroit, et propriétaire du BIDDLE HOUSE HÔTEL en cette cité, 13 novembre 1854.

Comme je prends un profond intérêt dans la prospérité de la cité de Détroit, j'ai pris et je prends encore un grand intérêt dans le succès du grand chemin de fer occidental. C'est une entreprise de la première importance pour cette cité ; elle a attiré les sympathies et éveillé les espérances de nos citoyens ; j'ai raison de dire que ces espérances ont été deçues. Depuis son ouverture, il y a environ

un an, le chemin a subi plusieurs désastres ; on pourrait jusqu'à un certain point les considérer comme les accessoires inévitables à un nouveau chemin ouvert sous des circonstances spéciales ; mais ces difficultés seront augmentées au lieu de diminuer avec le temps, et l'intervalle qui a toujours amené des améliorations sur des autres chemins, a produit de très-grands embarras sur celui-ci. Je vois un bon nombre de voyageurs les plus intelligents et j'entends constamment des plaintes. Les trains qui en premier lieu fonctionnaient irrégulièrement, n'observent plus les heures du tout, et les accidents sur le chemin ont augmenté terriblement en fréquence et en grandeur. La conséquence de tout ceci est de diriger la circulation de l'ouest par la ligne du New-York *central* et par d'autres lignes depuis le grand chemin occidental et Détroit, jusqu'à la rive sud du lac Érié ; toutes ces circonstances avaient induit les amis les plus favorables au grand chemin de fer occidental à voir de plus près aux affaires, et à essayer à en découvrir la cause ; des malheurs si nombreux, si continuels, et si généraux ne peuvent être imputés qu'à quelques défaut radical dans l'administration. Je suis loin de vouloir attaquer le mérite de M. Brydges, le directeur gérant du chemin. Il est assidu, zélé et désireux de faire ce qui est juste ; mais il est douteux qu'il ait de l'expérience dans les affaires de détails pratiques. Je veux être compris ; dans notre manière de parler des chemins de fer américains, et d'après notre pratique, M. Brydges pourrait être un bien bon président, mais en même temps il ferait un surintendant très inhabile, charge qui équivaut à celle de directeur gérant. Pour faire comprendre cette idée, je puis dire que MM. Grisnell et Whinton de New-York, sont peut-être les gérants les plus étonnants d'une grande ligne de paquebot dans tout le monde, cependant je suis certain que ni l'un ni l'autre de ces messieurs ne voudraient jamais songer à prendre le commandement de leurs propres paquebots. Le fait est qu'il faut un apprentissage tout aussi long et aussi laborieux pour mettre un individu en état de surveiller un chemin de fer que pour commander un vaisseau de guerre ou bien agir en qualité d'amiral, car il a des flottes et des escadres à gouverner, à chaque heure, sur les mers les plus étroites, au milieu des dangers imprévus tels que des flottes n'en n'ont jamais rencontré. La plupart de tous les surintendants américains, si pas tous, sont des ingénieurs de profession. Ils connaissent tout ce qui se rattache à la construction d'un chemin, depuis le tracé de la première ligne d'essai jusqu'à son achèvement ; ils ont appris par degrés, en combinant l'intelligence et l'expérience, à gouverner les trains et les hommes avec avantage et sûreté. Ils ont été élevés dans les affaires. Aux États-Unis ainsi qu'en Canada, les hommes sont les plus difficiles à gouverner quand on ne sait pas le faire comme il faut, mais quand ils sont bien gouvernés ce sont des hommes très capables ; et qui plus est, c'est que vous ne pouvez pas vous passer d'eux ; essayez ce que vous voudrez, il vous faudra revenir à eux. Eux seuls connaissent les détails du climat, et le pays et le maniement des machines adaptées aux nécessités du cas. La pratique anglaise et les moyens anglais ne conviendront pas à ces machines ou à ces hommes. J'ai été informé que les opérateurs anglais et écossais ont brûlé ou endommagé la moitié des locomotives sur le grand chemin de fer occidental depuis qu'il est ouvert. Ces hommes pourront bien faire après quelque temps, mais dans l'intervalle la compagnie paie chèrement pour leur expérience. Je pense que la compagnie aurait pu se procurer de bons employés subalternes américains ou canadiens sur la ligne, lesquels auraient enseigné aux autres, en les payant bien (ce qu'elle fait, je crois) et surtout en les traitant bien. Ce que j'entends par les traitant bien, c'est de les traiter avec fermeté, mais en même temps avec considération et courtoisie, comme des êtres intelligents et raisonnables, car nos compatriotes sont des hommes d'éducation et d'intelligence, et s'attendent à être ainsi traités. J'ai été informé que le grand chemin de fer occidental fonctionne au moyen du télégraphe ; ceci peut se faire en Angleterre, mais n'est pas d'usage dans notre pays, et cette pratique peut conduire à des erreurs de la nature la plus

fatale. Les trains devraient être conduits sur le tableau des heures et sur une montre. Chaque mécanicien devrait avoir une montre, et toutes ces montres devraient être réglées par un tommis central, disons à London; chaque mécanicien devrait avoir le commandement absolu de son train, et en être responsable d'après le tableau des heures fait et émis par le surintendant. Le télégraphe peut-être d'un grand secours comme auxiliaire, mais non pas comme guide; je crois que c'est l'opinion générale de nos compatriotes ici. A raison des affaires considérables déjà faites sur le grand chemin de fer occidental, il est clair qu'on aurait pu en faire une spéculation plus profitable si elle eut été conduite plus habilement; comme sur d'autres chemins des états de l'est, dans l'état de New-York et Pensylvanie, des arrangements devraient et pourraient aisément être faits pour le transport du bagage des passagers d'une ligne à une autre s'y rattachant, à travers une rivière, etc., sans trouble ou confusion, ou tracasserie causée aux individus par la nécessité d'avoir constamment la vue sur leur bagage; cela pourrait être fait en adoptant, à part le système des contre-marques, l'usage des caisses à claire-voie, ou autres semblables arrangements, au moyen desquels un voyageur au pont suspendu, chutes de Niagara, pourrait envoyer un bagage à Chicago, et n'aurait jamais besoin de s'en troubler ou de s'en occuper jusqu'à ce qu'il y soit rendu.

ORVILLE, R. DIBBLE.

Nous, les soussignés, avons entendu lire, acquiesçons, et souscrivons par les présentes avec plaisir aux opinions ci-dessus exprimées par le colonel Dibble.

O. M. RYDE, Maire de Détroit.

WM. A. COOK, *Recorder* de Détroit.

R. C. WHITTEMORE, Trésorier d'état de Michigan.

J. H. HARMON, Collecteur des douanes, Détroit.

Sans posséder les connaissances professionnelles pour me permettre de me prononcer sur les points techniques auxquels il est référé plus haut, et sans avoir le désir d'exprimer d'opinion sur les individus, je concours avec plaisir dans l'absolue nécessité d'une réforme si le grand chemin de fer occidental désirait devenir ce qu'il pourra certainement être, une entreprise prospère.

C. C. TROWBRIDGE,

Président de la banque d'état Michigan.

Lettre de T. F. Bordhead, maître de poste, Détroit, 14 novembre 1854.

BUREAU DE POSTE, DETROIT, 14 novembre 1854.

MONSIEUR,—En réponse à vos demandes relativement aux délais et retards des trains sur le grand chemin de fer occidental, je pense qu'à mon opinion, il faut qu'il existe quelque cause pour soulever des plaintes contre l'administration défectueuse.

Dans la réception de la malle des Etats-Unis, actuellement transportée par ce chemin, ce bureau est sujet aux retards des plus fréquents et les plus fâcheux. Durant le mois d'octobre, par exemple, les malles ne furent reçues que huit fois à l'heure fixée, les retards variant de deux à sept heures. Il n'est que juste de dire que le grand chemin de fer occidental n'est pas toujours responsable de ces délais, vu que les trains de l'est arrivent souvent après l'heure et nécessitent alors le délai qui s'en suit.

La plupart des délais sur la partie de ce chemin, peuvent être évités, il me semble. Dans tous les cas il y a lieu à beaucoup de réformes. Cette route est cer-

tainement la plus directe pour le transport de la malle aux et des bureaux de l'est. même avec les retards fréquents auxquels la malle est assujétie, nous trouvons que c'est une route bien plus avantageuse que celles par lesquelles les malles étaient autrefois reçues. Je dis franchement, néanmoins, qu'elle n'a en aucune manière justifié les promesses de ses directeurs, ou l'attente du public.

Il existe des causes de plainte, et ainsi que beaucoup d'abus qui demandent correction ; mais on devrait avoir égard à ceux qui ont le contrôle du chemin.

Le chemin était dans un état incomplet quand il fut ouvert. Il fut ouvert plusieurs mois trop tôt pour obtenir du succès, et seulement parce que nos propres concitoyens le demandaient à grand cris. La voie est nouvelle, le chemin n'est pas suffisamment établi, et très souvent (trop souvent peut-être) il est devenu urgent d'employer des hommes qui n'étaient pas habitués aux affaires de chemin de fer.

Le chemin a été mal fait,— il aurait pu être pire,—et il n'est pas très juste de porter au compte de son administration tout ce qui est arrivé méritant censure.

Aucun surintendant, quelque capable et expérimenté qu'il aurait pu être, n'aurait pu donner satisfaction universelle, et on ne pourrait pas non plus s'attendre qu'un nouveau chemin préparé à la hâte et mis en opération forcément et avant le temps, aurait pu sous la direction la plus prudente et la plus efficace, rencontrer l'approbation unanime de nos concitoyens ou du public qui voyage.

J'ai l'honneur d'être,

Très respectueusement,

Votre obéissant serviteur,

T. F. BORDHEAD, M. P.

W. F. Coffin, écuyer, Commissaire, etc.

Copie d'une lettre écrite par Mathews, mécanicien sur le grand chemin de fer occidental, Canada Ouest, à C. J. Brydges, écuyer, directeur gérant.

C. J. BRYDGES, écuyer.

DETROIT, 14 novembre 1854.

Conformément à votre demande, je vous envoie ci-inclus un rapport spécial sur la cause du retardement survenu au train dont j'étais le mécanicien, lequel train partit du pont suspendu le soir du 18 novembre à 11 heures 35 minutes. Je prendrai soin d'attirer votre attention minutieusement sur tous les retardements tels qu'ils ont eu lieu sur la ligne, vû que cela vous fera connaître des faits qui pourront produire des résultats très avantageux à la réputation du chemin. Il est inutile de vous dire que personne ne peut être plus vexé et tracassé par les délais inutiles que le mécanicien d'un train transportant des passagers, comme vous savez que quelque puisse être la nature des délais, les conducteurs seuls sont considérés responsables par les passagers avec lesquels ils communiquent constamment durant un voyage depuis une extrémité du chemin jusqu'à l'autre.

En arrivant à la station St. George, seize milles à l'ouest d'Hamilton, on s'aperçut qu'il n'y avait pas une quantité suffisante de bois pour se rendre jusqu'à Paris, distance de dix milles ; comme il n'y avait pas de bois à la station St. George, j'ordonnai à l'ingénieur de détacher l'engin et de se rendre à Paris, pour avoir du bois en quantité suffisante pour y mener les trains, mais l'ingénieur trouva du bois à une sablonnière à mi-chemin de Paris ; l'ingénieur arrêta pour amasser le bois. Là il trouva un homme de quart qui refusa de l'aider à mettre le bois dans l'engin, ce qui fut fait par un chauffeur et un garde-frein que j'envoyai

sur l'engin pour cette fin. Ceci retarda de 30 minutes. J'arrivai à Paris avec le train à 3 heures 30 minutes, tandis que j'aurais dû y arriver à 2 heures 40 minutes. Pendant que je suis sur ce sujet, je dois dire que nous ne prenons jamais de bois entre Hamilton et Paris, il a dû en conséquence y avoir quelqu'erreur de commise en ne nous donnant pas la quantité suffisante en cet endroit. Je fus retardé 15 minutes à Paris; j'arrivai à Woodstock à 4 heures 40 minutes, tandis que j'aurais dû y arriver à 3 heures 25 minutes. Je fus retardé 13 minutes. Il n'y avait personne à part lui et le garde-frein pour fournir le bois, et il n'y avait qu'un peu d'eau dans le réservoir. J'arrivai à Ingersoll à 5 heures 10 minutes, et je trouvais les aiguilles ouvertes sur la voie d'évitement—mais il n'y avait pas d'aiguilleur là et pas un morceau de bois sur la plateforme où il devait être, et il fallait qu'il fut passé de mains en mains plus de trois fois avant d'arriver sur le *tender*, et je fus retardé 15 minutes. Je laissai en conséquence à 5 heures 25 minutes et j'arrivai à London à 5 heures 59 minutes, tandis que j'aurais dû me trouver là à 4 heures 25 minutes, et j'arrivai à Windsor à 10 heures 11 minutes, faisant une heure et seize minutes en arrière du tableau des heures.

Il y a d'autres choses dont il ne me convient pas de me mêler en ma qualité de mécanicien, mais comme vous me demandez un rapport entier de toute chose arrivant sur la ligne se rattachant au parcours du chemin, je dois dire que vous n'avez pas un nombre suffisant d'hommes pour approvisionner le train de bois et d'eau aux différentes stations. Ce n'a pas été la coutume sur d'autres chemins d'obliger les garde-freins à le faire. Leurs devoirs, s'ils les remplissent, sont suffisamment ardu sans les obliger de faire autre chose. Il y a une autre chose que, comme de raison, vous ignorez. A quelques stations, l'eau est prise à un endroit et le bois à un autre, au lieu d'être pris ensemble, comme c'est le cas sur tous les autres chemins, à part le grand chemin occidental. Votre surintendant, M. Muir, jouit, je crois, de la confiance de tous ceux en rapport avec le chemin, et à raison de son désir de voir que tout soit bien fait, et de son habileté à mettre ses plans à exécution. Il a toujours manifesté aux conducteurs, à ma connaissance, une grande volonté d'administrer le chemin de manière à gagner la confiance et la satisfaction du public. S'il était possible pour lui de se tenir plus sur le chemin, ce serait encore mieux. En terminant je demande qu'il me soit permis d'en dire davantage; en ceci vous devez comprendre que ce sont vos propres intérêts que je protège, non ceux des mécaniciens. Les mécaniciens qui passent tous les jours sur la ligne étant les meilleurs juges, devraient avoir le soin général du chemin, après qu'un train aura laissé son point de départ, excepté à des endroits comme Hamilton et London, et il devrait leur être permis de communiquer par le télégraphe dans les cas d'accident ou de retardement inévitable avec le mécanicien des trains approchant. De cette manière il y aura plus de régularité. Comme vous le voyez, monsieur, j'ai été aussi minutieux que vous me le demandiez. Si quelques suggestions de ma part, en ma qualité d'ancien employé de chemin de fer, peuvent être de quelque service, je vous les transmettrai volontiers.

Tant que je serai employé sur le chemin, vous devez savoir qu'il me serait désagréable d'avoir des difficultés avec les personnes avec lesquelles je suis en communication journalière, et pour cette raison je ne désire pas qu'aucune des réflexions que j'ai été obligé de faire dans cette lettre soient généralement rendues publiques; vous ne le savez peut-être pas, mais de semblables choses empêchent les conducteurs de faire les observations qui doivent être faites, comme ils ne l'ignorent pas, sur la négligence palpable et l'oubli des devoirs.

Avec respect, votre,

(Signé,)

MATHEWS.

A moi délivrée par le colonel Dibble, telle que reçue
de l'auteur avec autorisation de la copier.

15 novembre 1845.

W. F. C.

Lettre de John T. Clark à C. J. Brydges, écuyer, 17 octobre 1854.

BUREAU DE L'INGENIEUR, G. C. F. O.

HAMILTON, 17 octobre 1851.

CHER MONSIEUR,—Comprenant d'après ce que vous dites que c'est votre intention de faire courir un train de chars de passagers sur la division Est du grand chemin de fer occidental entre Hamilton et le pont suspendu le premier novembre prochain, ou peu de temps après cette époque, j'ai cru à propos de vous adresser cette lettre afin qu'il n'existe pas de malentendu quant à mes vues, relativement à la sûreté et à l'à propos d'un tel procédé.

Je vous ai autrefois, et avant l'affaissement du conduit souterrain à *Twelve Mile Creek*, déclaré ma conviction que si on essayait de faire courir un train de chars de passagers sur la division Est le premier novembre prochain, et que si on ouvrait immédiatement après cela cette division de la ligne à l'usage public, ce serait un mouvement prématuré, et que si on le mettait à exécution il serait accompagné de danger pour la vie et les biens.

Et maintenant afin de me décharger de toute responsabilité dans une affaire que je considère imprudente et loin d'être sage, je désire vous informer en ma qualité officielle que je ne considère pas le nivellement ou la superstructure, comme ils sont faits, dans un état sûr pour les fins publiques. Je ne crois pas non plus qu'avec toute l'énergie dont peut disposer la compagnie ou les entrepreneurs dans la période entre ce jour et le premier novembre prochain, la voie pourra être prolongée et la ligne mise dans un état convenable pour le trafic public ; il existe maintenant des circonstances qui pourront bien prolonger le temps de l'ouverture du chemin jusqu'au premier janvier.

Très respectueusement et sincèrement.

Tout à vous,

(Signé,)

JOHN T. CLARK,
Ingénieur en chef.

C. J. Brydges,
Directeur gérant.

Lettre de C. J. Brydges à John T. Clark, 18 octobre 1853.

(Copie.)

BUREAU DE LA COMP. DU GRAND CHEMIN, F. O.,

HAMILTON, CANADA, 18 octobre 1853.

CHER MONSIEUR,—Je me permets d'accuser réception de la vôtre du 17 courant, dans laquelle vous m'informez que vous vous déchargez de toute responsabilité si la ligne de ce chemin de fer est ouverte depuis Hamilton jusqu'aux chutes de Niagara le premier novembre, et que dans votre opinion des circonstances pourront prolonger l'époque de l'ouverture jusqu'au premier janvier prochain.

Comme vous avez décidé, avant que tous les travaux sur la partie de la ligne en question n'aient été complétés et soumis à votre inspection officielle, qu'ils ne seront pas en état de service à un jour qui n'est pas encore arrivé, je me crois obligé de répondre un peu au long à votre lettre.

Une bien grande responsabilité me paraît peser sur tout bureau de directeurs qui refuse de faire usage d'une ligne de chemin de fer qui est prête depuis une période donnée jusqu'à une autre. Le public a droit de demander que l'occasion la plus prompte leur soit offerte de profiter des moyens de communica-

tion aussi essentiels que le grand chemin de fer occidental à la prospérité du pays en général, et les actionnaires ont droit d'attendre qu'il ne soit apporté aucun délai inutile en mettant en opération un ouvrage qu'ils ont construit de leurs propres deniers. Je suis bien prêt à admettre que tout le soin et la précaution possible devraient être pris pour éviter tout danger pour la vie et la propriété ; mais d'un autre côté, je prétends fortement qu'aucun excès de précaution ou crainte d'en-courir de la responsabilité, ne devrait faire hésiter le bureau des directeurs, au meilleur de son jugement et de son habilité à se rendre digne de la confiance placée en lui.

Comme vous avez exprimé une opinion bien prononcée prématurément, sans donner au bureau et à moi-même l'avantage de votre opinion et de votre avis quant au service de cette ligne depuis Hamilton jusqu'aux chutes de Niagara, aussitôt que les entrepreneurs auront fait connaître qu'ils ont complété leurs travaux de manière à permettre que la ligne soit fréquentée par le public, je devrai, quand il sera nécessaire d'arriver à une décision, exercer mon propre jugement quant au procédé que je recommanderai au bureau d'adopter ; et tout en regrettant de voir que vous avez donné trop tôt votre opinion touchant un point sur lequel les circonstances ne permettent pas d'arriver à une décision, je n'hésiterai pas à encourir cette responsabilité quelque grave qu'elle puisse être, responsabilité qui retombera maintenant sur moi dans l'exécution des devoirs de la charge que j'ai l'honneur de remplir.

Il est inutile pour moi de vous rappeler que la pratique en Amérique est généralement de faire fonctionner des lignes de chemin de fer, dont l'état ne peut pas être comparé à celui du grand chemin de fer occidental même actuellement ; et moi-même j'ai vu des lignes dans les Etats-Unis employées chaque jour pour le transport des passagers, qui ne peuvent pas être comparées à la ligne depuis ici jusqu'aux Chutes ; et il paraît en conséquence étrange que la division Est de ce chemin de fer, qu'on se propose seulement de parcourir pendant le jour et à une vitesse modérée, ne peut pas être également en état de rencontrer les besoins publics, surtout quand les opérations de chaque jour en empierrement et autrement tendront à consolider et améliorer la ligne du chemin.

Vous ne mentionnez pas quelles sont les circonstances qui pourront prolonger l'époque de l'ouverture de la voie jusqu'au premier janvier.

Je regrette infiniment que vous vous soyiez prononcé si à la hâte sur une question qui n'est pas encore prête à être décidée, et d'autant plus que le procédé que vous avez adopté paraîtra mettre vos vues et les miennes en opposition.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

John T. Clark, écuyer,
Ingénieur en chef.

Lettre de John T. Clark, à C. J. Brydges, 18 octobre 1854.

BUREAU DE L'INGENIEUR DU GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL,
HAMILTON, 18 octobre 1854.

CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre de cette date en réponse à une communication que je crus de mon devoir de vous adresser sur la convenance d'ouvrir la division Est de la ligne, le premier novembre prochain.

Ce n'est pas mon but, et je ne désire pas entrer en discussion sur les exigences du public ou les devoirs des directeurs.

Je vous ai simplement fait part de mes convictions sur la convenance d'ouvrir la ligne au trafic public vers le temps sus-mentionné ; et en agissant ainsi, je n'étais pas mû par des motifs hostiles aux plus grands intérêts de la compagnie et du public en général, ni par des sentiments d'aigreur contre qui que ce soit.

Je connais l'importance majeure qu'il y a aussitôt que possible d'ouvrir la ligne, et j'ai travaillé assidûment à accomplir un objet aussi désirable. Mais en agissant ainsi j'ai essayé d'exercer le degré de prudence que les circonstances semblent exiger.

Les circonstances en question "qui pourront prolonger l'époque de l'ouverture du chemin jusqu'au premier janvier," sont les travaux à *Twelve Mile Creek*. Si le conduit souterrain s'affaissait et fermait le cours de l'eau, les conséquences seraient des plus désastreuses.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,

(Signé,)

JOHN T. CLARK,
Ingénieur en chef.

C. J. Brydges, écuyer,
Directeur gérant.

Lettre de John T. Clark au président et aux directeurs du grand chemin de fer occidental, 21 novembre 1854.

BUREAU DE L'INGENIEUR DU GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL,
HAMILTON, 21 novembre 1853.

Au président et aux directeurs de la compagnie du grand chemin de fer occidental :

MESSIEURS,—Comme le directeur gérant assume le contrôle de la construction des ouvrages sur la ligne de votre chemin, spécialement sur la division Est et centrale d'icelle, et sans avoir consulté le soussigné, qu'il donne des ordres positifs touchant le transport des matériaux, qui, dans l'exécution, retarderont plutôt qu'ils ne faciliteront l'ouverture de la ligne entre Hamilton et London, tout en augmentant grandement les dépenses de construction, et comme un tel procédé est calculé à embarrasser les opérations du département de l'ingénieur, et rendre vaines toutes les instructions données par l'ingénieur en chef, le respect de soi-même ainsi que le respect des intérêts de la compagnie m'obligent de m'élever contre ces procédés de la part du directeur gérant, et dans le cas d'autre intervention palpable dans les devoirs du département de l'ingénieur, de résigner ma position d'ingénieur en chef de votre compagnie.

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

(Signé,)

JOHN T. CLARK,
Ingénieur en chef.

Extrait des procédés du bureau des directeurs de la compagnie du grand chemin de fer occidental, 7 décembre 1853.

INGENIEUR EN CHEF.

Attendu que John T. Clark, l'ingénieur en chef actuel de cette compagnie, a fait connaître son intention de quitter le service de la dite compagnie, le ou vers le 15 courant, parce qu'il est appelé par les suffragers du peuple de l'état de

New-York d'agir en qualité de leur ingénieur et arpenteur d'état:—A ces causes qu'il soit,

Résolu,—Que toute responsabilité relativement à la construction des ouvrages sur la ligne sous sa surintendance, (autre que celle qui peut se rattacher au règlement des comptes pour les ouvrages actuellement sous contrat) cesse après la dite date, et le bureau assume par la présente toute la responsabilité relativement à tous les ouvrages non terminés sur toute la ligne, et aux arrangements pour ouvrir la ligne au service public.

Résolu,—Que John T. Clark continue d'occuper la charge d'ingénieur en chef de la compagnie pour la seule fin d'arranger et certifier les comptes, et d'aider à liquider les réclamations provenant des contrats relativement à cette décision.

Résolu,—Que ce bureau, en acceptant la résignation de M. Clark, ne peut omettre le devoir agréable de lui exprimer la haute idée qu'il entretient des services fidèles et énergiques qu'il a rendus à la compagnie, et quoique le dit bureau soit heureux de voir qu'il (M. Clark) a reçu l'honneur de remplir le poste si distingué d'ingénieur d'état et d'arpenteur-général pour l'état de New-York, il est à regretter que les circonstances l'aient forcé d'abandonner si tôt les devoirs d'un emploi qu'il a rempli avec tant d'honneur pour lui-même et tant d'avantage pour la compagnie.

Vraie copie,

(Signé,)

J. MCKENDRICK,
Secrétaire.

Lettre de C. J. Brydges, 15 décembre 1854, incluant le document lettre S.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL,

HAMILTON, CANADA OUEST,

15 décembre 1854.

MON CHER MONSIEUR,—Je me suis rendu à l'hôtel de ville dans le but de vous donner la copie incluse de la lettre que m'a adressé M. Clarke, relativement à l'ouverture de la division Est depuis Hamilton jusqu'au pont suspendu. Je désirais expliquer les circonstances qui ont donné lieu à cette lettre et qui est loin d'être aussi raisonnable qu'elle apparaît en la lisant. L'ouverture du grand chemin de fer occidental fut promise dans un rapport du bureau à la fin même de 1852, et quand on trouva que cela était impossible, M. Benedict dans son rapport de 1852, en promit l'ouverture en août 1853. Lorsque M. Clark prit le contrôle de l'ouvrage, à la fin de 1852, il trouva mauvais tout ce qui avait été fait par son prédécesseur, et en juin 1853, il énonça dans son rapport que la ligne serait ouverte entièrement vers la fin de cette année. Il eut de grandes difficultés avec les entrepreneurs sur la division Est, et il prit cette partie de la ligne en grande inimitié, et en outre il désirait très fortement, vu qu'il avait formulé son objection contre la date fixée par M. Benedict, que rien ne se fit afin de faire voir que sa prédiction contenue dans son rapport de juin 1853, était fausse. Les entrepreneurs, après de grands efforts, complétèrent la voie au temps fixé dans leur contrat, et de là surgit cette difficulté. M. Clark, qui consentait à l'ouverture du chemin depuis Hamilton jusqu'à London et Windsor, voulait qu'elle fut prête, tel qu'il le dit dans son rapport vers le 1er janvier 1854. Les directeurs reculèrent devant une entreprise du genre de celle d'ouvrir une si grande étendue de la ligne tout d'un coup, et désirèrent, s'il était possible, l'ouvrir par sections afin de nous mettre en état de préparer le personnel, etc. A la réception de la

lettre de M. Clark, ils se décidèrent à inspecter la ligne eux-mêmes de concert avec un ingénieur détaché du service de la compagnie. Ceci fut fait en conséquence, et je vous transmets copie de la lettre que M. Cumberland adressa au bureau. Je dois remarquer que vous trouverez que M. Clark désirait uniquement que l'ouverture de la division Est fut retardée jusqu'à ce que le reste de la ligne fut complété ; qu'aucune des conséquences qu'il craignait ne sont pas de fait arrivées sur cette partie du chemin ; et que l'ouverture de la ligne en sections au lieu de l'ouverture immédiate, était à mon opinion, une mesure de nécessité absolue.

En réponse à la demande que vous me faites de connaître mes vues à cette époque (novembre 1853) je dois remarquer que j'aurais de beaucoup préféré retarder l'ouverture d'aucune partie du chemin jusqu'au printemps ; mais quand je vis qu'il était décidé de l'ouvrir entièrement vers le mois de janvier de cette année, que le public le désirait plus fortement, vu que la diligence dans l'Ouest avait cessé d'opérer dans l'automne, et qu'il serait inutile de retarder l'ouverture lorsque la voie serait entièrement terminée, je crus qu'il serait plus avantageux et pour le public et pour la compagnie, que la ligne fut ouverte par sections, et non pas les 228 milles en entier en un seul jour. C'est pourquoi je demandais l'ouverture de la division Est en novembre 1853 ; et je suis convaincu qu'en agissant ainsi j'étais justifiable.

J'ai soigneusement parcouru la liste des accidents, et je ne trouve pas qu'on en ait omis un seul.

Je suis bien content de ce que vous me dites dans votre lettre du 11 courant à propos du maître de station à Beamsville.

Voulez-vous jeter un coup-d'œil sur le memorandum ci-inclus des accidents arrivés sur la ligne du *Michigan central* durant la présente année. La liste n'est pas parfaite, je vous l'envoie simplement pour vous faire voir que des accidents arrivent sur des lignes anciennement établies, et qui ont, je crois, à juste titre, une haute réputation.

Je suis, cher monsieur,

Tout à vous,

C. J. BRYDGES.

William F. Coffin, écuyer,

Déposition de William Bowman, surintendant du département des mécaniciens, du grand chemin de fer occidental, Canada Ouest, Montréal, 5 janvier 1854.

WILLIAM BOWMAN, d'Hamilton, dans le comté de Wentworth, dans la partie du Canada appelée Haut-Canada, ingénieur mécanicien, dépose et dit : Qu'il est le surintendant des mécaniciens sur le grand chemin de fer occidental dans le Canada Ouest ; qu'il a rempli cette situation depuis le mois d'avril 1853. Le déposant avait fait son apprentissage comme ingénieur mécanicien, à Lancashire, à l'établissement de Thomas Varnon, et Cie., Liverpool, et il a été subséquemment employé avant de venir en Canada, pendant dix ans sur le chemin de fer de Londres et du Sud Ouest. Le déposant était au service de la compagnie à l'ouverture du dit chemin, en novembre 1853. Dans l'opinion du déposant, fondée sur son expérience antérieure en Angleterre, le chemin n'était pas dans un état convenable pour être ouvert ; il considère qu'il avait été très dangereux de se servir du chemin dans l'état où se trouvaient les travaux sur la ligne et sur la voie. Le chemin était bien mal clôturé ; à de longs intervalles entre la clôture, il n'était pas empierré ; les traverses étaient posées à la surface dans beaucoup de cas, sans être aucunement consolidées par le gravier ; les tranchées étaient pour la plupart seulement des canaux coupés à travers le terrassement sans être inclinés, et sujets en tout temps à glisser en bas de la voie ou à encombrer la voie de pierres

ou de souches, au risque de détruire le char approchant. Les terrassements étaient d'une étroitesse dangereuse au sommet, à peine assez larges pour supporter les traverses, et constamment exposés à être emportés par l'eau, faisant pencher le rail d'un côté ou d'un autre, et mettant les trains qui passaient en danger d'être renversés en bas de la voie et du terrassement. Durant l'hiver et le printemps les tranchées étaient dans l'état le plus dangereux, il n'existait pas de drainage convenable, et la boue s'était accumulée sur la voie de manière à rendre le parcours de la ligne dangereux. Le déposant n'hésite pas à dire que dans quelques-unes des tranchées il y avait trois pieds d'épais de boue. Il est arrivé des cas dans lesquels un conducteur d'engin afin de passer a été obligé de laisser une partie de son train dans la boue. Au temps de l'ouverture du chemin, le nombre des locomotives était d'environ 18,—chars de première classe, 18,—chars à bagage, 4,—et 75 chars à fret ; ce nombre était tout-à-fait insuffisant pour les affaires qu'il y avait, eu égard aux accidents de la saison d'hiver. La conséquence fut que dès le commencement les chars et les engins furent endommagés, tordus, brisés et mis hors de service par l'inégalité de la voie et le mauvais état du chemin. Les ressorts et les autres parties du mécanisme qui ne furent pas tout-à-fait brisés, furent néanmoins si endommagés, et mis en danger d'être brisés par la violence à laquelle ils étaient exposés, qu'ils pouvaient se rompre tout-à-fait au moment le moins attendu et de la manière la plus dangereuse. Les locomotives avaient constamment besoin d'être réparées à cause des secousses auxquelles elles étaient exposées, et le déposant avait de plus grande difficulté à les tenir dans un état efficace, ou propre à faire l'ouvrage qu'elles doivent exécuter. Bien plus, il manquait des outils et des matériaux nécessaires ; il n'avait pas d'atelier, il y avait des ateliers en voie de construction, mais pas une de terminée. Il n'avait pas de tour et éprouvait la plus grande difficulté à faire les réparations. Le déposant croit en autant qu'il se le rappelle, que huit ou dix trains furent renversés en bas de la voie depuis l'ouverture du chemin jusqu'à l'époque actuelle, par des animaux qui avaient monté sur la voie vu le manque de clôtures. Il se rappelle d'un accident qui eut lieu sur le chemin peu de temps après qu'il fut ouvert à un endroit à environ un mille d'Hamilton à l'Est. M. Bridges, le directeur gérant, était sur l'engin alors. Le déposant pense que l'accident eut lieu le 23 décembre 1853. Trois vaches avaient monté sur la voie, la clôture étant en mauvais état près de cet endroit. L'engin les frappa et les tua toutes les trois. Il n'était pas au pouvoir du mécanicien d'arrêter le train et d'éviter l'accident. Les vaches étaient montées sur la voie subitement et à l'improviste. L'engin, le *tender* et les chars à bagage furent précipités en bas de la voie. Le chauffeur fut écrasé entre le *tender* et l'engin et mourut en conséquence le jour suivant. Les vaches étant écrasées sur la voie, qui à cet endroit n'était pas empierré du tout, poussèrent toutes les traverses en avant à une distance considérable l'une contre l'autre, heureusement que le rail à cet endroit était le rail continue et qu'il ne céda pas, quoiqu'il fut tordu d'une manière extraordinaire, mais il ne brisa pas, et cette circonstance sauva le train d'un désastre beaucoup plus considérable.

Et la présente déposition ayant été lue au déposant, il a déclaré qu'elle contenait la vérité et a signé.

W. BOWMAN.

Prise et assermentée devant moi,
à Montréal, ce 5e jour de janvier 1855.

WILLIAM F. COFFIN.

DOCUMENTS PRODUITS ET FILÉS PAR C. J. BRYDGES, ECUYER.

Lettre de F. Cumberland à C. J. Brydges, écuyer.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL,

(Copie.)

HAMILTON, C. O., 2 novembre 1853.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai voyagé sur la division Est du grand chemin de fer dans le but de vous faire rapport de mon opinion sur la possibilité d'ouvrir ce chemin au trafic public.

Il y a des considérations politiques qui engagent, (et je crois très à propos) les compagnies d'ouvrir leurs lignes plus vite qu'elles ne devraient le faire, dans l'opinion des ingénieurs. Dans votre cas, je considère qu'en autant que le chemin peut être mis en opération avec sûreté, les vitesses modérées et les précautions nécessaires étant observées, vous consultez les meilleurs intérêts de la compagnie et du public en ouvrant le chemin au trafic régulier.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) FRED. CUMBERLAND.

C. J. Brydges, écuyer.

A. B. C. produits par M. Brydges, 23 novembre 1854.

(Copie.)

(A.)

18 Mars 1854.

Avis aux conducteurs du train de gravier.

Lundi prochain, et durant les quelques jours suivants, les trains de fret réguliers entre les chutes de Niagara et Windsor seront discontinués, et les conducteurs en faisant opérer leurs trains de gravier auront la bonté d'observer les règles suivantes :

Afin de pouvoir se servir de la voie du train avec plus de régularité et de sûreté, il sera nécessaire qu'ils règlent leurs montres sur l'heure de la station d'Hamilton, laquelle heure ils pourront avoir aux stations ou d'aucun des conducteurs en passant à Hamilton.

Il devront être munis de deux jeux de pavillons de signaux, d'huile en quantité suffisante et de mèche.

Avant de laisser la voie d'évitement pour venir sur la voie principale, ils doivent s'assurer par eux-mêmes du temps exact pendant lequel ils peuvent employer la voie principale, afin de ne pas se trouver sur le chemin d'un train, venant de l'une ou de l'autre direction, et agir en conséquence, n'oubliant jamais qu'ils ne doivent jamais pour quelque raison que ce soit demeurer sur la ligne principale dans les quinze minutes avant qu'un train ne soit dû, et le temps indiqué dans le tableau ci-joint, leur servira de guide.

Quand ils seront sur la voie principale, et immédiatement après que leur train aura été mis en station, ils enverront un signaliste dans chaque direction de pas moins de 600 verges du train, avec des signaux convenables, et avant d'agir ainsi ils s'assureront qu'ils en comprennent parfaitement l'usage. Trois coups de sifflet aigus seront le signal de leur rappel.

Ils pourront mettre leur train sur la ligne principale dans le temps où un train de fret sera dû, lorsqu'un tel train aura été en retard d'une demi-heure, mais avant de faire cela ils devront envoyer leurs signalistes à une distance con-

venable afin de mettre leur train suffisamment à l'abri d'accident, *et en aucun cas ils ne devront laisser leur voie d'évitement (excepté à la tranchée de Stanton) pendant les heures du train des passagers* QUELQUE RETARDE QU'IL PUISSE ETRE ; à la tranchée de Stanton ils ne se serviront de la voie principale que lorsqu'un train de passager venant de l'est aura été en retard d'une demi heure, et avant de se mettre sur la voie principale ils emploieront les précautions ci-dessus mentionnées.

Quand ils se mettront sur le chemin d'évitement pour laisser passer un train de quelque part, ils feront spécialement attention de voir qu'ils ne courent aucun risque de rencontrer un train venant d'un autre côté.

(Signé,) C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

La copie ci-dessus est une vraie copie des instructions données aux conducteurs des trains de gravier.

BLACKSTONE BAKER,
Secrétaire.

27 Octobre 1854.

(Copie.)

(B.)

27 Mars 1854.

Avis aux conducteurs des trains de gravier.

A partir de mercredi prochain, et jusqu'à nouvel ordre, les trains de frêt réguliers opéreront tel qu'établi par le tableau des heures.

Les règles émises le 18 courant, seront observées relativement au service de la voie principale pour les trains de gravier.

Le premier train régulier laissera les chutes de Niagara, venant de l'ouest, demain soir, à 10½ P. M. Laissera London pour l'ouest mercredi à 9 A. M., et pour l'est, mercredi soir, à 9 P. M.

(Signé,) W. K. MUIR,
Assistant surintendant.

La copie ci-dessus est une vraie copie des instructions données aux conducteurs des trains de gravier.

(Signé,) BLACKSTONE BAKER,
Secrétaire.

Copie des livres de M. Muir.

(Copie.)

HAMILTON, 9 août 1854.

Afin d'établir une intelligence convenable entre les conducteurs des trains de gravier et de bois, les règles suivantes seront observées :—Les trains de bois et de gravier seront mis sur le même pied quant à l'usage du chemin, mais un train allége de l'une ou l'autre description devra dans tous les cas céder la voie à un train pesant, à moins que le pesant ne soit proche d'une voie d'évitement ; quand les deux seront fortement chargés, et à des distances égales d'une voie d'évitement, le train de gravier aura la préférence, à moins qu'il ne puisse se tenir tout près. Quant à se mettre dans une voie d'évitement, le train allége s'y mettra s'il le peut, et donnera la voie au train chargé. Les conducteurs de ces trains (de bois ou de gravier) donneront avis du mouvement qu'ils se proposeront d'opé-

rer au maître de la station ou à l'aiguilleur des endroits près desquels ils doivent opérer, et ils seront toujours prompts à protéger leurs trains par des signaux (à une distance sûre) lorsqu'ils seront sur la voie principale. On devra prendre beaucoup de soin quand on opérera ou qu'on sera prêt d'opérer près de quelque courbe, et avant d'y arriver le train devra être amené dans une station et un signaliste laissé là pour avoir soin du train. Le soin le plus grand doit être pris pendant l'opération irrégulière entre les stations afin d'éviter les accidents de tout genre.

La copie ci-dessus est une vraie copie des instructions données aux conducteurs des trains de gravier.

BLACKSTONE BAKER,
Secrétaire.

27 octobre 1854.

(C.)

(Copie.)

DEPARTEMENT DE L'INGENIEUR,

WINDSOR, 14 octobre 1854.

M. TWITCHELL, conducteur du train de gravier.

MONSIEUR,—J'ai à vous requérir de ne pas opérer en même temps que l'express, mais de vous éloigner du chemin 20 minutes avant qu'il ne soit dû, et de demeurer ainsi jusqu'à ce qu'il soit passé. Toute contravention à cette règle me sera rapportée, et me forcera à demander votre démission. Tout le poids et la responsabilité de tout accident qui pourra arriver à la suite d'une contravention à cette règle retomberont sur vous.

Votre, etc., etc.,

(Signé,)

R. C. GREGORY.

Liste des conducteurs d'engin le 24 novembre 1854.

Noms des conducteurs.	Epoque de leur entrée au service.	Situation et occupation auparavant.	No. d'années.	Epoque de leur départ.	Remarques.
E 1 Thos. Horton	14 septembre 1843	Londres et du sud-ouest, Angleterre	4 années.		
E 2 F. Graham	20 septembre 1853	Londres et du nord-ouest, Angleterre	7 années.		
E 3 James Graham	20 septembre	Compagnie de Newcastle et Carlisle	9 années.		
E 4 A. Nicholson	21 septembre 1853	C. C. R. R. Etat de l'Ohio, Amérique	9 mois.		
E 5 W. Newcomb	10 mai 1854	Londres et du nord-ouest, Angleterre	7 années.		
E 6 Ira Perrie	27 juin 1853	Central Michigan, Etat du Michigan	1 an et 1 mois	7 août 1854.	Propre consentement.
A 7 A. Pringle	9 septembre 1853	McLean et Wright, Toronto	7 mois	24 octobre 1854.	Renvoyé pour violation des règlements.
E 8 G. Williams	25 octobre 1853	Grand occidental, Angleterre	5 années.		
E 9 M. Rosevear	24 avril 1854	Bodmin et Wadebridge, Cornwall, Angleterre	18 années		
E 10 J'n. Hall, Senior	20 septembre 1853	Londres et nord-ouest, Angleterre	6 ans et 2 mois.		
E 11 George Lemas	15 février 1854	M.M. Rogers et Pattison, New Jersey	3 années.		
S 12 John Reid	9 septembre 1853	M.M. Ward et Cie, Détroit	3 mois.		
A 13 M. Valley .....	.....	.....	.....	15 juin 1854.	Propre consentement.
A 14 E. C. Daniels .....	.....	.....	.....	14 juin 1854.	Propre consentement.
A 15 John Fletcher	14 novembre 1853	Nord-ouest, Angleterre	8½ années.		
E 16 G. Surrér	17 avril 1854	Midland, Angleterre	4 années.		
E 17 R. Hinchey	17 octobre 1853	Sud-ouest, Angleterre	9 ans et 6 mois.		
E 18 Thomas Finley	15 avril 1854	Londres et nord-ouest, Angleterre	1 année.		
A 19 James Ohara	20 juin 1854 .....	.....	.....		Chaufeur antérieurement.
E 20 John Hall, Junior	15 novembre 1853	Ligne espagnole	3½ années.		
E 21 D. Walker .....	.....	.....	.....	15 juillet 1854.	Propre consentement.
E 22 Patrick Monigan	1er mai 1854	Central, Ne-York	10 années.		
E 23 F. Young	14 septembre 1853	Londres et sud-ouest, Angleterre	8½ années.		
E 24 G. Burdett	4 août 1854	Londres et nord-ouest, Angleterre	9 années.		
E 25 F. Smith	26 avril 1854	Caledonia, Ecosse	6 années.		
E 26 James Paver	17 décembre 1853	Grand nord, Angleterre	5 années.		
A 27 Jared Thompson	11 janvier 1854	Chicago et Gélena, Illinois	2½ années.		
E 28 Edward Brown	21 septembre 1854	Grand nord, Angleterre	6 années.		
E 29 E. Bown	14 août 1854	Londres et nord-ouest, Angleterre	11 années.		
E 30 C. Merriot	5 mai 1854	Londres et nord-ouest, Angleterre	3½ années.		
E 31 Wm. Peel	14 juin 1854	London Brighton et côte sud	5½ années.		
E 32 Wm. Cox	14 juin 1854	London Brighton et côte sud	7½ années.		
E 33 H. Donnelly	25 août 1854	Caledonia, Ecosse	8 années.		
S 34 William Heaven	27 octobre 1854	Londres et du nord-ouest, Angleterre	8½ années.		
S 35 D. Poiteous	20 novembre 1854	Glasgow et C. S. W., Ecosse	9 années.		
A 36 R. Waugh	10 novembre 1854	New-York et Erié	4½ années.		

 TABLEAU DES HEURES, 23 OCTOBRE 1854.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL, tableau des heures, et instructions spéciales, pour l'usage et la gouverne exclusives des conducteurs, mécaniciens, etc., sur ce chemin de fer. A venir en opération lundi, 23 octobre 1854.

Chaque officier et employé de la compagnie devra se mettre au courant de ce tableau des heures, afin de connaître parfaitement le parcours des différents trains.

Les anciens tableaux des heures devront être détruits.

☞ NOTE—Les lignes noires larges indiquent l'endroit où les trains devront se croiser, et les conducteurs ne passeront point ces gares d'évitement désignées avec leurs trains, à moins de dépêches télégraphiques convenablement authentiquées excepté que les trains de fret ou mixtes, se tiendront en dehors de la voie des trains de passagers. Les lignes avec de petits chiffres au-dessus, indiquent des stations de *passage non d'arrêt*, pourvu que le train correspondant soit arrivé à la station. Tous les trains en se mettant en évitement, devront donner préférence aux exprès. Les trains à gravier donneront la préférence aux trains de passagers et de fret en se mettant en évitement.

Steamers.

HAMILTON.—Les steamers laissent Hamilton chaque jour (les dimanches exceptés) pour Toronto, Kingston, Cape Vincent, Ogdensburgh, Montréal, Québec, et les endroits sur le lac Ontario et le fleuve St. Laurent.

Diligences

PARIS.—Une diligence voyage régulièrement entre Paris, Galt et Ayr.

GALT.—Les diligences de Lowell laissent le dépôt à l'arrivée du train de l'après-midi pour Preston, Berlin, Waterloo, St. Jacob, Hamburg, Stratford, Goderich, Guelph, etc., retournant en temps pour le train de 8-30 A. M.

WOODSTOCK.—Une diligence laisse Woodstock chaque mardi, jeudi, et samedi pour Simcoe, Otterville, et les endroits du sud, à l'arrivée le matin du train de la malle de l'ouest; aussi pour Stratford et autres endroits vers le nord, chaque soir (les dimanches exceptés) à l'arrivée du train de la malle de l'après-midi de l'Est.

INGERSOLL.—Une diligence voyage chaque jour entre Ingersoll et Vienne.

LONDON.—Une diligence laisse Robinson Hall, chaque jour, (les dimanches exceptés) pour Goderich, Port Sarnia, Port Stanley, Stratford et les endroits intermédiaires.

WINDSOR AU PONT SUSPENDU (CHUTES DE NIAGARA, ETC.)

Distances.		(ALLANT VERS L'EST.) STATIONS.	1	2	3	4	5	6	7
Intermédiaire.	De Windsor.		Fret.	Train.	Ex. allége.	Ex. de la malle.	Mixtes.	Mixtes.	Ex. du soir.
		Départ de WINDSOR			A.M. 7.40	A.M. 11.20	P.M. 3.30		P.M. 7.10
19	19	Rochester			8.20				
13½	32½	Baptiste Creek				P.M. 12.30			
13	45½	Chatham			9.15	1.00	5.28		8.50
15	60½	Thamesville					6.20		9.20
13	73½	Wardville			10.05	1.50	7.00		9.45
6½	80	Mosa					7.20		
9½	89½	Ekfrid			10.40	2.25	7.50		10.25*
5	94½	Adelaide Rd.					8.20		
5	99½	Lobo			11.05	2.50	8.40		10.55*
		LONDON { arrivée			11.30	3.15	9.15		11.20
10¼	109¾	LONDON { départ	A.M. 6.60	A.M. 7.00	11.40	3.25		P.M. 4.20	11.30
9½	119¼	Dorchester		7.20	P.M.			4.15	
9½	128¾	Ingersoll	7.00	7.45	12.10	4.00		5.10	12.10
4¼	133	Beachville	7.20	8.00	12.20			5.25	
5	138	Woodstock	7.45	8.15	12.35	4.25		5.45	12.35
11¾	149¾	Princeton	8.30	8.50		4.50		6.25	
7	156¾	Paris	9.20	9.15	1.20	5.05		6.55	1.20
9¾	166¾	Fairchild's Creek	9.45	9.40		5.30		7.25	
		GALT { départ		8.30		4.00			
		GALT { arrivée		10.20		6.30			
10½	177	Flamboro'	10.25	10.10				8.05	2.00
3½	180½	Dundas	10.40	10.20	2.10			8.20	
		HAMILTON { arrivée	11.05	10.40	2.30	6.25		8.40	2.30
5¼	185¾	HAMILTON { départ	P.M. 4.20	10.50	2.40	6.35			2.40
6½	192½	Stoney Creek	4.40	11.05					
10	202¼	Grimsby	5.15	11.25	3.10				
4¾	207	Beamsville	5.35	11.50					
5	212	Jordan	5.55		3.30				
5¾	217¾	St. Catherines	6.20	P.M. 12.25	3.40	7.45			3.50
2	219¾	Thorold	6.35	12.25					
9¼	229	CHUTES DE NIAGARA, (arrivée)	7.20	1.00	4.10	8.20			4.25

*Pavillons de stations.

Instructions quant au croisement.

- No 1. Le fret devra attendre à Princeton le train No. 2 allant à l'Est, et à Fairchild's Creek, le train mixte No. 1 allant à l'ouest.
- No 2. Le train devra attendre à Princeton le fret No. 1 allant à l'Est et à Fairchild's Creek le train mixte No. 1 allant à l'ouest, et attendre à Grimsby l'express No. 3 allant à l'ouest, et si en retard, se tenir hors de la voie de l'express No. 5 et du train No. 6 allant vers l'ouest.
- No 3. L'express devra attendre à Rochester l'express du soir No. 7 allant vers l'ouest, mais si l'express du soir n'est pas à la station d'évitement à 8.40 a. m., le train allant à l'Est procédera tel qu'indiqué dans la note sur le côté opposé; devra éviter à Wardville le fret No. 3 allant vers l'Est; devra éviter à Beachville le train mixte No. 1 allant vers l'ouest; passer à Paris l'express No. 4 allant à l'ouest, passer à Dundas le fret No. 2 allant à l'ouest, et passer à Grimsby l'express No. 5, et à Jordan le train No. 6 allant vers l'ouest.

- No. 4 L'express devra éviter à Baptiste Creek le train mixte No. 3 allant à l'ouest ; devra passer à London l'express No. 4 allant à l'ouest ; éviter à Princeton le fret No. 2 allant à l'ouest ; éviter à Paris l'express No. 4 allant à l'ouest ; éviter à Fairchild's Creek le train No. 6.
- No. 5 Le fret attendra à Chatham le No. 4 et à Ekfrid le No. 5 des trains express allant vers l'ouest.
- No. 6. Le train mixte attendra à Woodstock le fret No. 2 allant à l'ouest, et à Princeton le train No. 6 allant à l'ouest.
- No. 7. Le train express du soir devra prendre garde à l'express No. 4 de l'Est, quand il est en retard ; attendre à Thamesville l'express No. 5 allant à l'ouest ; attendra à Flamboro' l'express de nuit No. 7 allant à l'ouest.

PONT SUSPENDU (CHUTES DE NIAGARA) A WINDSOR, ETC.

Distances.		(ALLANT VERS L'OUEST. STATIONS.	1	2	3	4	5	6	7
Intermédiaire.	De Windsor.		Mixtes.	Fret.	Mixtes.	Ex. allége.	Ex. de la malle.	Train.	Ex. du soir.
		CHUTES DE N, départ . . .		A.M. 7.00		A.M. 10.30	P.M. 2.20	P.M. 2.30	P.M. 11.30
9½	9½	Thorold		7.40				2.55	11.05
2	11¼	St. Catherines		7.55		11.00	2.35	3.05	
5¾	17	Jordan		8.20				3.20	
5	22	Beamsville		8.45				3.40	
4¾	26¾	Grimsby		9.15		11.30	2.05	3.50	
10	36¾	Stoney Creek		9.50				4.10	
		Hamilton { arrivée		10.15		P.M. 12.05	3.45	4.25	1.15
6½	43¼	Hamilton { départ	A.M. 8.30	P.M. 1.30		12.15	3.55	4.35	1.25
5½	48½	Dundas	8.25	2.00				4.55	
3½	52	Flamboro'	8.45	2.30				5.05	1.55
10½	62½	Fairchild's Creek	9.30	3.10			4.45	5.35	
		GALT { départ	8.30				4.40	4.00	
		GALT { arrivée	10.30				6.30	6.30	
9¾	72½	Paris	10.30	4.10		1.25	5.10	6.05	2.40
7	79¼	Princeton	10.55	4.45				6.25	
11¾	91	Woodstock	11.45	5.45		2.05	5.55	6.55	3.25
5	96	Beachville	P.M. 12.10	6.10				7.10	
4¼	100¼	Ingersoll	12.40	6.35		2.25	6.20	7.25	3.50
9¾	109¾	Dorchester	1.10					7.45	
9½	119¼	LONDON { arrivée	1.40	7.20		3.00	6.55	8.05	4.25
		LONDON { départ			A.M. 8.00	3.15	7.05		4.35
10¼	129½	Lobo			8.35	3.40	7.30		5.00*
5	134½	Adelaide Road			8.50				
5	139½	Ekfrid			9.10	4.05	8.00		5.25*
9½	149	Mosa			9.35				
6½	155½	Wardsville			9.55	4.40	8.40		6.05
13	168½	Thamesville			10.45		9.15		
15	183½	Chatham			11.30	5.20	9.45		7.00
		Baptiste Creek			P.M. 12.15				
13	196½	Rochester			1.15				8.15
13½	210	WINDSOR, arrivée			2.00	7.00	11.20		8.55

Pavillons de stations.

Instructions quant aux gares d'évitement.

- No. 1. Le train mixte attendra à Fairchild's Creek le train No. 2, et le fret No. 1 allant vers l'est; et à Beachville l'express No. 3 allant vers l'est.
- No. 2. Le fret attendra à Hamilton le train No. 2 allant à l'est, et l'express No. 4 allant à l'ouest; attendra à Dundas l'express No. 3 allant à l'est; à Princeton l'express No. 4 allant à l'est, et à Woodstock le train mixte No. 6 allant à l'est.
- No. 3. Le fret attendra à Wardsville le train express No. 3 allant à l'est; attendra à Baptiste Creek l'express No. 4 allant à l'est; et s'il est en retard se tiendra hors de la voie du fret No. 4 allant à l'est.
- No. 4. L'express attendra à Grimsby le train No. 2 allant à l'est; attendra à Paris l'express No. 3 allant à l'est; passera à London l'express No. 4 allant à l'est; attendra à Chatham le fret No. 5 allant à l'est. Si l'express allant à l'ouest est en retard et ne peut pas arriver à Windsor à temps, il se tiendra hors de la voie du train allant à l'est, vû qu'il laissera régulièrement.
- No. 5. L'express attendra à Grimsby l'express No. 3 allant à l'est; attendra les trains suivants allant vers l'est; à Paris l'express No. 4; à Woodstock le train mixte No. 6; à Ekfrid le train mixte No. 5; attendra à Thamesville l'express No. 7 allant à l'est.
- No. 6. Le train attendra à Jordan l'express No. 3 allant à l'est; attendra à Fairchild's Creek l'express No. 4 allant à l'est; et attendra à Princeton le train mixte No. 6 allant à l'est.
- No. 7. L'express du soir attendra à Flamboro l'express du soir No. 7 allant à l'est; et attendra à Rochester l'express No. 3 allant à l'est. Si l'express allant à l'ouest est en retard et ne peut pas arriver à Rochester avant 8-40 A. M., il se tiendra hors de la voie, et le train allant à l'est procédera alors, comptant 30 minutes plus tard que le temps indiqué et emploiera plus de soin que de coutume jusqu'à ce que les deux trains soient passés.

Instructions spéciales.

Il n'est permis à personne de voyager sans avoir un billet ou une passe d'un officier autorisé de la compagnie; les conducteurs négligeant de mettre cet ordre en force s'exposeront à une forte amende ou au renvoi.

Les officiers suivants de la compagnie sont les seuls autorisés à donner ou signer des passes qui seront faites sur la formule imprimée :—

C. J. BRYDGES, directeur général.

D. C. GUNN, directeur du fret.

W. BOWMAN, surintendant mécanique.

D. CHAPMAN, surintendant local.

G. L. REID, ingénieur.

J. MOVIUS, agent, Buffalo.

W. K. MUIR, surintendant du trafic.

Toutes les passes devront être strictement examinés et collectés, elles devront aussi être soigneusement percées après examen.

Un rapport de toutes les passes présentées, et de toutes celles dont la date paraîtra avoir été changée, qui auront été irrégulièrement remplies, ou dont on aura fait un mauvais usage sera transmis à M. Muir.

Les conducteurs des trains de passagers auront soin que les chars de leurs trains (particulièrement l'intérieur et les fenêtres) soient parfaitement nettoyés, au moins une demi-heure avant le temps du départ, et qu'ils soient bien éclairés durant les trajets du soir.

La vente d'effets dans les chars est strictement prohibée, et les conducteurs et les maîtres de station auront soin que cette règle soit mise en force. Un approvisionnement d'eau fraîche potable devra toujours être gardé dans les chars et dans les salons aux stations.

Les conducteurs des trains de passagers et de fret devront avoir une corde de cloche convenable depuis l'arrière du train, attachée à la cloche dans l'engin,

avant le temps du départ; ceci doit être exécuté à la lettre; ils ne devront, sous aucun prétexte, mettre leurs trains dans les stations ou dans les gares d'évitements au moyen des chaînes de côté ou de sûreté, en l'absence de chaînons et de chevilles; ils ne remorqueront pas non plus un char avec une corde, et ils devront avoir un grand soin d'être bien attachés.

Les conducteurs de trains à fret ne se serviront pas de chars à moins qu'ils ne portent des contre-marques, et ils verront à ce que, avant de partir, il n'y ait qu'une seule contre-marque sur chaque char, et ils seront ponctuels à enlever ces contre-marques aux stations; tout excès dans le chargement du fret ou du bagage contremarqué des passagers sera strictement traité. Mais le mauvais chargement du fret, ou le fret endommagé quand il sera pris ou débarqué, sera inséré minutieusement dans leurs journaux. Avant de faire partir les trains des stations ils s'assureront si les portes des chars (chargés et vides) sont bien fermées; toute contravention à ce dernier ordre sera inscrite dans ce journal.

En arrêtant aux stations ou aux évitements ils examineront les essieux pour voir s'il y en a d'échauffés, toute négligence apparente d'huiler sera inscrite.

Le soir, quand les trains sont hors de la voie principale, dans des gares d'évitements, les conducteurs feront enlever ou obscurcir les lampes de derrière, afin qu'un train approchant ne les prenne pas pour des signaux.

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

R A P P O R T

Des directeurs du grand chemin de fer occidental du Canada, à être présenté actionnaires vendredi, 29 septembre, 1854.

AVEC UN ÉTAT DES COMPTES, ETC., ETC., ETC.

En conformité de l'entente qui a eu lieu à l'assemblée annuelle en juin dernier, les directeurs du grand chemin de fer occidental rencontrent maintenant les actionnaires afin de mettre devant eux un état des opérations de la compagnie durant les premiers six mois que la ligne a été ouverte à la circulation,—des déboursés du fonds social, et des progrès faits vers l'achèvement des travaux,—et une estimation de la dépense considérée comme étant encore nécessaire pour finir la ligne d'une manière qui puisse lui permettre de faire avantageusement les affaires qui, il y a tout lieu de le croire, surviendront. En faisant l'estimation requise des déboursés futurs, les directeurs ont mûrement considéré toutes les circonstances qui s'y rattachaient. Aucune dépense ou déboursés n'ont été inclus dans l'estimation, quand ils ont cru pouvoir le faire en toute sûreté, et ils se sont appliqués à servir les intérêts des actionnaires dans tout ce qui a été fait.

D'après les comptes de revenus annexés à ce rapport, il appert que le revenu brut de sept mois, du 1^{er} janvier au 31 juillet, s'est élevé à £150,105 11s. 8d., laissant, déduction faite des frais de fonctionnement et de tout intérêt sur les bons et l'argent emprunté, une somme de £37,479 8s. 6d., en dividende sur le fonds social; et les directeurs recommandent qu'un dividende de trois pour cent jusqu'au 31 juillet 1854, soit maintenant déclaré,—ce qui laissera un surplus de £457 18s. 6d. à porter au crédit du semestre courant.

Les propriétaires se rappelleront que la ligne n'a pas été ouverte d'un bout à l'autre avant le 27 janvier 1854, et comme la recette pour les premières semaines a été très minime, l'on peut dire que la ligne a été pratiquement en opération pendant moins de six mois,—jusqu'au 31 juillet 1854.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.

COMPTE DU CAPITAL.

Dr.

Av.

	Recettes. jusqu'au 31 mai 1854.			Du 1er juin au 31 juillet 1854.			Total.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Capital social somme payée sur les actions,	1,230,370	15	1	27,322	8	5	1,257,693	3	6
Bons convertibles à volonté en 1856,	735,700	0	0	36,350	0	0	772,050	0	0
en 1860 à volonté 305,875 } Bons non convertibles, qui seront dûs en 1873,	215,525	0	0	56,125	0	0	271,750	0	0
Débitures du gouvern.	244,444	9	0	..	..	..	244,444	9	0
Prime sur la vente de ces déb	30,555	11	0	..	..	..	30,555	11	0
Actions confisquées,	2,596	1	9	..	..	..	2,596	1	9
Balance,	245,972	6	8	81,945	16	2	327,918	2	10
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									
Total,									
£ 2,705,264 8 6									
201,743 4 7									
2,907,007 8 1									

ÉTAT DU COMPTE DU REVENU, JUSQU'AU 31 JUILLET 1854.

Dr.

Avr.

£	s.	d.	£	s.	d.	Prof. C. sup. les rec. brues.	£	s.	d.		
Somme provenant du transport des passagers—(No. de passagers—1 ^{ere} classe, 197,459½; émigrés, 13,469	111,905	15	11								
Montant du fret et transport de bestiaux	31,418	17	11								
Montant du transport des mailles et divers effets	6,780	17	10								
				£150,105	11	8					
Entretien des travaux sur la voie et des stationnements, à £120 courant par mille, y compris les salaires des ingénieurs									13,680	0	0
Entretien des vigies et des plateformes tournantes									189	12	4
DEPARTEMENT DES LOCOMOTIVES, (FONCTIONNEMENT DES ENGINES.)						9.24					
Gages des conducteurs et chauffeurs	3,469	6	10								
Gages des travailleurs, nettoyeurs et pompiers	2,265	17	10								
Salaires des commis, contre-maitres et gardes-magasins	408	13	4								
Gages et matériaux pour réparer les réservoirs et maisons des do.	41	1	5								
Combustible	5,438	17	4								
Huile, objets de rebut et suif	787	9	4								
REPARATION DES ENGINES.						8.26					
Gages des ouvriers mécaniciens et travailleurs	12,406	6	1								
Salaires des commis, contre-maitres et gardes-magasins	2,097	17	9								
Matériaux et combustible employés dans les réparations	410	19	9								
	814	3	5								
DEPARTEMENT DES CHARS.						2.23					
Entretien des chars à passagers, gages	3,356	0	11								
Do matériaux	1,607	18	7								
Do des trains pour le fret, gages	876	4	3								
Do matériaux	1,572	15	4								
Salaires des commis, contre-maitre et gardes-magasins	775	14	8								
	504	11	1								
DEPENSES DU DEPARTEMENT DE LA CIRCULATION.						3.55					
Salaire du garant et du surint, des chefs des stat. et des commis aux do	5,681	0	0								
Salaires des agents à l'étranger et dépenses se rattachant à ces agences.	5,272	9	8								
Gages des conducteurs, gardes-freins et gardes de bagages	3,796	4	4								
Gages de police, porteurs, signalistes et gardiens extra du mag. du fret	5,987	0	3								
Gages—bateau tracer à vapeur à Windsor et loyer du do temporaire.	1,040	11	5								
Bois de corde fournis aux dépôts et pour les chars	455	0	0								
Approvisionnements fournis aux dépôts	647	14	2								
Chevaux et leur entretien	102	15	0								
Compensation	2,020	12	3								
Argent contrefait et argent n'ayant pas cours	67	8	6								
Dépenses incidentes de voyage et petites dépenses	455	4	6								
DEPENSES GENERALES.						17.01					
Salaires—départements du secrétaire, du trésorier et d'audition.	1,755	9	8								
Impressions, annonces et papeterie	3,647	9	3								
Assurance	1,192	3	4								
Loyer de bureaux et d'un quai à Détroit	72	5	5								
Total des dépenses de fonctionnement	120	16	8								
Balance portée au compte du revenu, etc	44.84										
									25,526	0	1
									6,818	4	4
									67,310	7	3
									82,795	4	0
									£150,105	11	8

150,105 11 8

Dr.

COMPTE DU REVENU NET, 31 JUILLET 1854.

		COMPTÉ D'INTERET.		Avr.			
Dr.	Cr.	£	s.	d.	£	s.	d.
Balance du compte des revenus	£82,795 4 0						
Intérêt sur les débentures du gouvernement, £244,444 à 6 p. cent.					7,300	0	0
Fonds d'amortissement de 3 p. c. pour liquider la somme ci-dessus.					3,650	0	0
Intérêt sur les bons non convertibles					6,468	15	0
Do bons convertibles					19,499	15	8
Do sur emprunt des banques					8,337	4	10
Dividende sur 49,382 actions, à 3 p. cent					45,315	15	6
					37,021	10	0
					£	82,337	5 6
					457	18	6
					£	82,795	4 0

Avr.

RECAPITULATION GENERALE DES BALANCES, 31 JUILLET 1854.

		Avr.	
Dr.	Cr.	£	s.
Balance au débit de l'agence de Londres	96,089 12 2		
Débentures des municipalités en main	17,850 0 0		
Approvisionnement en main	12,395 15 7		
Combustible	4,225 0 0		
Balances diverses dues à la compagnie	5,935 0 0		
Balance au débit du compte de construction	327,918 2 10		
	£	463,913	10 7
Balance au crédit du compte du revenu	37,479 8 6		
Somme due à des entrepreneurs et autres	108,372 8 9		
Somme due à la banque du Haut-Canada	318,061 13 4		
	£	468,913	10 7

Ce qui précède est un état correct des livres.

Hamilton, 26 septembre 1854.

BLACKSTONE BAKER,
Secrétaire.

A ce rapport sont annexés quatre états donnant des détails sur le total de la recette.

Le tableau A indique le nombre de passagers qui ont voyagé sur la ligne durant chaque mois, respectivement.

Le tableau B indique la somme reçue tous les mois pour chaque item de circulation, et

Le tableau C offre d'amples détails sur les différentes descriptions de fret transporté.

Le tableau D indique la circulation à chaque station en passagers et en fret.

Les dépenses encourues pour satisfaire aux besoins de la circulation susdite sont entièrement indiquées dans les comptes.

Le coût exact de l'entretien de la ligne est très difficile à constater, par le fait qu'une partie de la ligne n'était pas terminée et que les travaux à y faire furent exécutés par la compagnie en même temps que la réparation de la voie permanente. Il a été décidé, cependant, de porter au compte de l'entretien de la voie une somme égale à £120 courant par mille, et considérant que la coutume invariable en Angleterre est d'inclure dans le compte de construction l'entretien d'un chemin pour les six ou douze premiers mois, il est à espérer que les actionnaires seront satisfaits de la détermination prise à ce sujet.

Les directeurs ont le plaisir de faire mention du rapport satisfaisant de l'ingénieur relativement à la condition actuelle de la ligne et de l'espérance qu'ils ont de sa solidité lorsqu'elle sera achevée.

Les directeurs ont aussi à référer au rapport de l'ingénieur pour les détails concernant l'étendue des travaux qui restaient encore à faire et de la somme que ces travaux coûteront.

Les dépenses encourues par le département des locomotives sont considérables, et cela pour les causes mentionnées dans le rapport du surintendant ci-annexé. L'ouverture d'une ligne de chemin de fer aussi considérable dans le milieu de l'hiver, a eu l'effet d'augmenter le coût de tout ce qui se rattachait à l'opération de la ligne, et les gages extrêmement élevés et la grande difficulté qu'il y a d'avoir de bons travailleurs, ont beaucoup contribué à l'augmenter. Le mauvais état de la ligne au commencement des froids a aussi beaucoup contribué à briser les engins, et les accidents qui sont arrivés pour avoir laissé les animaux errer sur les lisses, ont aussi grandement augmenté le coût des réparations.

La dépense totale de ce département s'élève à £15,759 7s., et le nombre de milles parcourus par les locomotives, est de 246,668, élevant le coût par mille parcouru à 1s. 3¼d. courant,—équivalant environ à 1s. sterling—ce qui, sous les circonstances actuelles, n'est pas très élevé.

Le nombre actuel de locomotives est comme suit, savoir :—

Nombre en état de bien fonctionner	26
“ exigeant de fortes réparations.....	3
“ “ de légères “	5
<hr/>	
Nombre total actuellement sur la ligne.....	34
Ordres pour trains à fret, chez Slaughter et Cie.....	8
Ordres chez Fairbarn et Cie.....	6
<hr/>	
Total pour parcourir actuellement la ligne, reçue ou sous contrat.....	48
Nombre de locomotives à gravier	8
<hr/>	
Total.....	56

Les directeurs, en considération de la circulation actuelle et de celle que l'on peut attendre, sont d'opinion qu'il faut ordonner la construction de nouveaux engins.

Divers items, dans le compte de locomotives, seront désormais quelque peu diminués, tel que les gages des travailleurs, nettoyeurs et pompiers—ces items ont été élevés en raison de l'état incomplet des réservoirs, des remises pour les locomotives, etc. Des arrangements sont sur le point de se faire à l'effet d'apporter de l'économie dans la consommation du combustible, de l'huile et dans la déperdition, mais il est à craindre que le prix du bois de chauffage augmente au point de neutraliser toute économie qui sera apportée à l'avenir dans sa consommation.

La dépense du département des chars est considérable, et cela est dû principalement à ce que du fer de la première qualité n'a pas été employé pour les chars et aussi à d'autres défauts dans leur construction,—il a fallu renouveler presque tout l'ouvrage en fer, ainsi que 18 paires de sous-chariots pour les chars à passagers, et cela, ajouté aux dommages résultant des accidents causés par des animaux sur la voie, n'a pas peu contribué à porter la dépense totale à un montant qui, est à espérer, sera, à l'avenir, toute exceptionnelle en proportion du nombre de chars en usage. Ce qui suit est un état du mobilier roulant :

	Reçu.	Sous const.	Total.
Chars à passagers, 1ère classe	30	15	45
do do pour les émigrés	20	20	40
do (<i>express</i>) des malles et bagages	12	15	27
do à fret, en boîtes à huit roues	215	466	681
do do à 4 roues	0	215	100
do à plateforme	100	49	140
do pour les bêtes à cornes	0	20	40
do pour les moutons	0	20	20
do pour le gravier	409	0	409
Total	786	716	1502

Le jeu de chars actuels a été amélioré par les réparations qui ont été faites durant les derniers six mois. Les directeurs sont d'opinion que des améliorations considérables peuvent être apportées dans la construction des chars à passagers et à fret,—spécialement dans l'emploi du bois sec,—et ce sujet recevra de leur part l'attention et la considération qu'il mérite.

Les items sous le chapitre de la circulation et des frais généraux, n'exigent, à une ou deux exceptions près, que peu de commentaires.

La dépense du bateau traversier à Windsor est en partie couverte par le loyer de la chambre de rafraîchissements qu'il y a à bord, et par les prix de passages reçus d'autres passagers que ceux du chemin de fer,—une petite somme pour la traversée, est aussi comprise dans le prix de passage des passagers de parcours.

Les frais d'agences à l'étranger sont dus au système particulier adopté par toutes les compagnies de chemin de fer sur ce continent. Ils se composent des salaires et des gages d'un nombre d'agents et de commissionnaires répandus dans les états à l'est et à l'ouest de la ligne, et dont le devoir est d'engager les voyageurs à prendre cette route;—ce système est indubitablement mauvais à part des grandes dépenses auxquelles il donne lieu. Il est actuellement fait des efforts par toutes les compagnies de chemin de fer pour abolir ce système, et il y a lieu d'espérer que cette dépense considérable sera de beaucoup diminuée si non tout-à-fait retranchée.

Les dépenses pour l'impression, la papeterie et les annonces sont considérables, mais maintenant que tous les livres et formules qui se rattachent au fonctionnement de la ligne sont faits, ces dépenses seront à l'avenir diminuées.

Le coût de l'assurance qui est maintenant de £1,200 par année, est très élevé, et il vaudra la peine de considérer bientôt s'il ne serait pas mieux d'adopter la pratique suivie par les compagnies de chemins de fer américains, c'est-à-dire que la compagnie prendrait sur elle-même tous les risques du feu et mettrait chaque année de côté une somme égale au montant des frais d'assurance, jusqu'à ce que le fonds atteigne un chiffre qui puisse avec l'intérêt couvrir tous les risques.

Toutes les dépenses de fonctionnement de la ligne se sont élevées au taux de 44.84 par cent sur les recettes brutes.

Les affaires de la compagnie ont été pour un temps assez considérable conduites avec régularité, quant à ce qui concerne le transport des passagers. Le transport du fret a souffert de quelques irrégularités, causées principalement par l'insuffisance des forces locomotives et des chars, et en quelques endroits par le manque de magasins et de voies latérales. Ces difficultés ont cependant disparu graduellement, et les préparatifs qui se font maintenant placeront, il y a lieu de l'espérer, le transport du fret sur un pied satisfaisant.

	£	s.	d.
Les comptes indiquent que jusqu'au 31 juillet 1854, la dépense totale s'est élevée à.....	2,907,007	8	1
La somme encore due pour le mobilier roulant, machine, etc.....	171,229	1	1
La somme requise pour terminer et empierrer la ligne, les travaux et stations suivant l'estimation de l'ingénieur, est de.....	359,108	15	0
Somme qu'il faudra encore pour l'achat de terrain et pour dommages faits à des terrains.....	20,000	0	0

Coût total de la ligne et du mobilier courant £3,457,345 4 2

Il faudra encore une autre somme de £35,000 pour achever les dix bateaux à vapeur.

Depuis l'assemblée annuelle du mois de juin dernier, la compagnie a demandé et obtenu des bons du gouvernement provincial au montant de £300,000 sterling; ces bons ne furent cependant pas reçus avant le 31 juillet dernier, et en conséquence ils ne paraissent pas dans les présents comptes; mais il en a été disposé depuis lors à des conditions avantageuses et le produit en a été placé au crédit de la compagnie.

Les faits ci-dessus établissent la position de la compagnie, le 31 juillet 1854, comme suit :—

	£	s.	d.
Somme due aux entrepreneurs, etc., y compris le pourcentage retenu.....	108,372	8	9
Emprunt temporaire des banquiers.....	318,061	13	4
Montant de l'estimation de l'ingénieur pour terminer la ligne.....	559,108	15	0
Terrains, et dommages aux terrains, disons.....	20,000	0	0
Somme requise pour le mobilier roulant, machines, etc.	171,229	1	1

Total.....	£976,771	18	2
Moins, le produit des bons du gouvernement £373,800			
“ autres revenus.....	109,850	483,650	0 0

Balance..... £493,121 18 2

Sur la somme ci-dessus une partie sera payable en bons et en actions.

Le coût total de la ligne et du matériel ayant considérablement excédé tous les calculs antérieurs, les directeurs vont tâcher d'expliquer les causes de cette augmentation.

L'estimation primitive du coût de la ligne a été faite il y a plusieurs années, lorsque le prix de la main-d'œuvre, des matériaux, des terrains et de tout ce qui concerne la construction d'un chemin de fer était extrêmement bas en Canada. Il paraît que l'estimation fut basée sur la supposition que la ligne, commençant depuis les chutes de Niagara, environ 100 pieds au-dessous du niveau du lac Érié, garderait ce niveau sans subir trop d'élévation pour gagner la rivière Déroit. Il semble aussi qu'il n'a pas été fait alors de relevé ni d'estimation détaillés.

Un an ou deux après, l'ingénieur d'alors fit rapport qu'il croyait que la ligne pourrait être construite pour la somme mentionnée dans la première estimation.

Il paraît que, même à cette époque, il n'avait pas été fait de relevé et d'arpentage exact et détaillé, ou que plusieurs parties de la ligne même n'étaient pas même définitivement tracées, mais l'ingénieur reçut instruction d'indiquer en détail le coût exact de chaque partie de la ligne. Il est nécessaire de mentionner ici qu'en 1851 et 1852, il fut passé pour la construction de toute la ligne avec divers personnes, des contrats qui étaient basés sur les plans et profils de ce temps et comportaient que les travaux commenceraient quand l'ordre de le faire serait donné ; — il sera parlé plus loin de ces contrats.

Le rapport ci-dessus mentionné fut reçu en septembre 1852, et il indiquait que le coût de la ligne, à part les terrains, l'intérêt pour l'administration, etc., excéderait d'environ £300,000 courant, la première estimation. Il avait toujours été compris que le grand chemin de fer occidental pourrait être construit presque aussi facilement que l'ont été les lignes des prairies de l'ouest, et que le coût de sa construction serait en quelque sorte en proportion de celui des chemins de fer de l'ouest. Mais il en a été tout autrement, comme on peut le voir par l'extrait suivant d'un rapport fait en juin 1853, par l'ingénieur de la compagnie :

“ M'en rapportant à mon expérience assez considérable, acquise comme homme de profession et comme entrepreneur de travaux publics, je me croyais familier avec plusieurs points dont l'exécution était ardue et difficile, mais je suis pleinement convaincu qu'à l'exception des excavations à faire dans le roc, il ne se rencontre rarement d'obstacles plus insurmontables, même sur des lignes aussi étendues que celle du grand chemin de fer occidental, que ceux qui se présentent entre les chutes de Niagara et Windsor.”

On peut faire remarquer à l'appui de ce qui précède, que le plan primitif de la ligne, de se maintenir sur les hautes terres à 300 ou 400 pieds au-dessus du niveau du lac Ontario, a été changé, et qu'il a été décidé que la ligne toucherait au lac d'en bas à Hamilton. Pour cela, la ligne a descendu graduellement le côté de ce que l'on appelle “ Mountain,” qui forme, croit-on, la rive primitive du lac Ontario. Les travaux sur cette partie sont en vérité très considérables, à en juger par un état du coût des 18 premiers milles, depuis les chutes de Niagara : le coût de cette partie de la ligne seulement, sans compter les terrains, le mobilier roulant ou toute autre dépense que le simple coût de la ligne, s'est élevé à la somme considérable de £17,900 courant par mille. Ce changement ramène la ligne au niveau d'Hamilton, où des terrains spacieux, avec une large étendue d'eau en front ont été acquis, (environ 36 acres) et sont maintenant asséchés après avoir été couverts d'eau. D'Hamilton, la ligne s'élève environ 800 pieds au-dessus du niveau du lac Ontario, et sur l'espace de 30 milles à peu près il y a eu en vérité de rudes travaux à y faire.

Le coût de vingt-quatre mille de la ligne, depuis Hamilton à l'ouest, encore à part des terrains, du mobilier roulant, etc., s'est élevé à £21,500 courant par mille.

Les contrats auxquels il a été fait allusion et en vertu desquels la ligne a été principalement construite, doivent être maintenant expliqués, et l'on doit

dire d'abord que dans leur caractère en général ils sont semblables à la plupart des contrats de chemin de fer en Amérique, sur lesquels ils furent calqués par des ingénieurs et autres personnes qui avaient été concernés dans la construction des chemins de fer dans ce pays. Ces contrats sont tout-à-fait différents de ceux faits en Angleterre; ils ne spécifient aucune somme pour laquelle les travaux doivent être faits, mais le prix est fixé de cette manière; ils contiennent des clauses qui prescrivent que les différentes espèces de travaux seront exécutés à tant la verge, et il n'y est rien dit de la quantité totale ou du nombre brut de verges comprises dans chaque contrat: Voici pour exemple la teneur de ces contrats:

Dans la terre dure	() cents par verges, mesurée dans l'excavation.
“ la terre ordinaire	“ “ “ “ “
“ la terre très dure (hard pan) “	“ “ “ “ “
“ le roc	“ “ “ “ “
Pour la maçonnerie	“ piastres par verges.
Ouvrages en brique	“ “ “
Construction de ponts	“ “ “ par 1000 pieds, M. P.

et ainsi de suite pour toutes les différentes espèces de travaux que l'entrepreneur pourrait avoir à faire pour la partie de la ligne à lui adjugée. La méthode de payer différents prix pour les espèces de terres différentes est évidemment mauvaise, parce qu'il s'ensuit invariablement des disputes presque impossibles à résoudre quant à la quantité exacte des différentes espèces de matériaux. Mais il doit être d'abord évident que le seul guide convenable avec ces contrats, quant au coût total de la ligne, doit dépendre entièrement du mesurage exact de la quantité d'ouvrage à faire.

Après que le rapport ci-dessus mentionné de l'ingénieur en date du mois de septembre 1852, fut fait, un changement eut lieu dans le département de l'ingénieur, et en juin 1853, l'ingénieur d'alors fit un rapport, dans lequel il disait avoir fait faire des estimations exactes des différentes espèces de travaux à faire sur toute l'étendue de la ligne, et transmit des estimations détaillées du coût de chaque partie de la ligne—le coût étant basé sur les prix contenus dans les contrats. Son rapport démontra que le coût total excéderait, suivant ses calculs, d'environ £340,000 courant, l'estimation faite en septembre 1852. C'est à peu près vers ce temps qu'il y eut une augmentation extraordinaire en Canada dans le prix de la main-d'œuvre, des provisions, des matériaux et de toutes choses—ce qui eut pour le grand chemin de fer occidental un effet important et désastreux. En Canada, les entrepreneurs ne possèdent, pour la plupart, que de petits capitaux, et il est clair qu'à moins qu'ils n'aient un prix rémunérateur pour leurs travaux, ils sont incapables de les faire avancer, parce qu'il leur faut payer leurs hommes, acheter leurs provisions pour hommes et chevaux, les matériaux et outils, sur l'argent qu'ils reçoivent mensuellement de la compagnie en à compte des travaux qu'ils ont faits. Le résultat de cet état de choses est que, lorsqu'un entrepreneur faillit, comme beaucoup d'entre eux l'ont fait, le seul remède a été de donner de nouveau ces travaux à des prix qui puissent permettre de les continuer; ceci s'applique particulièrement à tous les travaux de main-d'œuvre, tels que la maçonnerie, la construction de ponts, etc., les gages des travailleurs expérimentés s'étant élevés à un prix énorme, de même que le prix du bois de construction et du fer.

Il faut aussi mentionner que dans plusieurs cas la nature des constructions mécaniques a été de beaucoup améliorée, ce qui a encore ajouté à la dépense.

Il est facile de voir combien ces diverses causes ont contribué à augmenter le coût de la ligne; mais en outre de cela, il paraît maintenant que la quantité estimée des travaux est dans plusieurs cas beaucoup au-dessous de ce qu'il y a eu à faire.

Par exemple, il paraît maintenant que les travaux à faire dans le sol se sont élevés à 600,000 verges de plus que dans l'estimation.

Dans l'item de la construction des ponts, il y a eu au-dessus de 2,300,000 pieds, P. M., de plus que dans l'estimation.

Le coût des stations excédera d'environ \$60,000 l'estimation.

Dans la superstructure, c'est-à-dire dans le coût du fer, des traverses, des chevilles, etc., et du posage d'iceux, le prix a été considérablement augmenté. Dans les premières estimations, les rails furent cotés au prix coûtant dans le pays de Galles, et il ne fut fait aucune allouance pour transport, ou l'assurance et les droits de douanes. D'après le rapport du mois de juin 1853, l'ingénieur s'efforça de remédier à cette omission, et il fit alors pour ces items ce qu'il pensa être une allouance libérale; mais ses calculs ont été totalement renversés par l'augmentation dans les prix ci-dessus mentionnés, qui a eu lieu vers la fin de l'année dernière. La nécessité de livrer le fer à différents endroits et partant l'obligation de le charroyer sur de mauvais chemins à partir des différents ports sur les lacs Erié, Ontario et Ste. Claire, jusqu'à la ligne du chemin de fer, ont grandement ajouté au coût de cet item. L'estimation de l'étendue des voies latérales telle que faite en juin dernier se trouve beaucoup au-dessous des besoins absolus de la circulation. Dix-sept milles de ces voies, suivant l'estimation d'alors, devraient être suffisants; mais comme il y a maintenant 33 stations avec la certitude qu'il y aura une quantité considérable de fret à transporter, il est parfaitement clair qu'il en faudra un plus grand nombre.

Il semble aussi que ce n'est pas la coutume des ingénieurs de ce pays d'ajouter à leurs estimations un pourcentage pour les dépenses extraordinaires ou contingentes. Mais le fait indique que des comptes extra, qui ne pouvaient être évités, et qui n'avaient pu être estimés que comme dépenses contingentes, ont été admis par l'ingénieur pour une somme au-dessus de \$300,000.

Le coût des terrains est un autre item d'augmentation considérable causé par l'immense progrès que fait ce pays et la perspective d'une circulation considérable ce qui a rendu nécessaire d'acquérir des terrains plus étendus pour les stations qu'il n'avait d'abord été décidé—le coût des terrains ayant été en premier lieu estimé à environ £20,000. Ils coûteront en tout à peu près £175,000 courant.

L'item le plus important ensuite qui a subi une augmentation considérable est celui du mobilier roulant. Il n'est pas besoin d'explications pour établir que cette dépense, lorsqu'elle est réellement nécessaire, comme dans ce cas-ci, est la plus raisonnable de toutes celles qui peuvent être encourues.

La première estimation pour le mobilier roulant n'a jamais été augmentée avant le mois de juin 1853, probablement parce qu'il n'existait aucune donnée exacte quant à la description ou l'étendue des affaires qu'il y aurait. Il devint bientôt évident, néanmoins, après l'inauguration de la ligne, que si elle devait jamais payer quelque dividende, un mobilier roulant beaucoup plus considérable était sans aucun doute d'une nécessité immédiate.

Les premières estimations indiquaient comme nécessaire le mobilier roulant suivant:—

20 locomotives (ou une tous les douze milles)	£50,000	courant.
20 chars à passagers, en contenant 64 chacun.	16,000	“
20 “ à émigrés.....	10,000	“
12 “ exprès et à bagages.....	6,000	“
100 “ à plateforme.....	45,000	“
150 “ à fret.....		
Total.....	£127,500	

A ce qui précède, le rapport de l'ingénieur, en juin 1853, ajoutait ce qui suit, savoir :—

6 petites locomotives, pour l'empierrement.
2 chars à passagers.
100 " à fret.

Dans un rapport du directeur gérant de la compagnie, qui circula parmi les actionnaires en août 1853, on lit le passage suivant :—

“ Je puis dire ici, cependant, que si les espérances que j'entretiens sur la circulation se réalisent, nous aurons besoin d'un mobilier roulant beaucoup plus considérable que celui qu'on aurait jamais cru nécessaire.”

La circulation de l'hiver et du printemps dernier ont pleinement justifié ces espérances, et les directeurs ont maintenant quelque expérience pour se guider, quant à l'étendue du mobilier roulant dont il est besoin pour faire les affaires, et conséquemment, la quantité nécessaire est indiquée dans la première partie de ce rapport.

D'après les explications qui précèdent on peut voir jusqu'à quel point il était impossible de prévoir les augmentations considérables qui ont été apportées dans le coût de la ligne; mais il est satisfaisant de savoir qu'environ £300,000 courant de l'augmentation ont passé pour le mobilier courant.

La question se porte maintenant du côté du revenu qui pourrait provenir du coût total de la ligne.

Il est à remarquer ici que, quoique les bons du gouvernement provincial diminuent le revenu de la compagnie de £15,000 sterling par année—cette somme étant placée à intérêt composé, conformément à la loi, elle aura, dans environ 19 ans, rapporté de quoi racheter les dits bons, au au-dessus d'un sixième du capital de la compagnie. Ce mode de liquidation graduelle augmentera sans doute la valeur du fonds à mesure que la liquidation se fera.

La question relative à la circulation probable doit être maintenant traitée. Les affaires des sept derniers mois ont été sérieusement entravées par les déficiences du vieux pont suspendu des chutes de Niagara (désigné comme passage temporaire pendant la construction du nouveau pont) par le manque de locomotives,—ce qui a empêché la compagnie durant le printemps de faire plus d'un trajet par jour, et par le manque de chars à fret pour le transport des effets qui se présentaient. La recette cependant, du 27 janvier au 31 juillet 1854, s'est élevée en moyenne, à £5,200 courant par semaine; et successivement, pendant deux semaines, elle s'est élevée à plus de £7,000 courant par semaine. Les grandes chaleurs de l'été et la maladie qui a sévi sur tout le continent, ont sérieusement entravé les affaires de cette voie ferrée et de toutes les autres, et ont donné de grands avantages aux bateaux à vapeur du lac Erié, par le fait que le grand chemin de fer n'en avait pas sur le lac Ontario.

La saison d'été sur ce continent n'est pas celle où il y a le plus à faire pour les chemins de fer américains. Outre l'expérience du grand chemin de fer occidental lui-même, l'exemple suivant suffira, savoir: sur la ligne sud du Michigan, la recette en juillet 1853, s'est élevée à \$116,263.

En octobre 1853, à \$220,804.

En considérant la question de la circulation à venir, il peut être utile de jeter les yeux sur les faits suivants :—

Sur la ligne sud du Michigan, les recettes s'élèvent :

	1852.	1853.
En août - - - - -	\$ 95,108	\$154,063
En septembre - - - - -	118,805	198,287
En octobre - - - - -	134,947	220,804

Pour le mois de juin de cette année et de l'année dernière, les recettes des lignes suivantes s'élevèrent aux sommes ci-dessous :

	1853.	1854.
Michigan central - - -	\$119,433	\$171,539
Do. sud - - -	148,945	185,635
Pennsylvanie - - -	156,978	227,652
Ohio et Pensylvanie - - -	55,350	82,059
Rivière Hudson - - -	94,978	158,074

D'après ce qui précède l'on peut voir que pendant que la recette de la ligne du Michigan central, augmentait aussi considérablement, grâce à l'ouverture du grand chemin de fer occidental, celle de la ligne du Michigan sud augmentait aussi de beaucoup malgré l'ouverture de la nouvelle voie jusqu'aux états de l'ouest.

Les propriétaires pourront tirer leurs conclusions des faits ci-dessus. La prospérité de la compagnie doit comme de raison dépendre principalement des affaires que la ligne aura, et à cet égard les directeurs réitérent l'expression de leur certitude qu'elles deviendront nombreuses et lucratives à mesure que les ressources du pays se développeront. L'expérience limitée ainsi acquise jusqu'à ce jour est très encourageante, et elle est de plus confirmée par toutes les personnes dont les connaissances en affaires et les rapports qu'elles ont en ce pays peuvent donner du poids à leurs opinions. Il est comme de raison impossible d'indiquer avec certitude quelle sera la recette par semaine pour l'année prochaine ; mais en disant qu'elle s'élèvera à £7,000 courant, somme de la recette du 1er août dernier, cette estimation ne sera pas généralement considérée comme exagérée. Une autre année verra probablement une augmentation sur la recette de cette année, à quelque somme qu'elle s'élève. Pour faire le voyage jusqu'à Chicago, cette ligne est sans contredit la préférable aujourd'hui, et l'augmentation rapide de cette cité et des districts avec lesquels elle est en rapport ne peut manquer d'augmenter la circulation sur la ligne.

La circulation depuis la fin du mois d'août a augmenté comme suit, et elle va continuellement en augmentant :

Semaine finissant le 8 septembre	£4,931 0 2
“ “ 15 “	6,141 18 10
“ “ 22 “	7,439 12 1

Il est juste cependant d'indiquer d'une manière distincte que des nouveaux déboursés pour le mobilier roulant et les stations seront exigés pour faciliter les affaires dès que les produits de la circulation s'élèveront en moyenne de £8,000 à £10,000 par semaine ; — ce qui engagera aussi la compagnie à prendre en considération la nécessité de doubler quelque partie de la ligne.

Considérant la position actuelle de la compagnie, une demande pour augmenter son capital est maintenant faite au parlement provincial. L'acte contient aussi divers amendements à la charte actuelle qui ont été jugés nécessaires pour divers objets.

Les livres de la compagnie ont été examinés depuis le commencement par le juge O'Reilly et R. P. Street, écuyer, dont le certificat à cet effet est joint aux comptes, et les directeurs considèrent qu'il est juste de faire mention que ces messieurs ont travaillé avec le plus grand soin à l'exécution de cet important devoir.

Le 21 août dernier, l'embranchement de Galt a été ouvert au commerce public, et les affaires qui s'y font sont déjà encourageantes.

Depuis le rapport de juin dernier, l'arrangement alors mentionné comme étant sous considération, et qui devait avoir lieu avec la compagnie du grand tronç, a été terminé et ratifié formellement par les deux bureaux. Cet arrangement pourvoit à la remise pour une certaine période, de toutes les questions qui pourraient mettre les deux compagnies en difficulté, et vos directeurs espèrent

que l'heureux accord qui existe maintenant entre elles se perpétuera à leur avantage.

En conséquence de l'arrangement ci-dessus mentionné, l'embranchement de ce chemin de fer à Sarnia a cessé d'être en activité pour un certain temps.

Signé par ordre du bureau des directeurs,

ROBERT W. HARRIS,
Président.

Hamilton, 26 septembre 1854.

RAPPORT DE L'INGENIEUR.

Aux président et directeurs de la compagnie du grand chemin de fer occidental.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'état dans lequel se trouve actuellement la ligne :

Le chemin a été ouvert à la circulation successivement dans trois sections différentes. La première division, depuis Hamilton jusqu'au pont suspendu des chutes de Niagara, 43 milles en longueur a été ouverte au public le 10 novembre 1853 ; le second depuis Hamilton jusqu'à London, 76 milles en longueur, 21 décembre 1853 ; et le troisième depuis London jusqu'à Windsor 110 milles en longueur, le 27 janvier 1854. L'embranchement du Galt, de 12½ milles en longueur, a depuis été ouvert le 21 août dernier.

La construction de la ligne était alors sur la direction de John T. Clarke, écuyer, votre ingénieur en chef ; mais comme dès le commencement de la présente année, il a accepté la place d'ingénieur et arpenteur d'état de l'Etat de New-York, il a dû en conséquence abandonner toute surintendance active des travaux sur la ligne. Le soin de les conduire a alors été confié à moi et à M. Scott, chacun de nous ayant la surveillance distincte d'une moitié de la ligne ; et lorsque M. Scott a abandonné votre service, le 18 juillet, je fus nommé pour diriger le département de l'ingénieur sur toute la ligne.

A l'époque où la ligne fut ouverte à la circulation publique les travaux généralement étaient dans un état incomplet ; et jusqu'à ce jour ils ont continuellement et heureusement été poussés vers leur fin. Les principaux travaux qui restent encore en voie de progrès sont les suivants :

1.—LES OUVRAGES EN TERRE OU LE NIVELLEMENT.

Lorsque la première section du chemin fut ouverte, trois des tranchées les plus importantes entre Ste. Catherine et le pont suspendu étaient incomplètes et la voie y passait sur un nivellement temporaire, élevé au sommet de 5, 12, et 6 pieds au-dessus du niveau permanent projeté. La première de ces tranchées à Ste. Catherine, a été pendant plusieurs semaines assez avancée pour nous permettre de poser la voie sur son niveau naturel, sur lequel les trains passent aujourd'hui, les deux autres situées entre Thorold et St. David, qui sont l'une dans l'argile durcie entremêlée de cailloux, et l'autre dans la pierre calcaire, ne sont pas encore terminées ; et la première des deux (dans laquelle il reste encore plus de 65,000 verges à creuser et enlever) ne sera point prête à recevoir la voie sur son niveau permanent avant l'été prochain. Les terrassements formés par les matériaux extraits de ces excavations sont aussi incomplets et chacune de ces tranchées est maintenant couverte par une forte construction temporaire à tréteaux.

Entre Hamilton et London les travaux de nivellement non finis, au commencement de cette année, étaient le comblement des terrains des dépôts à Hamilton, les terrassements sur les gorges Desjardins, et les tranchées à St. George, la grande rivière et la rivière Nith. Les trois ouvrages de terrassement ci-dessus mentionnés ont été constamment poursuivis toute l'été; les trains passent sur les gorges Desjardins et Dundas sur un viaduc à tréteaux temporaires de construction très forte. Le terrassement Desjardins qui exigera environ 30,000 verges de matériaux sera terminé dans six mois; celui de Dundas sera terminé d'hui en quinze jours, et les surfaces latérales des trois tranchées à l'ouest de celles là qui d'abord avaient été prises au nivellement définitif seront nivelées avant l'approche de l'hiver, assez pour que les trains qui passent ne soient exposés à aucun danger.

Entre London et Windsor, il y avait deux tranchées importantes dans l'argile qui n'étaient pas finies lorsque la ligne fut ouverte, et dans l'une d'elles la voie était posée à un niveau qui était de quelques pieds plus élevé que le niveau permanent. L'une de ces tranchées n'est pas tout-à-fait terminée et l'autre dans laquelle il faut enlever encore près de 35,000 verges de matériaux sera complètement terminée de bonne heure l'année prochaine.

2.—MACONNERIE ET PONTS.

Sous ce chapitre, il restait à construire, à l'ouverture de la ligne un grand nombre de ponts de chemins publics et privés qui se rencontraient sur la voie du chemin de fer, comme aussi un grand nombre de traverses de chemin, ponts et barrières à animaux. Ces travaux ont été exécutés d'une manière aussi rapide que les circonstances pouvaient le permettre, laissant à cette époque pas plus de dix-huit de ces ponts de chemin à bâtir et bien peu parmi les traverses de chemin et les barrières à animaux. Un mur de retenu d'environ 850 pieds de long au pied de la rampe de la tranchée immédiatement à l'est de la station d'Hamilton se construit actuellement et sera fini vers le 1er décembre. La construction de ce mur était nécessaire pour supporter la rampe de la tranchée qui n'est qu'un sable mouvant pour une hauteur de trois pieds à partir du fond.

3.—LES BATISSES.

Peu de temps après l'ouverture de la ligne, toutes les stations pour l'usage des passagers et toutes les maisons à fret dans les stations de route furent terminées et équipées, comme aussi (à une ou deux exceptions) toutes les bâtisses et choses nécessaires à l'approvisionnement du bois de chauffage et de l'eau pour les trains. Dans le moment on s'occupe à agrandir la maison du fret au pont suspendu et à Windsor et à terminer la maison en pierre pour le fret à Hamilton, à l'exception du tiers de la maison de fret de Hamilton. Il va être immédiatement ouvert une nouvelle station et une voie latérale de seconde classe, à Dorchester, entre Ingersoll et London, et deux autres de la même espèce entre London et Chatham. Outre les bâtisses ci-dessus mentionnées qui sont en voie de progrès, il faudra encore faire une addition aux maisons du fret, et un changement dans l'arrangement actuel des bâtisses et des voies latérales pour le fret à la station des chutes, lorsque le pont suspendu sera prêt à recevoir les chars, ce qui aura lieu vers le 1er janvier prochain; ces additions sont déjà mises en compte dans les estimés qui suivent. L'approvisionnement d'eau pour les engins, les boutiques et les bâtisses aux chutes de Niagara est très défectueux et entraîne par conséquent des dépenses qui nécessairement ne devraient pas appartenir à ce service, et on l'a toujours considéré comme étant d'une nature temporaire.

On se propose actuellement de s'approvisionner d'eau à une source permanente située à environ un mille et demi, qui donne une tête d'eau de 25 pieds au-dessus du niveau des rails à la station—ce qui épargne la nécessité de faire

jouer une pompe. Il faut améliorer l'approvisionnement d'eau à quelques-unes des stations surtout dans la division ouest, et il faudra encore percer plus à fond les deux ou trois puits actuels et faire quelques petits travaux additionnels.

Le quai sur le front du terrain du dépôt d'Hamilton, dans la baie de Burlington, n'est pas encore terminé sur toute sa longueur qui est d'environ 2,200 pieds ; il sera entièrement terminé pour cette étendue de bonne heure l'année prochaine.

4.—CONSTRUCTIONS ET CLOTURES.

Toute la ligne, à l'exception de quelques milles entre Hamilton et Paris a été ouverte à la circulation sur une voie posée sur un lit qui n'était pas empierré. Entre London et Windsor, plus de la moitié de la voie a été posée sur une base de longrines longitudinales de madriers de 3 pouces pour remplacer temporairement le lit ; et après que les trains eurent commencé à courir, ce système de longrines sous la voie a été introduit dans toutes les tranchées humides et sur les terrassements nouvellement formés entre les chutes et London. Aussitôt que la ligne a été ouverte trois trains à gravier ont commencé à fonctionner entre les Chutes et London ; l'un de ces trains a été employé à la sablonnière à St. David, près des chutes, et est employé maintenant à la sablonnière ouverte depuis à Ste. Catherine ; le second est employé à la sablonnière de Stoney Creek 5 milles à l'est de Hamilton ; et le troisième à la sablonnière de Dundas, six milles à l'ouest de Hamilton. Peu de temps après un quatrième engin avec train a commencé à empierrer à la sablonnière de Grand River près de Paris, et est maintenant employé à celle de la rivière Nith, 3 milles à l'ouest de Paris ; et au commencement de juin dernier, deux trains à gravier ont commencé à opérer sur la division ouest, l'un à la sablonnière de Lobo, 10 milles à l'ouest de London et l'autre à Baptiste Creek, 13 milles à l'ouest de Chatham. On a aussi obtenu trois autres sablonnières prêtes à être exploitées ; une de ces sablonnières est située à quelques milles à l'ouest d'Ingersoll, la seconde entre Lobo et Chatham et la troisième entre Baptiste Creek et Windsor. Le gravier obtenu à ces dépôts est d'aussi bonne qualité que le pays peut en fournir, étant composé de gros sable et de granit ou en gravois de grosseur-moyenne et uniforme. La longueur de la voie empierrée par ces trains jusqu'à ce jour est de 26 milles pour la section entre Hamilton et les chutes ; 48 milles pour la section entre Hamilton et London et 18 milles pour la section entre London et Windsor. Pour près de la moitié de cette distance de quatre-vingt-douze milles, la ligne n'a pas encore été élevée à son niveau permanent, mais il a été entassé sous les traverses assez de matériaux pour la mettre à l'abri de dommages extraordinaires que pourra causer le dégel. On croit qu'il est mieux de faire avant l'hiver aussi long que possible de chemin bien que partiellement empierré, que de poursuivre la voie à sa hauteur permanente à mesure que les travaux avancent.

L'empièrrement de toute la ligne se fait sous contrat, par M. G. F. Harris qui est tenu par les dites règles et règlements à ne point intervenir le moins du monde, avec ses trains à gravier, dans les heures de parcours des chars à passagers et de fret de la compagnie.

Il faut encore cependant de nouvelles voies latérales pour les nouvelles stations et la circulation du fret de la ligne à toutes les principales stations, se montant toutes à peu près :—

- 2 milles de plus sur la division Est,
- 3 milles de plus sur la division centrale,
- et 4 milles de plus sur la division ouest.

Le fer et les traverses pour cette nouvelle voie sont déjà en main ; il ne reste plus que le coût du nivellement et de la pose de la voie.

Les plates-formes tournantes sur le front de la maison de l'engin aux stations des chutes, à Hamilton, Galt, London, Chatham et Windsor, se sont toutes

trouvées trop faibles pour le service auquel on les a soumis, il faudra faire de nouveaux frais pour les renforcer.

Les clôtures de la ligne étaient dans un grand nombre de districts en un état bien incomplet lorsque les trains ont commencé à circuler, en conséquence, dans presque tous les cas, de ce que les entrepreneurs de ces clôtures n'avaient pas rempli leurs contrats dans le temps spécifié ; tous les contrats exigeaient que les clôtures fussent terminées près de douze mois avant que la ligne fut ouverte. Il n'a été rien épargné pour engager les entrepreneurs à avancer ces travaux ; mais par suite du bas prix auquel cet ouvrage avait été entrepris, (le prix du bois et de la main-d'œuvre s'étant élevé de 30 pour cent dans l'intervalle qui s'était écoulé entre le commencement et la fin de leurs contrats,) les clôtures avançaient si lentement que l'on trouva nécessaire d'y mettre un grand nombre de travailleurs au compte de la compagnie et d'augmenter en même temps les prix du contrat, de manière à mettre les entrepreneurs en état de terminer l'ouvrage. La ligne maintenant est toute bordée de clôtures, à l'exception d'environ deux milles sur la division ouest, qui sera toute terminée dans deux mois. On se propose de couvrir et doubler tous les poteaux et planches de clôtures de bonne heure l'année prochaine. Les clôtures sont, pour les deux tiers de la distance de poteaux et de planches ; et c'est une clôture à perches pour le reste.

Toutes les traverses de chemins publics sont protégées soit par des barrières et des gardiens, soit par des barrières à animaux. Toutes les traverses de chemins privés sont fermées par des barrières qui les séparent de la voie du chemin de fer.

ETAT ACTUEL DE LA LIGNE ET DES TRAVAUX.

Tous les ouvrages de construction ont résisté à l'épreuve d'une circulation considérable qui a lieu tous les jours, et cela sans donner des indices de faiblesses inhérentes. Deux mois avant l'ouverture de la section Est de la ligne, la voûte au-dessus de *Twelve miles Creek*, à Ste. Catherine, s'écroula pendant que l'on faisait au-dessus un terrassement pesant en argile. Elle avait malheureusement été construite sur une fondation naturelle peu solide, sans autres moyens artificiels qu'une couche de béton et un double plancher brut, et la conséquence fut que l'immense pression du terrassement que l'on fit au-dessus, joint à son propre poids, enfonça les murs d'appui à travers la surface supérieure de la fondation et les fit descendre de 5½ pieds dans un lit d'argile molle au-dessous. Cette voûte avait 25 pieds de large, c'était une forte construction commencée près de deux ans avant l'accident. La ligne fut ouverte au moyen d'une construction temporaire sur tréteaux, élevée à l'endroit où cet accident est arrivé ; et aujourd'hui, il a été construit un viaduc plus durable pour une longueur de 900 pieds sur une ligne qui dévie de manière à permettre plus tard la reconstruction du chemin couvert ou la substitution d'un viaduc construit au niveau des rails. Toutes les autres routes se maintiennent bien, étant généralement faites en pierres à surface brute. Les plus grands ponts sont généralement sur tréteaux de bois de 100 à 160 pieds de distance les uns des autres, appuyés le plus souvent sur des culées en pierre ; aucune de ces culées n'a souffert en conséquence de la circulation qui s'est faite durant les huit derniers mois. Le plus grand nombre de ces ponts aussi bien que toutes les voûtes les plus larges en pierre, ont été construits d'une largeur suffisante pour que l'on puisse y poser une double voie. Tous les ponts de chemins publics et privés sur la ligne, sont faits en bois et appuyés sur des demies jetées et culées en pierre. Sur la division ouest de la ligne entre Lobo et Chatham, où l'on n'a pu trouver de pierre, les constructions sont entièrement en bois et supportées sur pilotis.

L'expérience acquise durant l'hiver et le printemps dernier a prouvé d'une manière très satisfaisante, la nature durable et solide de tous les travaux en terre sur la ligne, tout incomplets qu'ils étaient sous plusieurs rapports importants, à

l'époque de l'ouverture de la ligne. La seule interruption que la circulation ait soufferte a eu lieu au terrassement sur treteaux au terrassement Desjardins et aux côtes de la montagne près de Dundas, ouvrages qui tous deux étaient d'une nature exceptionnelle.

La rive au-dessus de la gorge Desjardins se trouve à une élévation de 75 pieds au-dessus du niveau de l'eau, au centre de cette gorge, il se trouve au-dessous une profondeur de 60 pieds de vase sans que l'on puisse y trouver un fonds solide. L'abaissement soudain d'une partie de la rive, au commencement de juillet dernier, fit baisser les treteaux de plusieurs pieds, obstruant par là le passage des trains pendant près d'une semaine, temps qu'il fallut pour l'élever à son niveau primitif. L'expérience des deux derniers mois offre une preuve évidente que ce terrassement a pratiquement trouvé une base solide sur le lit de la gorge et que bien qu'il puisse encore survenir de légers abaissements dans le cours de la construction, les constructions garderont toujours le même niveau et une ligne parfaite, sans interrompre le passage des trains.

On a encore presque entièrement fait disparaître, autant qu'on n'a pu les prévenir, les dangers qu'il y avait que les trains fussent retardés à l'avenir par suite des éboulis de la montagne, près de Dundas. Aux deux endroits où des éboulis considérables eurent lieu le printemps dernier (l'un d'eux au commencement de mars dernier, obstruant la voie pendant quatre jours,) la ligne de la voie a dévié considérablement en dehors de la montagne, ce qui en toute probabilité la met à l'abri de tout danger même contre un éboulement aussi grand que ceux qui survinrent le printemps dernier. La ligne pour près de trois milles passe en partie par une excavation qui suit la pente du coteau de Burlington, composée de débris de pierre calcaire superposés sur des couches détachées d'une argile bleue et plastique. Ces matériaux depuis le jour qu'ils ont été remués pour les excavations des chemins de fer n'ont jamais cessé d'être en mouvement sur un point ou sur l'autre ; et à la sortie des gelées au printemps, ils sont toujours exposés à des éboulis. La nature poreuse des matériaux qui composent la pente de la montagne, exempte de la nécessité de faire des canaux pour transporter les eaux aux ruisseaux les plus proches, et diminuée par là le risque des éboulis ; et la grande hauteur des pentes avant que l'on puisse parvenir au sommet du coteau, fait qu'il est inutile de creuser un fossé le long du sommet. Mais il est raisonnable d'espérer que la direction de la ligne ci-dessus mentionnée empêchera que la ligne ne soit obstruée durant les plus mauvaises saisons de l'année.

La tranchée de Capetown, à neuf milles à l'ouest d'Hamilton, qui présentait tant d'obstacles à ce qu'elle fut terminée durant la construction de la ligne n'a jamais depuis que les chars ont commencé à courir, interrompu la circulation journalière ; et maintenant la voie et le lit du chemin y sont aussi bons qu'en aucune autre partie de la ligne. Le système que l'on a adopté pour retenir le sable mouvant sur les côtés de la tranchée, au moyen d'une ligne de pilotis sur chaque côté, soutenue par des traverses en bois a parfaitement répondu au besoin.

Le terrassement dans le marais à Mudge Hollow, cinq milles à l'ouest de Paris, dont la construction a été accompagnée de tant de difficultés attendu qu'il enfonçait continuellement dans les matières molles du marais jusqu'à la profondeur de 35 pieds dans un endroit, a été si bien fait à l'aide des broussailles qui y ont été introduites par couches qu'il y a eu à peine un abaissement sensible durant les derniers six mois, et que l'on n'en craint plus pour l'avenir. À l'ouest d'ici jusqu'à Windsor, les travaux enterrés ne nous ont causé aucun trouble.

La voie sur toute la longueur de la ligne est actuellement et a toujours été depuis le commencement des temps secs, en excellent ordre, vu qu'il n'y a pas plus de six à huit milles en tout sur lesquels les trains ne peuvent point aller à leur vitesse ordinaire.

Il ne paraît pas que la voie ait souffert aucun dommage pour avoir été ouverte à la circulation sans être empierrée, et soumise pendant tout l'hiver

et le printemps dernier à une circulation considérable tant sous le rapport du fret que sous le rapport des passagers. Une grande garantie contre tout dommage qui proviendrait de cette cause est l'excellente qualité des pièces et traverses en bois qui pour plus de sept-huitième de toute la ligne sont en excellent chêne blanc de six pouces sur dix, posées à la distance de trente pouces d'un centre à l'autre.

Les rails de la ligne principale sont de trois patrons : le rail à oreille ou T avec joints à crocs, pesant 65 livres par verge ; le rail à ponts ou U, pesant 66 livres par verge assujétis aux joints par une bande de fer battu sur laquelle repose l'extrémité des rails et chevillés aux traverses et unis ensemble par un boulon et écrou ; et le rail composé léger et pesant de 66 à 80 livres respectivement par verge, dont les deux moitiés sont rivées ensemble et chevillées directement aux traverses. Sur ces qualités de rails, il y en a sur la ligne principale pour 34½ milles de rail à oreilles T ;—156 milles de rails U, 23½ milles de rails composés légers et 15 milles de rails composés pesants. Toutes les voies latérales sont en rails ordinaires à oreille ou T, pesant 62½ livres par verge, avec boîtes en fonte sur les joints.

Je prends la liberté de vous soumettre ci-joint une estimation détaillée des dépenses qu'il faudra encourir pour compléter les travaux ci-dessus mentionnés, à compter du premier août dernier, dans lesquelles il est fait une allowance pour chaque item nécessaire pour terminer le lit du chemin et la voie en la manière la plus parfaite et pour mettre tous les travaux et construction dans l'état le plus solide et le plus fini. *

DIVISION EST.

	\$	c.	£	s.	d.
1—Nivellement.....	79,400	00			
2—Maçonnerie, ponts, édifices, etc.	165,550	00			
3—Travaux d'écoulement.....	35,960	00			
4—Voie permanente.....	127,560	00			
	<u>408,470 00</u>				
Ajoutez dix pour cent pour tra- vaux d'ingénieurs et dépenses contingentes.....	40,847	00			
	<u>\$449,317 00</u>		112,329	5	0

DIVISION CENTRALE.

1—Nivellement.....	107,400	00			
2—Maçonnerie, ponts, édifices, etc..	136,900	00			
3—Travaux d'écoulement.....	133,160	00			
4—Voie permanente.....	158,620	00			
	<u>536,080 00</u>				
Ajoutez dix pour cent pour tra- vaux d'ingénieurs et dépenses contingentes.....	53,608	00			
	<u>\$589,688 00</u>		£147,422	0	0

* Il n'a pas été jugé nécessaire d'imprimer tous les items qui composent l'estimation, et par conséquent, tout est omis excepté le sommaire.

DIVISION OUEST.

1—Nivellement.....	47,500 00	
2—Maçonnerie, ponts, édifices, etc.	106,500 00	
3—Voie permanente.....	207,300 00	
	<hr/>	
	313,600 00	
Ajoutez dix pour cent pour tra- vaux d'ingénieurs et dépenses contingentes.....	36,130 00	
	<hr/>	
	397,430 00	99,357 10 0
	<hr/>	
Total.....	\$1436,435 00	£359,108 15 0

On doit se rappeler que l'estimation précédente n'est que pour l'achèvement en entier de la ligne avec simple voie et n'a pourvu que pour une circulation dont le rapport n'excèdera pas en moyenne £8,000 à £10,000 courant par semaine.

Cette estimation pourrait être réduite à la somme de £309,000 en rejetant presque toutes les sommes qui sont comprises sous le chapitre des travaux de canalisation et quelques autres items qui ne sont pas absolument nécessaires si l'on veut simplement établir une voie solide et sûre, ainsi qu'un montant raisonnable pour les stations et les voies latérales; mais en suivant cette marche relativement aux travaux de canalisation, on augmenterait considérablement les frais d'entretien de la voie et l'on n'aurait pas absolument la certitude d'avoir une voie à l'abri de tous dommages causés par les pluies ou les gelées et que les trains pourraient parcourir à pleine vitesse dans toutes les saisons de l'année, ce que l'on obtiendra si l'on adopte l'estimation complète. Dans le fait cette estimation suppose la construction d'une voie permanente, aussi bonne sous tous les rapports essentiels, que celle d'un chemin de fer en Angleterre, et bien que ce n'a pas été jusqu'ici la pratique sur ce continent de faire une voie aussi complètement parfaite que celle que l'on veut faire ici, il ne peut exister de doutes sur la saine politique qu'il y a à adopter cette marche, surtout lorsqu'on se rappelle que les hivers rigoureux de ce climat exposent les voies et les travaux de canalisation à des risques de déplacement et de détérioration beaucoup plus grands que ceux auxquels ils sont exposés en Angleterre.

On ne peut guère douter que cette estimation soit suffisante pour couvrir les frais nécessaires pour mettre la ligne dans la condition d'efficacité ci-dessus mentionnée, parce qu'en raison de l'état d'avancement dans lequel se trouvent actuellement les travaux, il ne faudra pas de fortes sommes pour aucune partie étendue des travaux où il faudra laisser une large marge pour les dépenses nécessaires; mais le montant brut des dépenses probables se compose d'un grand nombre d'items comparativement faibles, qui ont tous été, je crois, évalués en détail sur des données obtenues d'après l'expérience des huit derniers mois que la ligne a fonctionné.

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

G. LOWE REID,
Ingénieur.

Hamilton, 14 septembre 1854.

RAPPORT DU SURINTENDANT MECANICIEN.

DEPARTEMENT DU MECANICIEN,

HAMILTON, 20 septembre 1854.

Aux président et directeurs du grand chemin de fer occidental.

MESSIEURS,

En présentant mon rapport pour les sept mois expirés le 31 juillet 1854, je prends la liberté de faire les remarques suivantes :—

Le jeu d'engins est généralement en bon ordre, excepté les suivants, savoir :

*Le Canada,
Niagara,
London,*

qui exigent des réparations complètes, vu que pour plusieurs mois avant que la ligne ait été ouverte ces engins ont été employés à la construction de la ligne et subséquemment au halage de trains à fret pesans. J'ai vu à ce que ces engins fussent sans délai complètement réparés de manière à ce qu'ils servent aux affaires d'automne et de printemps.

Les réparations d'engins en général ont été considérables, en partie par suite de ce que les essieux de plusieurs *Tenders* faits avec de mauvais matériaux se sont brisés, et en partie par suite du nombre d'accidents causés par les animaux qui se sont égarés sur la voie lorsqu'elle fut ouverte pour la première fois, et en partie par suite des autres dommages, résultant de la condition comparativement incomplète de la ligne lorsqu'elle fut livrée à la circulation. Les locomotives suivantes ont pour les causes susdites été exposées à des réparations considérables ; il y a été fait beaucoup d'ouvrage à neuf et je considère qu'elles sont actuellement plus fortes et plus solides qu'elles n'étaient d'abord, savoir :

*L'Ontario,
Kent,
Gazelle,
Samson,
Chatham, et
Oxford.*

Les engins suivants ont aussi été considérablement réparés, savoir :

*Le Canada,
Norfolk,
Brant,
Middlesex,
Essex,*

et sont maintenant, à l'exception du *Canada*, en bon ordre, vu qu'on y a fait beaucoup d'améliorations et qu'on les a renforcés en plusieurs endroits :

Le *Jupiter* a été endommagé par le feu à St. George lorsque la maison des engins y fut incendiée par suite de la négligence de l'homme qui en était chargé.

Nos dépenses ordinaires pour les travaux ont nécessairement été élevées en conséquence de ce que dessus et pour d'autres raisons, savoir :—Parce que le chemin qui n'était pas empierré, au commencement des froids, est devenu inégal, et que les réservoirs, les remises des locomotives et les boutiques n'étaient pas terminées, et par le manque de machines et de commodités pour faire avec économie les travaux. Il a été aussi très difficile d'avoir des ouvriers. La maladie de l'été dernier a beaucoup contribué à augmenter le prix de la main-d'œuvre. Nous sommes maintenant munis de diverses nouvelles ma-

chines, et j'espère que dans quelques semaines, elles fonctionneront toutes et que les boutiques seront en état de faire n'importe quel ouvrage nécessaire.

Deux des fortes locomotives pour le transport du fret, commandées à MM. Slaughter et Cie., sont maintenant sur la ligne et les autres sont à Montréal. Avec ce surplus ajouté au fonds de roulements actuel, j'espère pouvoir faire face à toutes les exigences de la circulation sur la voie pour l'hiver.

Le coût total des locomotives fonctionnant, y compris les réparations, s'est élevé à 1s. 3¼d. courant par mille, ou environ 1s. sterling.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, durant les sept mois, est de 246,668.

Le parcours des locomotives pour affaires de commerce s'élève maintenant en moyenne à environ 11,000 par semaine.

Le coût de l'entretien et de la réparation des chars a aussi été considérable, par suite des causes ci-dessous :—

Inégalité de la voie au commencement des froids.

Mauvais matériaux et ouvrages défectueux.

Mauvaise construction.

Accidents causés par des animaux qui se sont trouvés sur la voie, les esieux en mauvais fer du *tender* cassés, et

Le haut prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

Nous avons eu en moyenne, sur trente trains à passagers de première classe, six à faire réparer journallement. Les réparations ont été coûteuses ;—elles se sont élevées, dans quelques cas, au prix de l'achat, mais je considère que le fonds de roulement est aujourd'hui à l'épreuve. Les trains à fret et à plateformes ont été, par suite des mêmes causes, une source de grandes dépenses ; presque tout l'ouvrage en fer a dû être renouvelé et réparé ; mais les chars sont tous dans une meilleure condition que quand ils furent livrés à la compagnie.

J'ai raison de croire que les dépenses du département des chars seront à l'avenir diminuées en proportion du nombre de milles parcourus et du nombre de chars en usage.

Je suis, messieurs,
Votre obéissant serviteur,

W. BOWMAN,
Surintendant mécanicien.

RAPPORT DES AUDITEURS.

Les auditeurs ont l'honneur de faire rapport que, conformément aux instructions qu'ils ont reçues du bureau des directeurs en avril dernier, ils ont examiné avec attention les comptes et pièces justificatives de la recette et de la dépense du grand chemin de fer occidental, jusqu'au 31 juillet 1854, et ils ont le plaisir d'en pouvoir certifier l'exactitude.

Ils prennent cependant la liberté de faire remarquer que le montant des recettes, tel que publié ci-joint, excède la somme portée au crédit du compte de caisse d'environ £18,000 ; cela provenant de ce que la somme due à la compagnie pour le transport du fret des malles, etc., n'avait pas été reçue le 31 juillet. Le certificat nécessaire pour cet item de l'actif a été fourni par le chef du département de l'audition.

Les auditeurs doivent peut-être aussi faire remarquer que la somme appropriée à l'entretien de la voie est de £120 par mille, quoiqu'une somme plus con-

sidérable fut primitivement proposée pour cet objet. Considérant l'état incomplet de la ligne, lorsqu'elle fut ouverte, les actionnaires peuvent mieux juger si £120 par mille sont suffisants;—il semble impossible de constater exactement d'après la dépense totale, à quelle somme dans ces conjonctures, s'est élevée la construction de la voie, ainsi que celle de l'entretien.

Nonobstant la dépense très élevée pour la construction de la ligne, il paraît évident qu'avec une administration judicieuse, une recette assez considérable doit éventuellement en résulter; et à en juger par la perspective très encourageante qu'offre l'augmentation graduelle de la circulation sur la ligne, l'espérance que la compagnie pourra disposer d'une somme beaucoup plus considérable, pour des dividendes que celle dont le bureau des directeurs peut disposer aujourd'hui à cette fin pour le premier dividende, n'est pas prématurée. Il est bon de faire observer que tous les comptes sont tenus d'après le cours d'Halifax.

Le tout néanmoins humblement soumis.

M. O'REILLY,
RICHARD P. STREET, } AUDITEURS.

27 Septembre 1854.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.

TABEAU du nombre de milles parcourus par les trains à passagers, à fret, à gravier et à bois, durant sept mois, expirés le 31 juillet 1854.

	TRAINS A PASSAGERS.				TRAINS A FRET.			Gravier.	Bois.	Total.
	1re classe.	2me classe.	Bagage.	Exprès et de la malle.	Trains à fret		Trains à plateforme.			
					Trains à fret	Trains à plateforme.				
Janvier	40,204	..	1,186	8,668	38,085	..	140,685	..	223,778	
Février	55,188	..	22,718	8,804	45,268	2,490	33,000	..	167,468	
Mars	62,733	..	24,264	10,960	57,222	4,366	56,404	5,844	229,445	
Avril	67,418	7,532	29,256	9,508	92,270	6,610	469,337	11,275	394,045	
Mai	88,664	22,970	40,962	14,484	62,640	4,320	236,142	16,914	487,125	
Jun	80,096	36,412	41,256	14,760	51,867	5,301	448,000	17,280	694,972	
Juillet	75,758	31,974	3,844	21,348	57,560	10,515	512,000	17,300	730,299	
Total.....	470,081	107,372	163,436	83,532	404,912	33,592	1,585,569	68,648	2,927,137	

BUREAU D'ADDITION.

TABEAU A.—Etat indiquant le nombre de passagers transportés mensuellement, de janvier à juillet 1854, inclusivement.

MOIS FINISSANT LE	ALLANT A L'EST.			ALLANT A L'OUEST.		
	NOMBRE DE PASSAGERS.			NOMBRE DE PASSAGERS.		
	De ce pays.	Etrangers.	Total.	De ce pays.	Emigrés.	Etrangers.
31 janvier.....	12325	631	12956	16237	..	828
28 février.....	7088	1217	8305	8359	..	3114
31 mars.....	9087	1694	10781	9884	757	5796
30 avril.....	9498	1672	11165	10341	2983	5831
31 mai.....	12883	2213	15096	13695	2395	6189
30 juin.....	12586	3870	16456	13531	5891	3970
31 juillet.....	10746	2605	13351	10299	2441	3135
Totaux.....	73844	12903	86747	81347	13469	28365

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.

BUREAU D'AUDITION.

TABLEAU D.—Etat du transport des passagers et du fret à chaque station, jusqu'au 31 juillet 1854.

STATIONS.	PASSAGERS.		OBJETS DIVERS PAR LES TRAINS A PASSAGERS.		FRET ET BESTIAUX.		TOTAL. DE LA RECETTE.
	No.	Montant.	£.	s.	Tonneaux de fret.	Montant.	
		£.					
Chutes de Niagara	53413	40025 7 0	501 18 24	10 1 104	81104	9755 8 64	50282 8 9
Thorold	1932	380 16 01	10 1 104	30 14 6	15947	123 12 4	514 10 31
St. Catharines	9733	2417 10 53	3 8 7	454 0 01	4834	380 11 4	2898 18 24
Beamsville	27184	434 0 01	9 9 44	573 6 111	45	34 6 10	471 15 54
Grimsby	38964	573 6 111	0 9 2	149 6 41	132	107 6 6	690 2 10
Queeny Creek	1129	14645 11 74	238 11 84	14 10 3	21	1 12 11	191 8 54
Hamilton	39587	665 3 24	14 10 3	665 3 24	60054	7649 0 34	27733 3 74
Burlington	474	69 4 11	2 2 0	69 4 11	5448	355 15 1	1035 8 74
London	124194	4358 16 6	29 6 1	4358 16 6	40634	2412 9 0	6900 11 7
Rambour	2246	431 6 14	1 1 0	431 6 14	3654	205 3 9	637 10 104
Paris	83454	2468 19 74	7 4 84	2468 19 74	1468	982 2 3	3458 6 44
Princeton	1537	231 2 104	1 1 0	231 2 104	7654	551 15 0	783 18 104
Woodsstock	7117	1847 2 0	1 1 0	1847 2 0	23434	1239 5 34	3093 14 8
Ingersoll	210774	9083 7 44	110 16 114	9083 7 44	21414	2335 12 104	11629 17 24
London	1619	1076 5 44	0 6 3	1076 5 44	2014	297 18 0	1374 9 74
London	965	219 11 6	1 0 9	219 11 6	184	27 10 4	248 2 7
Extra	29184	422 17 01	7 16 7	422 17 01	44	8 16 3	439 9 104
Warrsville	56764	2889 4 24	11 19 6	2889 4 24	3464	426 8 11	3327 12 74
Chatham	295564	29518 16 7	253 18 34	29518 16 7	29204	4302 13 1	34073 7 114
Windsor	2103284	111905 15 11	1243 4 14	111905 15 11	270124	31418 17 11	150105 11 8
Expres-malle et du fret							

Connexions établies au pont suspendu, chutes de Niagara.

CONNEXIONS VERS L'EST.

Juin	40—12
Juillet.....	47— 5
Août.....	52— 0
Septembre.....	40—12
Octobre	39—20
Novembre.....	35—15
	<hr/>
	253—64
	64
	<hr/>
	317

Durant la dernière partie de juin et au commencement de juillet eut lieu l'affaisement aux ouvrages en tréteaux au canal Desjardins.

Lettres testimoniales produites par M. Brydges.

COPIE DE LETTRES TESTIMONIALES DONNEES à M. CHARLES JOHN BRYDGES.

London et South Western Railway,
Bureau du Secrétaire, York Road,

9 octobre 1852.

MON CHER MONSIEUR,—Je suis informé que M. Brydges, mon principal assistant dans cet établissement, demande un emploi très important dans la compagnie du chemin de fer de Madras.

Ce sera un grand désavantage pour moi que de perdre un assistant aussi effectif, mais je suis tenu de déclarer ce que pense de lui.

Il est, je crois, l'homme le plus effectif que j'ai jamais rencontré dans un bureau de chemin de fer, de bonnes mœurs, d'un caractère excellent, de principes élevés, d'habitudes régulières, d'une intelligence supérieure et de vues larges et saines sur toutes les questions soumises à son jugement, un correspondant sûr et capable, et comme négociateur, (qualité en laquelle il a été fréquemment envoyé par nous dans diverses missions) extrêmement discret et perspicace pour ce qui regarde les intérêts de ceux pour lesquels il agit.

Dans ce bureau où je ne suis que depuis trois ans, mais où il a été pendant dix ans, il a eu occasion de connaître tout ce qui se rattache à l'administration d'une grande compagnie de chemin de fer.

Récemment, en sus de mes devoirs ordinaires de secrétaire, j'ai été obligé d'agir comme directeur général de cette ligne, de 242 milles de long. M. Brydges a eu en conséquence à conduire les affaires tant intérieures qu'extérieures des lignes du chemin de fer, et il est par conséquent au fait de tous les détails de chaque branche des affaires d'un chemin de fer.

Ses manières sont celles d'un gentilhomme et d'un homme d'affaires, et comme preuve de cela je puis dire que personne n'a jamais fait une seule plainte sur la manière dont il se comportait, bien qu'il ait dû donner souvent dans ce bureau des réponses à au moins une centaine de personnes par jour.

Dans cet établissement il a réussi à gagner la confiance, non seulement de ses supérieurs immédiats, mais aussi de tous les directeurs et officiers de la

compagnie ; en un mot, je ne connais personne qui soit plus digne de confiance sous le rapport de l'expérience, de la capacité et de l'intégrité, pour le poste difficile qu'il demande à remplir.

Je suis, cher monsieur,
Votre, etc.,

WYINDHAM HARDING,
Secrétaire.

J. M. Rendel, écuyer.

BUREAU DU SECRETAIRE, YORK ROAD,
8 octobre 1852.

CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre mentionnant l'intention que vous avez de devenir candidat à la charge de directeur et agent de la compagnie du chemin de fer de Madras.

Comme directeur de la compagnie, je regretterai sincèrement que la compagnie perde les services d'un homme qui possède dix années d'expérience en matière de chemin de fer, et qui était devenu un des ex-officiers les plus précieux à l'emploi de la compagnie.

Puisque vous m'avez témoigné le désir d'obtenir de moi des lettres testimoniales, je suis heureux de pouvoir dire que ce sera certainement une bonne fortune pour toute compagnie d'obtenir vos services en la qualité déjà mentionnée.

Vous avez été fréquemment employé de la manière la plus confidentielle dans des affaires extrêmement difficiles et délicates et votre conduite générale en toute occasion, vos grands talents et votre courtoisie, ont toujours donné satisfaction au bureau, et vous avez montré que vous possédiez la connaissance de détails de toutes les diverses affaires de chemin de fer, unie à tous les genres d'honnêteté.

En vous souhaitant cordialement succès,
Je demeure cher monsieur,
Votre etc.,

FRANCIS SCOTT.

C. J. Brydges, écuyer.

BUREAU DU SECRETAIRE, YORK ROAD,
8 octobre 1852.

MON CHER MONSIEUR,—J'apprends que vous êtes candidat au secrétariat de la compagnie du chemin de fer de Madras. J'ai beaucoup de plaisir à rendre témoignage de votre habileté, et de la satisfaction générale que vous avez donnée durant tout le temps que vous avez été employé au South Western Railway, non seulement au bureau, mais aussi aux divers comités d'actionnaires dont vous avez été le secrétaire pour règlement de diverses affaires délicates et fort compliquées.

Je n'hésite pas le moins du monde à dire que votre connaissance des affaires et vos manières conciliantes rendront toujours vos services une acquisition précieuse pour toute compagnie.

Je regretterai beaucoup de vous voir laisser la compagnie et je suis certain que les actionnaires qui connaissent si bien votre capacité et votre intégrité, partageront ce sentiment.

Tout à vous,

JOHN HIBBERT, Junr.

C. J. Brydges, écuyer.

32, GLOUCESTER SQUARE,

HYDE PARK, 8 octobre 1852.

MESSIEURS,—J'apprends de M. Charles J. Brydges qu'il désire être nommé votre agent à Madras, et il m'a prié de vous faire part de l'opinion que j'ai de sa compétence à remplir une charge d'une si grande importance.

J'ai eu occasion de connaître M. Brydges depuis quelques années, et je n'ai aucune hésitation à dire que sa capacité, son jugement et son infatigable industrie, rendent ses services d'un grand prix, dans n'importe quelle position, et ces qualités jointes à sa connaissance des chemins de fer semblent le rendre particulièrement propre à la charge qu'il veut remplir.

Je puis ajouter que je regretterai la perte de ses services pour la compagnie du South Western Railway, et si la chose n'avait pas été incompatible avec mon devoir comme directeur de cette compagnie, je l'aurais, il y a quelques temps, recommandé à une situation d'une grande importance à l'étranger.

Je suis, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS SMITH.

Les directeurs de la compagnie du
Chemin de fer de Madras, London.

CORNHILL, 8 octobre 1852.

CHER MONSIEUR,—Je suis personnellement bien fâché que vous ayez demandé la place de secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Madras, parce que j'avais l'œil sur vous pour un emploi confidentiel de la plus grande importance. Néanmoins, je ne puis faire autrement que de vous recommander de l'accepter, par ce qu'il pourrait s'écouler beaucoup de temps avant que j'aie quelque chose qui vous convienne.

Je vous considère parfaitement compétent pour la place que vous mentionnez, ayant eu occasion de juger de votre capacité et de vos talents pendant que j'ai présidé un comité d'actionnaires, et je me souviens que votre assistance dans la rédaction du rapport a été des plus précieuses.

Je suis, monsieur,

Votre, etc.,

HENKY CURRIE.

17½ GREAT GEORGE STREET,

WESTMINSTER, 9 octobre 1852.

M. C. J. Brydges m'ayant demandé une recommandation pour l'aider à obtenir la charge de directeur et agent de la compagnie du chemin de fer de Madras dans les Indes, j'ai beaucoup de plaisir à déclarer que je connais M. Brydges depuis plusieurs années en sa qualité d'assistant secrétaire de la compagnie du London et South Western Railway.

Ayant moi-même comme principal ingénieur construit une partie considérable du South Western Railway, et ayant été jusqu'aujourd'hui occupé à des négociations de la plus grande importance pour les intérêts de la compagnie, j'ai eu occasion de remarquer que M. Brydges possède beaucoup de sang-froid et un jugement sain, du discernement et de la capacité, ce qui le rend un officier très-précieux pour la compagnie qu'il sert actuellement.

Son tact et son attention pour le bien-être des travailleurs du vaste établissement dans lequel il était engagé sont bien connus, et son expérience dans tous les détails d'administration de chemin de fer est incontestable, et le rend très propre à remplir le poste en question.

W. S. MORSOM.

C. J. Brydges, écuyer, assistant secrétaire,
S. W. R. Bureau de York Road.

11 ADAM STREET, ADELPHI,

9 octobre 1852.

J'ai connu M. C. J. Brydges, dans sa position comme assistant-secrétaire durant une très longue période, environ dix ans, et j'ai nécessairement eu beaucoup d'affaires avec lui.

Je puis rendre témoignage de ses excellentes habitudes d'homme d'affaires, de sa grande application et de son industrie, de son activité et de sa capacité; et je suis convaincu qu'il remplira à la satisfaction publique tout poste auquel pourraient l'appeler ses talents. Ayant eu lieu, dans plusieurs occasions, d'apprécier ses qualités comme secrétaire de chemin de fer, j'ai le plus grand plaisir à lui donner cette recommandation.

JOSEPH LOCKE.

1 DELAHAY ST., WESTR.,

9 octobre 1852.

MON CHER MONSIEUR,—Tout en admettant la grande difficulté des fonctions de directeur du chemin de fer de Madras, savoir, tant pour ce qui regarde les négociations qui pourront devenir nécessaires pendant sa construction que pour ce qui regarde la gestion intérieure et extérieure des affaires de ce chemin, je puis déclarer en toute sûreté que je ne vois personne de plus propre à remplir cette place que vous-même, par votre capacité naturelle, votre zèle et vos connaissances spéciales.

Durant la longue maladie de mon ami le ci-devant secrétaire du *South Western Railway*, j'ai eu journellement occasion de voir que c'est sur vous que retombait une grande partie des devoirs les plus difficiles et les plus délicats du

bureau, et j'apprécierai toujours beaucoup les services efficaces que vous lui avez rendus alors ainsi qu'à la compagnie.

Je suis, mon cher monsieur,
Tout à vous,

ALBINUS MARTIN.

C. J. Brydges, écuyer.

NATIONAL LIFE ASSURANCE SOCIETY,

2 KING WILLIAM ST., LONDRES,

9 octobre 1852.

MESSEURS,—J'ai l'honneur d'offrir mon témoignage sur le caractère et la compétence de M. C. J. Brydges, qui est candidat à la charge de directeur de votre chemin de fer de Madras.

Je connais personnellement M. Brydges depuis environ six ans, pendant ces six ans et pendant quatre ans auparavant il a été au service de la compagnie du *London and South Western Railway*.

Il a commencé sa carrière dans les départements des transports et de l'audition, et est devenu plus tard assistant-secrétaire, situation qu'il remplit maintenant, avec l'espoir, je pense, vu l'estime qu'ont pour lui les directeurs, de pouvoir bientôt améliorer sa position.

Quant à son caractère personnel, à son humeur et à sa conduite, je puis en parler de la manière la plus favorable; et vu sa longue expérience en rapport avec le fonctionnement d'un chemin de fer, je le considère très propre à prendre la direction d'un établissement de chemin de fer, et à conduire tout ce qui concerne le trafic du chemin, aussi bien qu'à remplir les devoirs du secrétariat, en correspondance avec le gouvernement à Madras et avec vous-mêmes ici.

En vous offrant mon humble témoignage en faveur de M. Brydges, je puis observer que bien qu'il puisse lui manquer quelque chose sous le rapport de la connaissance des lieux, cependant comme il n'a encore que 26 ans, il ne pourra manquer d'acquérir bientôt les connaissances nécessaires de manière à pouvoir, lorsque votre chemin de fer sera en opération, faire l'application de son expérience des chemins de fer anglais aux circonstances particulières d'une ligne Indienne, et si vous faites choix de lui pour ce poste important, j'ai la confiance qu'il deviendra graduellement aussi capable de conduire les affaires de chemin de fer dans les Indes qu'il l'a été à ma connaissance personnelle pour diriger les affaires de ce genre dans ce pays.

Je suis, messieurs,
Votre très obéissant serviteur,

ALEXANDER BEATTIE.

Aux directeurs du chemin de fer de Madras.

BUREAU DU TRESORIER,

YORK ROAD, 8 octobre 1852.

MON CHER MONSIEUR,—Apprenant que vous êtes candidat à la place d'agent de la compagnie du chemin de fer de Madras, dans les Indes, j'espère sincèrement que vous réussirez.

Vous ayant connu depuis plusieurs années, tant dans le département du secrétaire que dans les autres départements de la compagnie du *London and South Western Railway*, et ayant la plus grande idée de votre caractère et de votre intégrité, je suis sûr que ces qualités, jointes à votre expérience en matière de chemins de fer, vous rendent très compétent à entreprendre la gestion des affaires générales de tout établissement de ce genre.

Avec les meilleurs souhaits pour votre réussite,

Je suis,
Tout à vous,

A. MORGAN,

Trésorier de la compagnie du *London and South Western Railway*.

C. J. Brydges, écuyer.

BUREAU DU SOUTH WESTERN,

YORK ROAD, 9 octobre 1852.

MESSIEURS.—Apprenant que M. Brydges est candidat à la situation de directeur de votre chemin de fer, j'ai le plus grand plaisir à rendre témoignage du grand zèle aussi bien que du jugement qu'il a montré en toute occasion chaque fois que j'ai eu lieu d'être témoin de sa conduite, et comme auditeur de la compagnie du *South Western Railway*, pendant les cinq dernières années j'ai eu presque chaque jour occasion de venir en contact avec lui dans la position confidentielle qu'il occupe au bureau du secrétaire.

Je considère que les qualités et les talents de M. Brydges sont de nature à en faire un officier précieux pour toute compagnie de chemin de fer ou autre compagnie publique qui peut avoir besoin de ses services.

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

ALEX. HOYES.

Le président et les directeurs de la
compagnie du chemin de fer de Madras.

8 octobre 1852.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai beaucoup de plaisir à accéder à la demande que vous me faites de donner mon témoignage sur votre compétence à remplir la place d'agent de la compagnie du chemin de fer de Madras dans les Indes.

D'après le nombre d'années pendant lesquelles j'ai été en rapport avec cette compagnie, et durant lesquelles j'ai eu fréquemment occasion d'être en contact avec vous, je puis dire en toute conscience que vous êtes hautement compétent à remplir cette place.

Tout le temps que vous avez géré les affaires nombreuses et compliquées de la compagnie, vous avez invariablement montré une grande énergie, et des habitudes d'homme d'affaires, et vous vous êtes toujours distingué par votre déportement paisible et vos manières de gentilhomme.

Votre longue expérience dans la gestion des affaires d'une compagnie de chemin de fer ne peut manquer d'être très précieuse, et je serai heureux d'apprendre que vos démarches ont été couronnées de succès.

Tout à vous,
L. CROMBIE.

LONDON ET ADAM ST., ADELPHI,

9 octobre 1851.

MESSIEURS,—J'apprends de M. Brydges qu'il est candidat à la situation de directeur de votre chemin de fer.

Je le connais personnellement depuis dix ans, comme assistant-secrétaire de la compagnie du *South Western*, et j'ai tout lieu de croire que dans M. Brydges vous vous assurerez un officier très effectif, et, avec l'expérience qu'il a acquise dans la compagnie du *South Western*, éminemment qualifié pour la gestion d'une entreprise de chemin de fer.

Je suis, messieurs,

Votre très obéissant serviteur,

THOMAS BRASSEY.

Aux directeurs de la compagnie de Madras.

C. J. BRYDGES, ECUYER.

MON CHER MONSIEUR,—Je viens d'apprendre que vous demandez une nomination sur le chemin de fer de Madras, et tout en regrettant beaucoup votre retraite du service de la compagnie, je ne fais qu'exprimer mes sentiments en vous assurant que je serai enchanté d'apprendre que vous avez réussi, et si mon humble témoignage peut vous servir de quelque manière, j'exprimerai avec plaisir la haute opinion que j'ai de votre compétence à remplir les fonctions de la charge que vous sollicitez. Permettez-moi donc de dire que je me suis formé depuis plusieurs années une haute idée de vos talents, ayant eu fréquemment des témoignages de votre jugement sain et de votre discernement dans la conduite des diverses matières en rapport avec les comités dont vous étiez chargé, et votre talent pour la correspondance, et votre capacité en fait de chiffres et de comptes vous ont élevé dans l'estime de tous ceux qui ont eu occasion d'en être témoin, et chez personne autre plus que chez moi, et l'idée que j'avais de vos talents était telle que vous devez vous rappeler que j'ai fait une demande spéciale à nos directeurs pour vous faire nommer au contrôle et à la direction des comptes et des détails se rattachant à ces deux départements, à l'époque où je fus nommé pour surveiller ce département il y a près de trois ans, et que je regrettais beaucoup de ne pouvoir obtenir votre précieuse assistance.

En terminant, permettez-moi d'ajouter qu'il n'y a que l'espoir de vous voir avancer plus rapidement qui puisse m'induire à vous laisser quitter le service de cette compagnie dans laquelle vous êtes si justement apprécié pour votre bonté de cœur, votre respectabilité, et vos talents.

Je suis, mon cher monsieur,

Tout à vous,

JOSEPH BEATTIE.

PARLIAMENT STREET, 9 octobre 1852.

CHER MONSIEUR,—J'ai été prié par mon ami M. Brydges, avec qui j'ai eu le plaisir de me rencontrer et de transiger des affaires durant les dernières dix années dans le bureau du secrétaire du *South Western Railway*, de donner mon opinion sur sa compétence aux personnes avec qui je pourrais être en connaissance dans l'administration du chemin de fer de Madras.

Je ne suis connu d'aucun des directeurs de cette ligne, mais observant votre nom comme solliciteur de l'entreprise, j'ose m'adresser à vous pour vous dire que dans mon opinion M. Brydges est un homme dont les services devraient être une bonne fortune pour toute compagnie de chemin de fer.

Il est doué de bons talens naturels et remarquablement discret, zélé, et laborieux. Ses habitudes de travail et d'affaires le rendent dans mon opinion très compétent à remplir le poste de secrétaire d'une compagnie de chemin de fer. Dans la position qu'il occupe aujourd'hui, on lui a confié beaucoup de choses, et je crois pouvoir dire que ceux qui l'emploient ne craindraient pas de lui confier les choses les plus importantes. Il possède tout le respect des directeurs et de ses collègues, et son départ sera un sujet de regret, bien qu'ils soient tous heureux de le voir dans une position plus favorable à son avancement.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,

F. T. BIRGHAM.

James Freshfield, junior, écuyer.

17 ST. HELENS PLACE, 9 octobre, 1852.

MON CHER MONSIEUR,—Je regrette de n'avoir pas été chez moi lorsque vous êtes passé. Mais en réponse à votre note je puis dire que je suis heureux de pouvoir rendre témoignage de votre compétence à remplir la charge que vous sollicitez au service de la compagnie du chemin de fer de Madras. Je regretterai beaucoup de vous voir abandonner le service de la compagnie du South Western Railway où vous êtes si avantageusement et si utilement occupé, mais je suis tenu de dire que je considère que l'expérience que vous avez acquise dans cet emploi, vous met en état de remplir avec succès un emploi analogue dans un pays étranger.

Je suis, mon cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM TITE.

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.

BUREAU DU SURINTENDANT, STATION DE WATERLOO,

9 octobre 1852.

MON CHER MONSIEUR,—Entendant dire que vous êtes candidat au poste de gérant du chemin de fer de Madras, je désire exprimer, de la manière la plus cordiale, mes meilleurs souhaits pour votre réussite.

Associé comme je l'ai été avec vous pendant une période de dix ans, et connaissant comme je la connais, votre compétence à remplir la place que vous sollicitez, compétence dérivée d'un zèle infatigable, d'un jugement exercé, et de saines connaissances pratiques, qui ont marqué votre carrière dans cette compagnie, et vous ont élevé à une position très importante et très honorable, je n'hésite pas à dire qu'on trouvera peu d'hommes qui possèdent une connaissance plus étendue de l'administration des chemins de fer.

En vous rendant ce témoignage, je suis sûr d'exprimer non seulement mes propres sentiments mais encore ceux de tous les officiers de cet établissement, en

disant que votre retraite sous toute autre circonstance que la vue de votre bien-être permanent, serait la cause du plus profond regret.

Croyez-moi mon cher monsieur,
Votre, etc.,

WILLIAM F. GODSON.

C. J. Brydges, écuyer.

Extrait des délibérations de la cour des directeurs du London and South Western Railway.

STATION DE YORK ROAD,
19 novembre 1852.

Les directeurs désirent exprimer à M. Brydges, à sa retraite du service de la compagnie du *South Western Railway* leur vive approbation de ses longs, fidèles et habiles services, leur regret de les perdre, leur espoir qu'il pourra réussir également à rendre des services efficaces à la compagnie qui l'a engagé, et qu'il sera assez heureux pour conquérir l'estime et le bon vouloir de tous ceux avec qui il sera en rapport.

(Signé,) ARCH. BUCKLEY,
Secrétaire.

M. Brydges.

(Copie.)

COLEMAN SREET, 6 novembre 1852.

CHER MONSIEUR,—J'ai été consulté par M. Harris et M. Buchanan, représentant dans ce pays la compagnie du grand chemin de fer Occidental, au sujet d'une réquisition faite par une députation de la compagnie du *South Western Railway* demandant que M. Brydges soit déchargé de l'engagement qu'il a fait avec eux comme directeur général, et je suis chargé de vous informer qu'après consultation ces messieurs ne croient pas pouvoir convenablement accéder à cette demande.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,

(Signé,) THOS. TILSON,
Solliciteur de la compagnie.

M. Seyr. Gaselee,
2 Cambridge Square, Hyde Park.

(Copie.)

2 CAMBRIDGE SQUARE,
6 novembre 1854.

CHER MONSIEUR,—J'ai été favorisé de votre note, et notre bureau ne s'assemble que vendredi, j'en ferai envoyer une copie à chacun de nos directeurs.

En attendant je ne puis individuellement qu'exprimer mon regret et ma surprise que vos directeurs n'aient pas cru dans cette circonstance, compatible avec leur devoir envers la compagnie, de dégager immédiatement M. Brydges.

Je suis, cher monsieur,
Votre, etc.,

S. GASELEE.

Thos. Tilson, écuyer.

(Copie.)

2 CAMBRIDGE SQUARE,
Samedi soir 6½ h.

CHER MONSIEUR,—Je regrette de dire que j'ai reçu une lettre très peu satisfaisante de M. Tilson, solliciteur de la compagnie, refusant de se dispenser de vos services.

Sans exprimer, dans l'excitation du moment, ce que je pense du résultat de cette affaire, je ne puis m'empêcher d'exprimer, dans les termes les plus forts, mon regret non équivoque de la perte presque certaine des services d'un homme si essentiel aux meilleurs intérêts de notre compagnie.

Je suis, cher monsieur,
Votre, etc.,

S. GASELEE.

C. J. Brydges, écr.

(Copie.)

BUREAU DU SECRETAIRE,
YORK ROAD, 6 novembre 1852.

CHER MONSIEUR,—Je pense qu'il est bon de vous envoyer une copie de la lettre que j'ai adressée au président de cette compagnie immédiatement après vous avoir laissé hier ; je le fais pour mettre hors de doute la bonne foi de la correspondance que j'ai eu avec vous, et j'ajouterai seulement que je me suis mis entièrement à votre disposition et à celle de vos amis, et des directeurs de la compagnie qui ont eu je crois hier après-midi une entrevue avec vous.

Je suis, cher monsieur,
Vôtre, etc.,

(Signé,) C. J. BRYDGES.

Peter Buchanan, écuyer.

(Copie.)

LE GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DU CANADA.

29 AUSTIN FRIARS,
LONDRES, 6 novembre 1852.

CHER MONSIEUR,—J'accuse la réception de votre note de cette date me transmettant copie de votre lettre au président de votre bureau lui soumettant votre résignation.

Il arrive exactement ce que j'avais prévu, et je comprends très bien les sentiments que vous éprouvez en séparant vos intérêts de ceux de la compagnie du *South Western Railway*.

Je suis extrêmement content que vous n'ayiez pas demandé à être déchargé de votre engagement avec la compagnie du grand chemin de fer occidental du Canada ; et je puis en ce moment vous transmettre copie de la lettre de M. Tilson à M. Gaselee (voir No. 1) qui vous délivrera de tout scrupule à l'égard de vos directeurs.

J'aimerais à vous voir pendant une demi-heure, lundi, entre une heure et deux, si cela vous convient. Si vous êtes occupé lundi, ce sera aussi bien mardi.

Votre, etc.,

(Signé,) PETER BUCHANAN.

C. J. Brydges, écuyer.

A ajouter au No. 2.

705. Après "compagnie" ajoutez "il n'y avait pas de sentinelle employée par la compagnie, parce qu'on pensait qu'en le faisant on diminuerait la responsabilité du conducteur qui se croirait moins tenu de veiller; ce dernier est un homme d'une intelligence supérieure auquel on paie des gages très élevés, et on considère toujours que c'est le meilleur moyen de laisser le conducteur responsable de la course de son train contrairement aux règlements de la compagnie, lui donnant comme dans le cas actuel, pleine autorité d'employer les hommes dont il pourra avoir besoin pour exécuter ses ordres. La parfaite responsabilité des conducteurs est la meilleure garantie sur les chemins de fer. Il était entendu par la compagnie que l'homme employé pour nettoyer et préparer l'engin durant la nuit était chargé par les conducteurs de veiller et annoncer lorsqu'il était nécessaire le passage des trains. Il était regardé comme la meilleure personne à employer à cela, parce qu'il était facile de voir à la manière dont son ouvrage était fait s'il avait veillé ou non; tandis qu'un homme qui est obligé de veiller toute la nuit avec rien autre chose à faire qu'à attendre le passage d'un ou deux convois, sera, 5 fois sur 6, porté à s'endormir. Le plan qu'on croyait adopté ici était en opération dans d'autres sablonnières, et à la sablonnière de Lobo particulièrement le nettoyeur et la sentinelle ont plus d'une fois empêché le train à gravier de partir le matin en annonçant que les convois réguliers n'étaient pas passés.

En Angleterre il n'est pas d'usage que la compagnie assume le contrôle des mouvements des convois mis en opération par les entrepreneurs sur la ligne principale. La compagnie donne aux entrepreneurs des règles pour la course des trains à gravier ou de construction, et elle ne nomme ni conducteurs, ni ingénieurs, ni sentinelles. Pour preuve de ce fait je produis copie d'une lettre d'un monsieur maintenant dans ce pays qui est engagé dans des travaux de chemins de fer sur l'Ontario, et qui avait un contrat pour 10 ans sur le "*London and North Western Railway*, en Angleterre."

HAMILTON, 7 novembre 1854.

MON CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 6 courant, j'ai l'honneur de dire que j'ai eu un contrat avec la compagnie du *London and North Western Railway*, pour fournir le pouvoir locomoteur et le travail de hâlage des matériaux nécessaires pour les réparations de ses ouvrages déjà existants, ou la construction de nouveaux ouvrages. Ce contrat comprenait l'empierrement de la ligne qui, comme vous devez vous le rappeler, fut renouvelé trois fois, ce qui rendait très considérable le nombre de trains de gravier, le nombre en étant de deux et même fréquemment de sept par jour.

Ces convois étaient entièrement sous mon contrôle, et aucun serviteur de la compagnie, depuis le surintendant jusqu'aux commissaires, n'avait pouvoir d'intervenir, ni de donner des ordres aux gens concernant leurs devoirs, tant qu'ils se conformaient aux règles et règlements ordinaires des convois.

A chacun des trains de gravier je nommais un commis de lestage auquel je fournissais une copie des règles de la compagnie et des tableaux des heures des convois réguliers. Ses devoirs étaient de tenir une feuille de route, d'aller six cents verges en arrière du convoi passant sur la ligne principale, et là d'exhiber un signal rouge, un pavillon le jour et une lampe la nuit, aussi (étant pourvu d'un chronomètre) d'avoir soin que le convoi à gravier fut dans une gare d'évitement quinze minutes avant le temps fixé pour l'arrivée de tout train régulier, et de ne permettre en aucun cas au train à gravier de sortir de la gare d'évitement avant que le convoi régulier ne fut passé.

C'étaient là les seuls règlements spécialement établis par la compagnie, pour le fonctionnement des trains de gravier, et comme il n'y avait pas moins de 84 trains réguliers durant les 24 heures, il était nécessaire qu'ils fussent régulièrement mis en force, spécialement parce que le plus haut montant de l'empierrement était fait de nuit après que la dernière malle était passée.

Vous me demandez si la compagnie plaçait des sentinelles à chaque gare d'évitement pour avertir mes hommes quand ils devaient ou ne devaient pas sortir? Je vous assure que la compagnie ne prit pas sur elle la moindre responsabilité pour ce qui regardait mon contrat; je suppose qu'elle considérait que je devais avoir assez de soin de mes propres intérêts pour me mettre en garde contre tous les accidents, et elle avait raison, puisque depuis neuf ans il n'est pas arrivé d'accident à un seul passager par suite du fonctionnement des trains à gravier.

Je crois avoir répondu assez explicitement à vos questions, mais si vous aviez besoin de quelques renseignements nouveaux je vous prie de ne pas hésiter à me les demander.

Je suis, mon cher monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

(Signé,) RICHARD MADIGAN.

C. J. Brydges, écuyer,
 Grand chemin de fer occidental.

P. S. Adressez-moi soit au bureau du chemin de fer de Montréal et Bytown, soit à celui du chemin de fer de Brockville et de l'Outaouais.

Personnel, Hamilton, 9 décembre 1854.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.

Etat indiquant depuis quel temps le personnel des employés demeure en Canada, le nombre que la compagnie a fait venir d'Europe.

10. Nombre que la compagnie a fait venir.

Officiers principaux	8
A des stations sur la ligne	12
Conducteurs et autres sur les convois	0

Total

20. Station, maîtres et autres employés.

Nés en Canada	13
Demeurant en Canada depuis plus de 20 ans	12
" " " 10 à 20 ans ...	31
" " " 3 à 10 ans ...	79
Moins de 3 ans ...	77

N. B.—Sur les 77 qui ont demeuré en Canada moins de trois ans, un grand nombre demeuraient dans le pays avant l'ouverture du chemin de fer, douze seulement ayant été mandés par la compagnie; quelques-uns avaient été employés sur des chemins de fer en Europe, et s'adressèrent d'eux-mêmes à la compagnie, et après avoir été reconnus compétents, ils avaient été acceptés.

Conducteurs des trains:

Nés en Canada	9
Nés aux Etats-Unis	17
Demeurant en Canada depuis deux ans et plus	27
" " depuis moins de deux ans	16

Aucun de ceux-là n'avait été mandé d'Europe par la compagnie.

J'ai fourni une liste séparée des conducteurs d'engins, dont 5 au plus sont venus d'Angleterre, à la demande de la compagnie. Il y a en sus de ce qui précède, un personnel considérable d'artisans employés à divers travaux, et qui forment généralement parlant une classe d'hommes différente d'aucune de celles qu'il y avait auparavant dans le pays; sur ceux-là, environ 25 étaient venus d'Europe au désir de la compagnie, et presque tous les autres étaient des hommes qui avaient été engagés comme travailleurs ordinaires, et qui ont été graduellement exercés aux devoirs qu'ils remplissent maintenant.

C. J. BRYDGES.

Lettre d'Alexandre Macfarlane, maître de station de Wardsville.

STATION DE WARDSVILLE,

11 novembre 1854.

(Copie.)

MONSIEUR,—Je sais que lorsque je vous verrai je serai à peine capable de vous donner une réponse aux questions que vous pourriez me faire, c'est pourquoi j'adopte cette méthode pour vous donner mon explication.

J'étais comme d'ordinaire dans le char au bagage lorsque M. Muir vint à moi; et en parlant de choses et d'autres, il me demanda où était le train de fret; je dis qu'il allait passer Thamesville; il dit que tout était bien, mais je vois maintenant, lorsqu'il est trop tard, que j'avais décidément tort, parce que j'aurais dû communiquer avec le conducteur au lieu de M. Muir.

Je ne puis m'exonérer de tout blâme, c'était au conducteur seulement que j'avais affaire, et je me courberai avec toute la soumission possible à n'importe quelle décision vous pourriez en venir, soit pour me destituer ou pour tout autre objet, et n'oublierai jamais toutes les bontés que vous et d'autres officiers de la compagnie m'avez témoignées.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) ALEX. MACFARLANE.

C. J. Brydges, écuyer.

(Copie.)

10 novembre 1854.

Wardsville à Smith.

Je vais informer le conducteur de l'express allège que le train de fret sera à Thamesville.

McFARLANE.

(Copie.)

STATION DE CHATHAM,
10 novembre 1854.

Chatham à McFarlane.

Le fret pour l'est est ici et attendra à Thamesville l'express allège gagnant l'ouest.

Répondez.

J. SMITH.

STATION DE WARDSVILLE,

10 novembre 1854.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date d'hier, et j'en regrette sincèrement la cause.

Je reconnais sincèrement que je suis seul fautif dans cette malheureuse collision, parce que je ne devais avoir affaire qu'au conducteur. Je donnerai à M. Minty toute l'assistance en mon pouvoir. Je reconnais ma faute et me recommande à l'indulgence des directeurs, et s'il est en leur pouvoir de me réinstaller dans ma première position de maître de station à Wardsville, je ferai tous mes efforts pour que rien de semblable n'arrive sous ma surintendance.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) ALEX. MACFARLANE.

C. J. Brydges, écuyer.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.

TITRE indiquant le nombre de ponts sur des chemins publics ou privés sur la ligne et au-dessous, et le nombre de croisements de chemins publics et privés.

DIVISIONS.	Croisements de chemins publics.			Croisements de chemins privés.			Remarques.]
	Pont sur la ligne.	Pont au-dessous de la ligne.	Croisement de niveau.	Pont sur la ligne.	Pont au-dessous de la ligne.	Croisement de niveau.	
Division Est.....	14	5	6	5	8	79	{ Sur ce nombre il reste encore à construire ou terminer: 2 ponts de chemins publics sur la ligne. 6 croisements publics de niveau. 3 ponts de chemins privés sur la ligne. 4 croisements privés de niveau.
Division centrale (non compris l'embranchement de Galt)	24	19	44	26	27	59	{ Sur ce nombre il reste encore à bâtir ou à achever: 5 ponts de chemins publics sur la ligne. 3 croisements de chemins publics.
Division Ouest ..	6	9	67	7	7	24	{ Sur ce nombre il reste encore à bâtir ou à achever: 19 croisements de niveau de chemins publics. 53 croisements de chemins privés de niveau.
Totaux.....	44	33	167	38	42	846	

Sommaire de la ligne de la malle.

Total du nombre de ponts de chemins publics et privés sur la ligne.. 82
 " " " au-dessous " 75
 " " " croisements de niveau. 513

Total.. 670

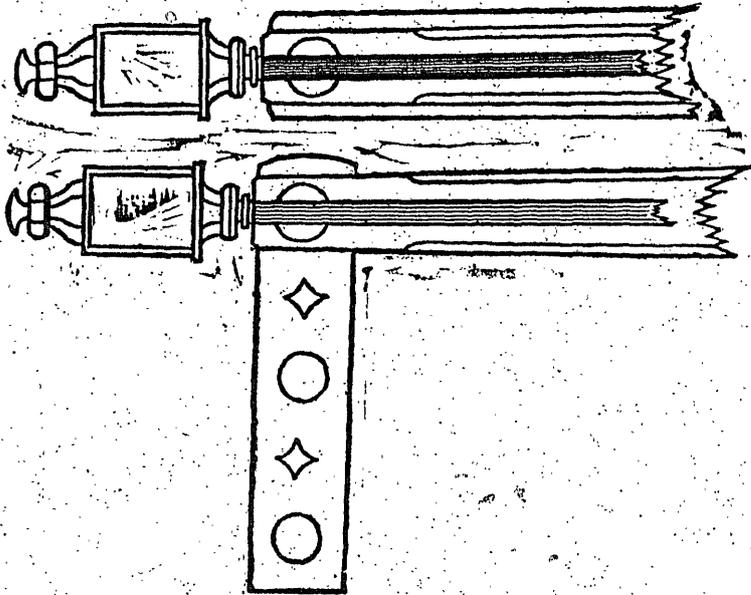
Hamilton, 9 décembre 1854.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL.

Règles et règlements pour la gouverne des officiers et serviteurs de la compagnie du grand chemin de fer occidental, Hamilton, 1853.

Planche No. I.

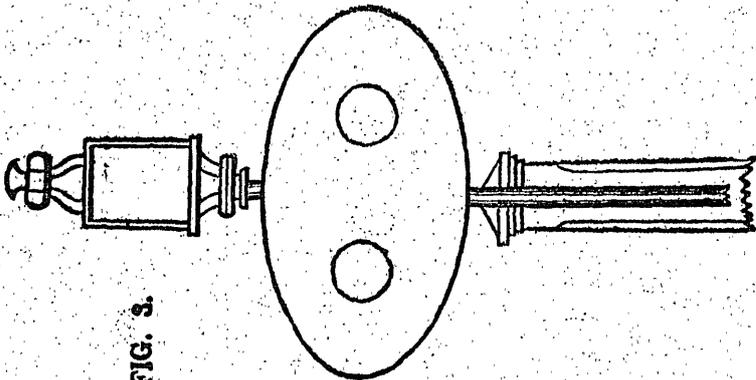
FIG. 1.



ATTENTION
SIGNAL DE DANGER
OU
SEMAPHORE.

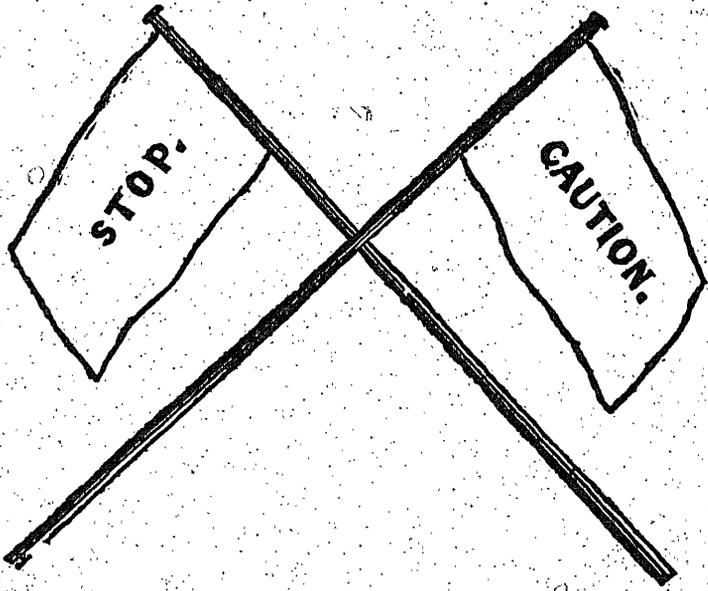
Planche No. II.

FIG. 3.



ARRET.
SIGNAL DES AIGUILLES.

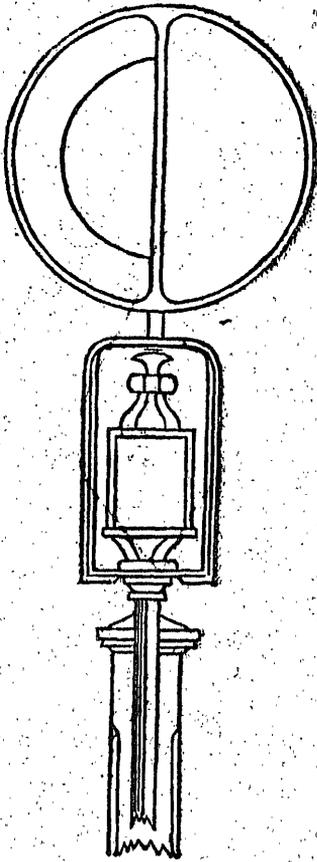
Planche No. III.



PAVILLON D'ALARME.

Planche No. IV.

Fig. 7.



DANGER.
ARRET.



ATTENTION.

SIGNAL DES DISTANCES.

REGLES GENERALES.

1. Les règles et règlements suivants ont été rédigés pour la gouverne de tous les officiers et serviteurs de la compagnie, lesquels doivent se rendre familiers avec les devoirs qui leur sont assignés ainsi qu'avec ceux du personnel en général.

2. Des amendes seront imposées sur tout serviteur de la compagnie qui négligera de se conformer aux règles et règlements; et toutes les amendes qui seront imposées sur les serviteurs de la compagnie seront déduites de leurs salaires ou gages.

3. Toute personne employée doit donner tout son temps et son attention aux affaires de la compagnie.

4. Toute personne sera sujette à une amende ou à être remplacée pour mauvaise conduite, négligence, impolitesse, intempérance ou désobéissance.

5. Toute personne au service de la compagnie devra se rendre parfaitement familière avec ces règlements et en garder un exemplaire sur elle lorsqu'elle sera occupée à remplir ses devoirs sous peine d'une amende de cinq chelins.

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

Hamilton, 1er novembre 1853.

Signaux.

Le rouge signifie danger et veut dire d'arrêter.

Le vert signifie de faire attention et d'aller doucement.

Le blanc signifie que tout est bien et veut dire de procéder.

En sus de ces instructions, tout signal, ou le bras du signal lorsqu'il est violemment agité, indique le danger et qu'il faut arrêter immédiatement.

Signaux de jour.

Il y en aura de trois espèces.

1. Le sémaphore ou signal de station, (voir la planche No. 1.)

2. Le signal des aiguilles ou de direction, (voir la planche No. 2.)

3. Pavillon d'alarme, (voir la planche No. 3.)

4. Signal des distances ou auxiliaire, (voir la planche No. 4.)

Le sémaphore sera placé à chaque station, et si la ligne est libre pour le passage des trains, le bras sera invisible.

Si le bras se montre dans une position horizontale (voir figure 1, planche No. 1), tout train approchant devra arrêter immédiatement et ne pas dépasser le signal pour aucune raison.

Le signal des aiguilles ou de direction sera placé à chaque aiguille menant à la ligne principale. Si l'aiguille est bien il ne sera pas montré de signal; mais si l'aiguille est tournée à la voie latérale, il y aura un signal oval et rouge, (voir figure 3, planche 2), et le train devra s'arrêter s'il ne va sur la voie latérale; dans ces cas, un pavillon vert le jour ou une lumière verte la nuit sera montrée par l'aiguilleur.

Les pavillons d'alarme seront rouges et verts. Le pavillon rouge indiquera d'arrêter, et le vert d'avancer avec précaution.

Le signal de distance sera placé aux ponts lévis, jonctions et autres lieux où il sera nécessaire.

Le signal de distance aura la forme d'un demi disque (voir fig. 7, planche No. 4.) Il y restera constamment, et il sera enlevé à l'approche d'un train si le chemin est libre après que la locomotive aura fait entendre le sifflet.

Signaux de nuit.

Une lumière rouge est, dans tous les cas, le signal pour arrêter.

Une lumière verte est, dans tous les cas, le signal qui indique de prendre garde et d'avancer avec précaution.

Signaux des trains.

Deux lumières blanches à la tête d'un convoi indiquent un train de passagers.

Une lumière blanche indique un train de marchandises.

Une lumière blanche et une rouge indiquent un train à gravier.

Une lumière verte ajoutée à l'une ou l'autre des lumières ci-dessus, indique qu'un convoi extraordinaire ou spécial va bientôt suivre.

Le jour, un pavillon rouge placé sur le devant de la locomotive, indique qu'un train spécial ou extraordinaire va bientôt suivre.

A la tombée du jour ou en temps de brouillard chaque train devra avoir des lumières rouges en arrière.

Maîtres de stations.

1. Tout maître de station est responsable de l'exécution fidèle et efficace des devoirs de tous les employés de la compagnie à la station.

2. Il doit veiller à ce que tous les livres et rapports soient régulièrement tenus et faits avec soin.

3. Il doit prendre soin que tous les employés de sa station soient polis avec les passagers de toute classe, et que sous aucune circonstance quelconque il ne leur soit permis de recevoir des cadeaux du public.

4. Le fonctionnement des signaux et des aiguilles, aux stations, sera sous la direction du maître de station. Il doit répondre de toutes les personnes employées à sa station, étant parfaitement instruit sur la nature et la manière de faire les signaux, et aussi, que tous les ordres qui pourront être donnés de temps à autre soient observés d'une manière convenable. Il devra faire rapport au directeur gérant chaque fois qu'on aura omis de faire un signal, ou d'être à son poste, etc. pour toute autre infraction ou négligence de se conformer aux autres règles.

5. Il doit faire rapport sans délai pour négligence de devoir ou mauvaise conduite de la part d'aucune personne sous sa direction, et lorsqu'il y aura des plaintes contre un homme, il devra en donner communication par écrit aussitôt possible.

6. Il n'est pas permis à un maître de station de s'absenter sans la permission du directeur gérant.

7. Les chars et les wagons ne devront jamais être laissés sur la voie principale,—ils devront être placés immédiatement sur une voie latérale et enrayés avec précaution.

8. Le maître de station devra à l'arrivée de chaque convoi de passagers, voir à ce que le nom de la station soit annoncé, d'un ton de voix élevé et distinct, tout le long du train, afin que chaque passager puisse l'entendre et le comprendre.

9. Une cloche sera sonnée cinq minutes avant le départ d'un train, ou aux stations à côté de la voie, aussitôt que le train sera en vue. Le maître de station fera connaître au conducteur quand un train sera prêt à partir en sonnante une cloche, et le conducteur le fera partir en donnant un signal au mécanicien.

10. Les trains devront partir suivant le tableau des heures, et aucun train ne partira avant le temps y mentionné, ni dans les dix minutes après le train précédent.

11. Le maître de station ne devra arrêter aucun char à passager à sa station, à moins que ce train ne soit inscrit comme devant arrêter, dans le tableau des heures (excepté quand cela sera nécessaire, pour la sûreté de la ligne, et afin d'exécuter ces règles et règlements) ou sous un ordre spécial du directeur gérant.

12. Toute occurrence affectant des intérêts de la compagnie, ou d'une nature extraordinaire, devra être promptement rapportée au directeur-gérant, et tout rapport qui sera ordonné d'être fait, le sera immédiatement à l'officier qu'il appartient.

13. Il ne sera pas donné de billets aux passagers d'une station intermédiaire pour le train dans lequel ils ont voyagé.

14. Les passagers ne produisant pas leurs billets, seront requis de déposer le montant de tout le prix de passage depuis l'endroit où le convoi est parti, jusqu'à ce qu'on ait constaté si le prix a été payé ou non ; et dans chaque cas on devra de suite s'enquérir des faits et en faire rapport.

15. Toute communication doit être par écrit, attendu qu'il ne sera pas fait de cas des messages verbaux. Les maîtres de station doivent connaître parfaitement les règles et règlements, et seront responsables de ce qui concerne leur due exécution à la station.

16. Il ne sera permis à personne, excepté à un directeur ou officier de la compagnie, sur la liste officielle fournie à la station, de voyager sur le chemin de fer sans une passe ou un billet.

17. Le maître de station sera responsable de la perception exacte et des comptes corrects et ponctuels de toutes les choses se rattachant au revenu de la compagnie, strictement en conformité des formules et instructions qu'il pourra de temps en temps recevoir.

18. Les maîtres de station devront régler leurs horloges, chaque jour, sur l'heure du conducteur du premier train d'Hamilton.

19. Le maître de station devra faire un rapport mensuel au directeur-gérant sur la condition des aiguilles et des signaux à sa station, et il devra aussi faire rapport immédiatement de toutes les déficiences qui peuvent survenir.

20. Le maître de station sera requis de faire opérer le télégraphe électrique à sa station.

Aiguilleurs et Signalistes.

1. Il sera du devoir de chaque homme en charge des aiguilles et des signaux, de voir à ce qu'ils soient tenus en fonctionnement parfait, et il devra faire rapport au maître de station des déficiences, s'il s'en trouve.

2. Il sera de son devoir de voir à ce que les signaux soient convenablement employés, et il fera rapport au maître de station de toute négligence sous ce rapport.

3. Il devra se familiariser tout-à-fait avec le code des signaux.

4. Il sera de son devoir de donner le signal d'alarme pour qu'un train s'arrête à la station, et de le tenir exposé pendant DIX MINUTES APRES qu'un train sera ou passé ou qu'il aura laissé la station.

5. Il sera de son devoir, avant de laisser passer un train, de s'assurer si la ligne est libre.

6. Aux voies d'évitement, comme à celles des sablonnières ou autres, l'aiguille devra être tenue droite pour la ligne principale, et être tournée seulement pour les voies d'évitement lorsqu'un train voudra s'y mettre ou en sortir.

Police et commissionnaires.

1. La police et les commissionnaires devraient être sous la direction immédiate du maître de station.
2. Ils ne devront jamais s'absenter de la station pendant les heures de service, sans en donner connaissance au maître de station.
3. Ils devront se montrer attentifs et polis envers les passagers et autres, et de ne se quereller avec qui que ce soit, pour aucune raison, quelque grave que puisse être la provocation. Ils ne devront accepter de cadeaux ni recevoir d'argent, à l'exception de leurs gages.
4. Aux stations où il n'y aura pas d'aiguilleur ou signaliste, ce sera le devoir du commissionnaire de veiller aux aiguilles et aux signaux.

Mécaniciens et chauffeurs.

1. Les mécaniciens et chauffeurs sont requis de se trouver dans l'abri de leurs locomotives, pour se charger de leur engin, une demi-heure avant le temps fixé pour leur départ, et le gage d'une journée sera retenu pour chaque homme qui ne se conformera pas à cette règle.

2. Le mécanicien doit veiller à ce que sa locomotive soit en bon état de fonctionnement avant de la sortir de l'abri, que ses lampes soient bien entretenues lorsqu'il les reçoit et à ce qu'elles soient mises à leur place; et aussi, à ce qu'il ait une quantité suffisante de combustible et d'eau dans son *tender*. Avant le départ il devra examiner avec soin sa locomotive et s'assurer qu'elle est en bon ordre—essayer ses pompes et tuyaux d'alimentation en sortant de l'abri, et s'il y trouve quelque défaut, il devra immédiatement en faire rapport au contre-maître.

3. Le mécanicien devra voir à ce que toutes les parties de la locomotive qui ont besoin d'être huilées le soient convenablement, car la valeur d'aucune partie de la machine qui aura été endommagée par la chaleur sera déduite sur ses gages.

4. Tout mécanicien devra avoir dans son *tender*, dans un coffre, les outils suivants, savoir: un jeu complet de clefs à écrou, trois ciseaux à froid et un marteau, une pince, deux chafnes d'assemblage avec des crochets, de l'étope et de la ficelle, etc., bidous à l'huile, deux ou plusieurs seaux et deux pavillons rouges, et il sera responsable de tous ces effets.

5. Avant de quitter l'abri le mécanicien devra se procurer une feuille de route qu'il remplira de la manière suivante:

L'heure du départ.

Nombre et description des chars.

Arrivé et départ des stations.

L'heure de l'arrivée à la fin du voyage.

S'il est en retard, quelle en a été la cause.

Rapport sur les déficiences (s'il y en a) du chemin.

6. Tout mécanicien devra avoir un tableau des heures posé dans un lieu visible de son engin et régler la vitesse de sa locomotive dessus.

7. La locomotive devra être liée au train cinq minutes avant le départ, et depuis ce moment jusqu'à l'arrivée du train à sa destination, le tout sera sous les ordres du conducteur pour toutes les choses concernant le départ du train. C'est le devoir du chauffeur de lier la locomotive au train et c'est celui du mécanicien de s'assurer si cela a été fait. Dans le cas où il surviendrait quelque accident au train, il agira conformément aux règles, et si cela est nécessaire, il détachera la locomotive et ira où il lui sera ordonné d'aller par le conducteur; et généralement, durant le temps ci-dessus mentionné, il devra obéir aux ordres

ou signaux donnés par les maîtres de station, conducteurs et autres, et autant que le fonctionnement sûr de sa locomotive le lui permettra.

8. Le mécanicien et le chauffeur devront faire attention à tous les signaux, qu'ils en connaissent la cause ou non, et tout mécanicien qui négligera d'obéir au signal sera sujet à être renvoyé du service de la compagnie. Le mécanicien, cependant, ne devra pas s'en tenir aux signaux seulement, il devra en toute occasion se montrer vigilant et de précaution, et de ne se mettre en chemin pour aucune raison avant le temps indiqué par son tableau des heures. Il doit aussi obéir aux ordres spéciaux des officiers en charge des stations, lorsque le service de la compagnie le requerra.

9. Toutes les fois qu'un mécanicien apercevra un pavillon rouge ou autre indiquant qu'il y a danger, il devra arrêter tout-à-fait sa locomotive, et ne dépassera pour aucune raison le signal, excepté lorsqu'il s'agira des signaux de distance. Aux jonctions la plus grande prudence est exigée de sa part.

10. Les mécaniciens devront se familiariser en tout point avec le code des signaux. Ils doivent toujours avoir dans leurs locomotives les signaux de jour et de nuit.

11. Le sifflet devra se faire entendre, avant d'arriver à une station ou croisement de niveau, à une distance de 600 verges. Un coup de sifflet aigu sera le signal de baisser les freins sur tout le convoi, et deux coups de sifflet aigu sera le signal de les lever.

12. Le mécanicien ne doit passer une station sans renouveler sa provision de combustible et d'eau, si cela est nécessaire.

13. Il devra veiller à ce que ses lampes soient allumées à temps, et aussi, de voir à ce qu'elles ne s'éteignent pas durant le voyage.

14. Toute locomotive, après la tombée du jour et en temps de brouillard, devra avoir en avant les lumières suivantes :

Si elle est liée à un train de passagers, deux lumières blanches.

Si elle est liée à un train de marchandises, une lumière blanche.

Si elle est liée à un train à gravier, une lumière rouge et une blanche.

Si un train spécial doit suivre, une lumière verte devra être ajoutée à celles ci-dessus.

Si elle circule sans un train, une lumière blanche à l'avant et une rouge à l'arrière.

15. Aucune locomotive ne devra pousser un train ou aller à reculons, excepté dans les cas d'urgence, lorsque la vitesse ne doit pas excéder dix milles à l'heure.

16. Une locomotive sans convoi ne pourra rester arrêter sur la ligne principale. Lorsqu'elle sera arrêtée, soit liée à un train ou autrement, elle devra être désengrenée, la vapeur supprimée et les freins du *tender* baissés..

17. Un train ne devra partir d'aucune station avant que le conducteur n'ait donné le signal convenu à cet effet, en étendant le bras dans une position horizontale.

18. Il est sévèrement enjoint aux mécaniciens de faire partir et arrêter doucement les trains et sans secousse, ce qui peut briser la corde de remorque.

19. Tout mécanicien devra prendre garde en passant aux stations aux croisements de niveau, aux endroits où la voie est en réparation, où elle se trouve sur des tréaux, près des forts terrassements et sur les ponts levés.

20. Aucune autre personne que l'ingénieur et son chauffeur ne pourra se tenir sur la locomotive ou sur le *tender*, à part des principaux officiers de la compagnie, ou autre personne autorisée par un ordre spécial.

21. Dans le cas où il surviendrait à une locomotive sans convoi quelque accident, des signaux devront être placés à 600 verges de la locomotive de chaque côté, jusqu'à ce qu'elle soit en état de continuer sa route.

22. Les trains à fret devront toujours laisser la voie libre pour les convois de passagers ; et si un train à fret n'a pas le temps de se rendre à une station en

voie latérale au moins dix minutes avant l'heure que le convoi de passagers est attendu, il devra gagner à une gare d'évitement et y rester jusqu'à ce que ce dernier soit passé.

23. Les mécaniciens des trains à gravier devront se pourvoir de tableaux des heures d'arrivée et de départ des convois réguliers, et être dans tous les cas, hors de la ligne principale au moins vingt minutes avant l'heure où un train est attendu.

24. D'arrêter immédiatement lorsqu'un train sera en feu.

25. Sur les endroits inclinés, les convois de passagers ne devront, en les descendant, faire plus de 20 milles à l'heure et les trains à fret 8 milles.

26. Un mécanicien ne devra par essayer de monter un terrain incliné avec une charge plus forte que sa locomotive peut monter en toute certitude.

27. Tout mécanicien devra, à la fin de son voyage, faire un rapport au contre-maître en charge, qu'il devra entrer dans le livre tenu à cet effet, sur l'état de la locomotive et sur les faits extraordinaires qui ont pu avoir lieu durant le voyage.

28. Tout mécanicien devra voir à ce qu'il ait une quantité suffisante des effets qui lui sont nécessaires.

29. Des locomotives circulant sur la même ligne ne pourront approcher à plus de 800 verges des trains des unes et des autres, à moins qu'elles n'en soient expressément requises.

30. Tout ingénieur devra être muni d'une montre qu'il règlera tous les jours sur celle du conducteur.

31. En approchant des ponts-levis au canal Welland et sur les hauteurs de Burlington le mécanicien ne devra pour aucune raison s'approcher du signal, mais il devra maîtriser le train de manière à l'arrêter à une distance de 200 verges de ce signal.

CONDUCTEURS.

1. Le conducteur devra être à sa station principale au moins un quart d'heure avant le départ de son convoi et s'assurer que ses vagues-mestres et gardes-frein sont à leur poste, s'assurer par lui-même si tout est bien quant au convoi, avant de partir, et à ce que les passagers soient mis à leur aise.

2. Le conducteur devra avoir l'heure juste, d'après le régulateur, et il sera du devoir du conducteur du premier convoi de passagers de dire l'heure juste à chaque station où il arrêtera sur la ligne.

3. Les conducteurs ont la direction générale des trains et des vagues-mestres et gardes-freins, et il devra être promptement fait rapport si les hommes se conduisent mal. Ils devront veiller à ce que le nom de la station où le train s'arrêtera soit annoncé à l'intérieur de chaque char à passager de manière à être entendu de tous, et ils devront donner assez de temps aux passagers pour entrer et sortir des chars avant que le train soit mis en mouvement.

4. Ils ne devront permettre de chicane ni de conduite déréglée sur le convoi, et lorsqu'une personne refusera de payer son passage le conducteur devra le faire descendre des chars.

5. Une fois sur le chemin, le conducteur sera en charge du convoi et responsable de ce qui pourra advenir.

6. Il indiquera au mécanicien quand partir en étendant son bras horizontalement, et il devra voir à ce que le train soit mené autant que possible conformément au tableau des heures.

7. Avant le départ, le conducteur doit s'assurer s'il a les articles suivants et s'ils sont en bon ordre :

2 Pavillons rouges.

- 2 Lampes portatives à signaux.
- 6 Anneaux.
- 2 Crics à vis.
- Bidon d'huile.

8. Le conducteur devra faire les entrées nécessaires dans son journal et le transmettre au maître de station à l'arrivée du train.

9. Il devra toujours avoir un tableau des heures correct, indiquant les heures de la circulation.

10. A la tombée du jour il devra voir si le nombre voulu de lampes rouges et autres lampes à signaux ont été bien placées et allumées. Il devra aussi s'informer à chaque station si tout est bien.

11. Dans le cas où le train serait arrêté entre deux stations, il devra envoyer placer par un garde frein ou autre personne qualifiée, les signaux voulus à une distance de 800 verges des deux côtés du train, pour avertir les trains qui pourraient venir.

Garde-freins.

1. Ils devront être à la station principale une demi-heure avant le départ du train, et ils seront sous les ordres du conducteur.

2. Ils devront examiner leurs freins avant le départ et s'assurer s'ils sont en bon ordre, et faire rapport au conducteur s'il y a quelque défaut.

3. Ils devront se tenir en dehors des chars afin d'être prêts à baisser les freins dès que les signaux voulus seront donnés par le mécanicien. (Voir la règle 11, relative au mécanicien.)

Vague-mestres.

1. Ils devront être à la station principale une demi-heure avant le départ du train et seront sous les ordres du conducteur.

2. Ils devront veiller à ce que les bagages soient convenablement marqués et rangés de manière à ce qu'ils ne causent aucun délai en les transportant aux stations.

GARDIENS DU PONT LEVIS.

Canal Welland.

Deux gardiens seront stationnés à ce pont-levis, et un au moins devra toujours être à son poste.

Ils devront se pourvoir de tableaux des heures d'arrivée et de départ des trains.

Le pont-levis devra être fermé pour le passage des trains seulement.

Les signaux de danger (Voir page 192) de chaque côté seront toujours exhibés. A l'approche d'un train, le pont-levis devra être fermé, et lorsque le gardien se sera assuré que tout est bien pour le passage du train, il devra enlever le signal et permettre au train d'avancer.

Ils devront veiller à ce que leurs lampes et signaux soient toujours en bon ordre, et faire rapport immédiatement, s'il y a quelque défaut, au maître de station à Thorold.

En temps de brouillard, le gardien devra toujours avancer au moins 600 verges lorsqu'un train viendra, afin de l'arrêter à cette distance au moins du pont-levis.

Ils devront toujours être munis de lampes portatives à signaux et de pavilions, de coton, d'huile, etc., etc.

Ils devront veiller à ce que le pont levis fonctionne bien dans toutes ses parties et faire rapport au maître de station à Thorold s'il y a quelque défectuosité.

Canal Desjardins.

Deux gardiens seront stationnés à ce pont, et un au moins devra toujours être à son poste.

Ils devront se pourvoir de tableaux des heures d'arrivée et de départ des trains.

Les signaux de danger, (voir page 192) de chaque côté, seront toujours exhibés. A l'approche d'un train, le pont levis devra être fermé, et lorsque le gardien se sera assuré que tout est bien pour le passage du train, il devra enlever le signal et permettre au train d'avancer.

Ils devront veiller à ce que leurs lampes et signaux soient toujours en bon ordre, et faire rapport immédiatement, s'ils sont défectueux, au maître de station à Hamilton.

En temps de brouillard, le gardien devra toujours avancer au moins 600 verges lorsqu'un train viendra, afin de l'arrêter à cette distance au moins du pont levis.

Ils devront toujours être munis de lampes portatives à signaux et de pavilions, de coton, d'huile, etc., etc.

Ils devront veiller à ce que le pont-levis fonctionne bien dans toutes ses parties et faire rapport au maître de station à Hamilton s'il y a quelque défectuosité.

Les journaliers sur la voie.

1. L'inspecteur de chaque division devra fournir au contre-maître de chaque parti de travailleurs un tableau des heures d'arrivée et de départ des trains, et voir aussi à ce que chaque parti ait des signaux de jour et de nuit.

2. Toutes les fois qu'il sera nécessaire de déranger quelque partie de la voie, un homme devra être envoyé avec les signaux voulus, à 800 verges de chaque côté pour avertir à tout train approchant d'arrêter.

3. Lorsqu'une partie du chemin sera brisée, un signal vert devra être placé à 400 verges de chaque côté.

4. Le contre-maître de chaque parti de travailleurs devra tous les matins parcourir la distance sur laquelle il doit travailler, avant le passage des trains, afin de s'assurer si tout est bien.

Conducteurs des trains à gravier.

1. Ils devront se procurer des tableaux des heures d'arrivée et de départ des trains et être en dehors de la ligne principale au moins 20 minutes avant l'heure où les trains réguliers doivent y passer; ils ne devront non plus bouger de la voie latérale pour aucune raison avant que le train régulier soit passé.

2. Lorsqu'un train à gravier sera arrêté sur la ligne principale, des hommes devront être placés avec les signaux voulus à 800 verges en avant et en arrière du train.

3. Ils devront se pourvoir des signaux de jour et de nuit exigés, et veiller à leur condition.

GRAND CHEMIN DE FER OCCIDENTAL DU CANADA.

REGLES et règlements qui seront observés par les officiers et hommes au service de cette compagnie, Hamilton, C. O., novembre 1854.

I N D E X.

	Pages dans le livre de la compagnie.	Pages de ce livre.
Règles générales.....	5	201
Signaux.....	8	202
Signaux du jour.....	8	206
Planches de signaux—signal sémaphore.....	9	203
“ “ signal de l'aiguille.....	11	203
“ “ signal du pavillon.....	13	204
“ “ signal de distance.....	15	205
Signaux de nuit.....	17	206
Signaux de train.....	17	<i>Ib.</i>
Maitres de station.....	18	<i>Ib.</i>
Aiguilleurs et signalistes.....	22	208
“ “ embranchement de Galt et jonction.....	23	209
“ “ Stamford.....	23	<i>Ib.</i>
“ “ Jonction d'Ontario—Pont sus- pendu.....	25	210
Gardiens des ponts lévis—Canal Welland.....	26	<i>Ib.</i>
“ “ Canal Desjardins.....	26	211
Vague-mestres.....	27	<i>Ib.</i>
Commissionnaires.....	29	212
Ingénieurs et chauffeurs.....	30	<i>Ib.</i>
Conducteurs.....	37	216
“ des trains de gravier et de construction.....	41	218
Vague-mestres.....	42	219
Gardefreins.....	43	<i>Ib.</i>
Répareurs de la voie.....	44	<i>Ib.</i>

RÈGLES GÉNÉRALES.

Les règles et règlements suivants ont été dressés pour la gouverne des officiers et hommes au service de la compagnie, lesquels doivent se rendre familiers non seulement avec les devoirs qui leur sont assignés par le présent mais encore avec les devoirs qui sont généralement du ressort de tout le personnel.

1. Chaque personne servira et résidera là où il sera nécessaire, et donnera au service de la compagnie tout le temps qu'on exigera d'elle.

2. Elle obéira avec promptitude à tous ordres donnés par des personnes placées en autorité au-dessus d'elle et se conformera strictement à tous les règlements connus.

3. Elle ne recevra en aucune occasion et sous nul prétexte des deniers d'aucune personne pour le compte de la compagnie, à moins qu'elle ne soit chargée de le faire.

4. Elle recevra son salaire les jours fixés, mais la compagnie se réserve le droit de déduire de son salaire les amendes qui pourront être imposées par négligence des devoirs.

5. Elle ne laissera pas le service de la compagnie sans au préalable donner un avis de deux semaines de son intention à cette égard, et si elle le laisse sans

donner avis, toutes sommes à elle dues alors seront forfeites ; toute personne au service, qui résignera sa charge ou en sera démise, remettra tout article d'habillement qui pourra lui avoir été fourni, et si aucun tel article, après examen, se trouve avoir été mal employé ou endommagé, il sera retenu sur les gages alors dus une déduction suffisante pour couvrir les dommages ; si elle est locataire de la compagnie elle sortira immédiatement de l'établissement.

6. Chaque personne sera tenue, lorsqu'elle sera de devoir, de paraître en un bon état de propreté et bien mis.

7. Chaque personne pourra être immédiatement renvoyée pour cause d'incapacité, désobéissance aux ordres, négligence ou autre mauvaise conduite ; ou sera sujette à telle punition que le directeur gérant ou son officier supérieur pourra déterminer.

8. Il est strictement prohibé à toute personne en devoir de prendre des liqueurs fortes. L'ivresse et les jurements seront toujours traités comme offenses graves et tout homme s'en rendant coupable sera renvoyé ; d'ailleurs pour la première des offenses, le contrevenant étant déjà passible d'amende et d'emprisonnement devant les magistrats comme vis-à-vis la compagnie de chemin de fer pour les dommages qui en proviendront, chaque homme sera légalement responsable des dommages causés par sa négligence aux personnes et aux propriétés.

9. Tout cas de grossièreté ou d'impertinence sera sommairement puni par le renvoi ou l'amende ; et toutes personnes employées par la compagnie ont strictement ordre de ne point entrer en altercation avec aucune personne, quelqu'en puisse être la provocation, mais rapporter l'affaire, s'il est nécessaire à leurs supérieurs.

10. Le salaire de chaque homme absent ou suspendu dans l'exercice de ses devoirs sera arrêté. Aucun des employés de la compagnie ne pourra recevoir des gratuités ou fumer dans l'établissement, et ils empêcheront les autres de fumer sur le terrain des stations.

11. Il ne sera permis à aucune personne ou officiers au service de la compagnie de s'absenter sous aucune circonstance de ses devoirs sans la permission du chef de son département, excepté pour cause de maladie, auquel cas il devra immédiatement transmettre avis aux autorités, afin qu'une personne compétente soit choisie pour remplir ses devoirs.

12. Ils sont tenus de porter l'attention la plus stricte aux signaux de danger et précautions. Il ne leur est pas permis de juger de la nécessité d'aucun des signaux donnés ; la responsabilité en appartient à ceux qui les donnent, et il est absolument nécessaire qu'ils y obéissent implicitement.

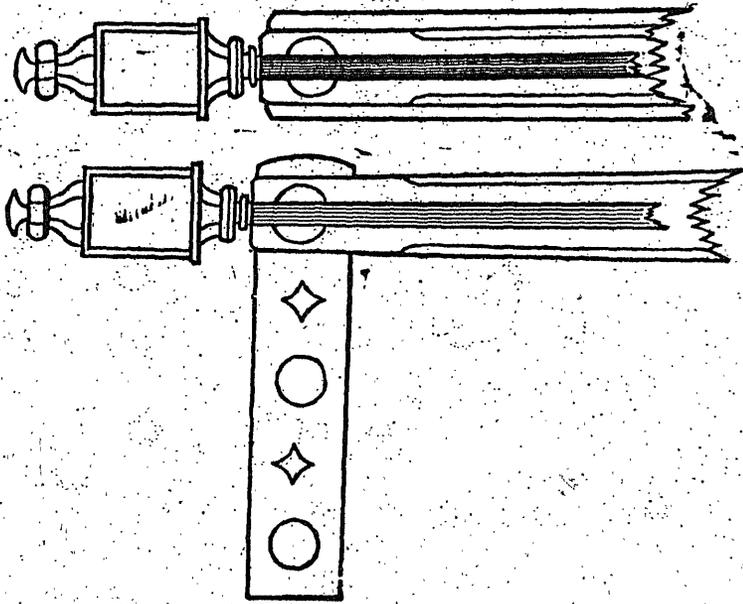
13. Toute personne employée dans le service se rendra parfaitement familier avec le tableau des heures, qui sera publié de temps en temps et en gardera une copie ainsi que des règles et règlements sur sa personne lorsqu'elle sera de devoir, sous peine d'une amende de cinq chelins pour négligence à cet ordre.

C. J. BRYDGES,
Directeur gérant.

Hamilton, novembre 1854.

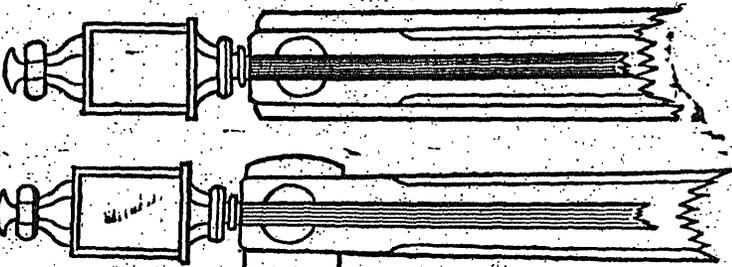
Planche No. I.

FIG. 1.



DANGER.
ARRET.
SIGNAL DU SEMAPHORE.

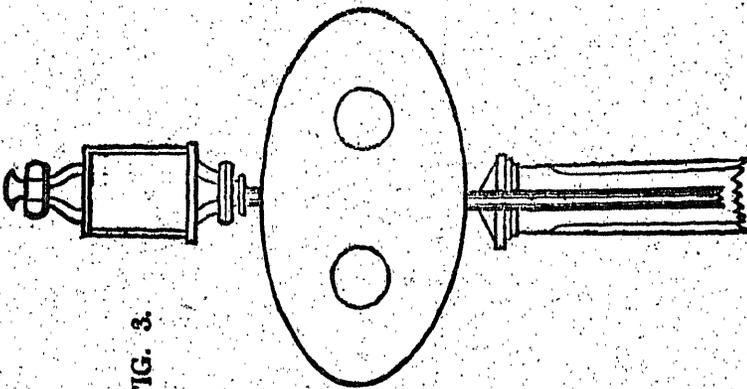
FIG. 2.



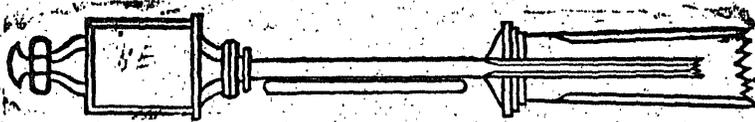
ATTENTION

Planche No. II.

FIG. 3.

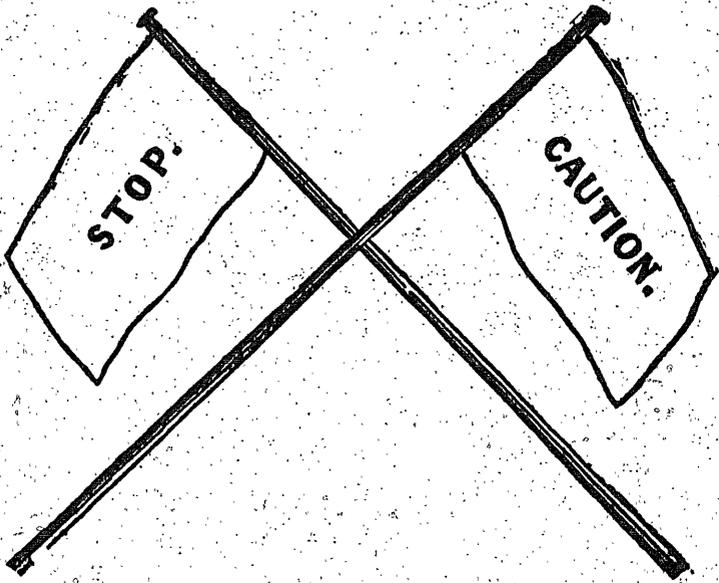


ARRET.
SIGNAL DES AIGUILLES.



ATTENTION.

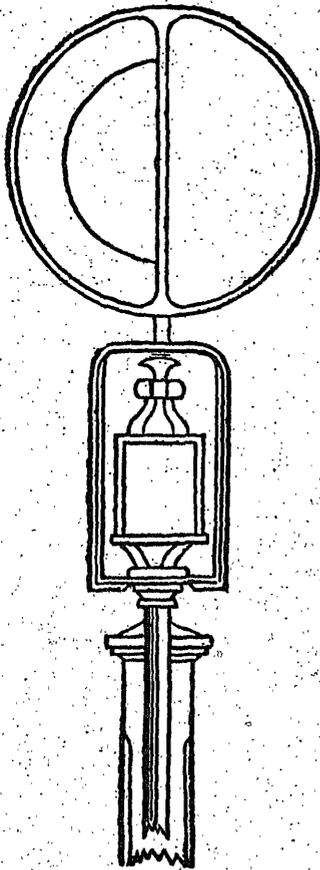
Planche No. III.



PAVILLON D'ALARME.

Planche No. IV.

Fig. 7.



DANGER.
ARRET.

Fig. 8.



ATTENTION.

SIGNAL DES DISTANCES.

Signaux.

Rouge signifie danger et veut dire arrêter.

Vert signifie précaution et veut dire aller doucement.

Blanc signifie tout est bien et veut dire avance.

En sus de ces signaux et dans l'absence inévitable des signaux ordinaires, toute chose élevée et abaissée violemment de travers sur la voie, indique du danger et la nécessité d'arrêter immédiatement.

Signaux de jour.

Il y a quatre exprès de signaux de jour.

1. Le sémaphore ou signal de station, voir planche No. 1.

2. Le signal de l'aiguille ou de direction, voir planche No. 2.

3. Le pavillon d'alarme (voir planche No. 3.)

4. Le signal de distance ou auxiliaire (voir planche No. 4.)

Le signal sémaphore sera placé à chaque station et si la ligne est claire et exempte de tout embarras pour le passage des trains, on n'en verra pas les bras.

Dans le cas où il serait nécessaire d'avancer avec précaution, le bras du sémaphore sera levé formant un angle de 45 degrés, ou à moitié.

Si le bras est étendu dans une position horizontale (voir planche No. 1.) tout train qui approche doit arrêter immédiatement et ne dépasser le signal pour aucune raison.

Le signal de l'aiguille ou du point doit être attaché à chaque aiguille conduisant à la ligne principale. Si l'aiguille est bien, il ne sera fait aucun signal, mais si l'aiguille est tournée pour la voie latérale, un signal oval rouge (voir figure 3) plan 2, sera exhibé, et le train arrêtera à moins qu'il ne serait pour entrer dans la voie latérale, auquel cas un pavillon vert de jour ou une lumière verte de nuit sera montrée par l'aiguilleur ; et le train entrera doucement et devra être complètement sous le contrôle de l'ingénieur, de manière à être arrêté immédiatement en dedans de l'aiguille à l'autre extrémité.

Les pavillons d'alarme seront en rouge et en vert.

Les signaux de distance seront placés sur les ponts levis, les jonctions et autres endroits où il sera nécessaire de le faire.

Le signal de distance est un demi disque (voir figure 7, planche 4.) il restera constamment sur place et sera retourné si la ligne est livrée pour le train qui approche, sur le sifflet de l'engin.

Signaux de nuit.

Une lumière rouge, dans tous les cas, est le signal pour arrêter.

Une lumière verte dans tous les cas, et le signal de précaution, et veut dire avancez avec précaution.

Une lumière blanche veut dire avancez, tout est bien.

Signaux de trains.

Une lumière rouge et une lumière blanche sur le front de l'engin indiquent un convoi de gravier.

Une lumière verte à la tête et à la queue du convoi indique qu'un convoi spécial ou extra va bientôt suivre.

Pendant le jour, un pavillon rouge, sur le front de l'engin, et une planche rouge avec les mots "L'engin suit", exhibée sur l'arrière du convoi, indique qu'un convoi spécial ou extra va bientôt suivre.

Après le soleil couché ou dans la brume, chaque convoi ou engin sans train portera des lumières à l'avant et à l'arrière.

Maîtres de station.

1. Chaque maître de station sera responsable de la collection et du compte rendu correct et ponctuel de tout ce qui se rapporte au revenu de la compagnie, strictement en conformité des formes et instructions qu'il pourra de temps en temps recevoir.

2. Il fera part au surintendant de tout changement de nature à faciliter le public ou augmenter le revenu qui pourra se présenter à lui.

3. Il sera responsable de la bonne conduite et de l'ordre de toutes les personnes employées à sa station ainsi que de l'ordre et de l'arrangement de la station elle-même.

Il répondra des bâtisses et propriétés que la compagnie a dans cet endroit, visitera tous les jours les chambres et appartements qui se rattachent à la station et veillera à ce qu'ils soient nets et propres.

4. Il rapportera sans délai toute négligence de devoir de la part d'aucune personne confiée à sa charge, et au cas de plainte contre un serviteur il en communiquera les particularités aussitôt que possible, de manière que le contrevenant puisse être renvoyé aux autorités si le cas l'exige.

5. Il veillera particulièrement au confort et à la commodité des passagers et verra à ce qu'aucun des serviteurs de la compagnie ne reçoivent d'eux aucune gratuité ; il veillera aussi à ce que personne ne s'expose au danger en se tenant trop près de la voie, saute des chars ou ne les sépare pendant qu'ils sont en marches.

6. Les aiguilles et signaux seront spécialement placés sous ses soins, et en tout temps il verra particulièrement à ce qu'ils soient en bon ordre, et que l'on y porte convenablement attention. Toutes les aiguilles qui divergent de la grande voie lorsqu'elles ne sont point en usage, doivent être mises à clef.

Il transmettra tous les mois au surintendant un rapport écrit de l'état dans lequel elles se trouvent, et fera immédiatement connaître les irrégularités qui pourront s'y trouver.

7. Il verra à ce que tous les livres soient proprement écrits et lors qu'ils seront complétés qu'ils soient convenablement étiquetés et mis en réserve pour consultation pour plus tard ; que l'on réponde ponctuellement aux lettres et quand cela sera nécessaire par le premier convoi qui suivra. Toutes communications doivent être écrites, parce que l'on ne portera point d'attention aux messages.

8. Il verra à ce que le bureau des livres soit ouvert pas plus tard qu'une demi heure avant le départ du convoi et fermé immédiatement après qu'un convoi est à la station ; mais le bureau ne doit jamais rester dans le jour sans qu'il y ait une personne capable de répondre.

9. Les chars à passagers ou à fret ne doivent pour aucune raison être laissés sur la grande voie ni sur aucune traverse de niveau, mais ils doivent être reculés dans les voies latérales, à quatre pieds au moins de la voie principale, mis à la clef avec les roues solidement arrêtées.

10. Les maîtres de stations des stations intermédiaires à l'arrivée du convoi aux platesformes, verront à ce que les noms de leurs stations soient appelés d'une voix forte et distincte, dans toutes les parties du convoi, de manière à ce que chaque passager puisse entendre et comprendre. Ils auront soin de noter dans leur livre de convoi, l'arrivée et le départ de tous les convois, et s'ils ont arrêté ou non.

11. Au terminus et stations de rafraîchissements, la cloche sonnera pendant trois minutes, avant le départ ; dans les stations intermédiaires, aussitôt que le convoi est en vue.

Les maîtres de station veilleront à ce que les conducteurs reçoivent aux stations toute l'aide possible pour pouvoir expédier les convois sans perte de temps ; et tout délai dans le temps de départ des convois des termini ou retard,

dans les stations intermédiaires seront minutieusement examinés. Ce règlement s'appliquera autant aux convois de fret qu'aux convois de passagers. Le conducteur donnera au mécanicien le signal du départ, mais pas avant le temps fixé dans le tableau des heures.

12. Dans le cas où un convoi arriverait à une station précédé par un autre convoi qui, par suite d'accident ou autre cause, n'est pas à l'heure régulière, le fait sera, avec toute la précaution que pourra exiger la cause de cette irrégularité, communiqué par le maître de station au conducteur du convoi suivant, et le conducteur en informera son mécanicien.

Aucun convoi ne devra laisser la station, que dix minutes après le départ d'un convoi précédent.

13. Les maîtres de station ne devront point arrêter les convois de passagers à leurs stations, à moins que sur le tableau des heures il ne soit marqué que les convois arrêteront, (si ce n'est quand il sera nécessaire pour la sûreté de la ligne et mettre à effet ces règles et règlements) ou sans instructions spéciales du surintendant.

14. Il ne sera point donné de billets aux passagers à aucune station intermédiaire pour le convoi dans lequel ils voyageaient, excepté aux passagers des stations de pavillon.

15. Personne, excepté un directeur ou officier de la compagnie, porté sur la liste officielle fournie aux stations, ne pourra voyager sur un chemin de fer sans produire son billet de passage.

16. Les maîtres de station régleront leur horloge tous les jours; l'heure sera donnée par le conducteur du premier convoi venant d'Hamilton, et lorsque l'heure à une station diffère de celle du conducteur pendant deux jours de suite, avis doit en être donné au surintendant, vu que dans ce cas il sera envoyé une personne pour la régler, et pour faciliter cette personne, on gardera note avec avec soin du temps perdu ou gagné. L'heure sera télégraphée tous les jours à midi aux stations du télégraphe.

L'irrégularité de l'horloge ne sera pas reçue comme excuse pour aucune irrégularité ou inexactitude continue.

17. Les demandes d'approvisionnements seront faites à temps sur des formules convenables de requisition et transmises au surintendant. Les maîtres de station sont spécialement requis de voir à ce que les approvisionnements soient employés avec prudence et économie, et qu'il n'y ait point de gaspillage d'huile, papeterie, etc.

Les maîtres de station veilleront à ce qu'il ne soit contracté aucune dépense à leur station pour ameublements ou autre chose sans la permission par écrit du surintendant ou autre officier de la compagnie; les dits comptes autorisés devront être envoyés, dûment certifiés avec remarques s'il est nécessaire, au surintendant, pas plus tard que le 20 de chaque mois.

18. L'instrument du télégraphe ne doit pas rester sans une personne capable de le faire fonctionner jusqu'à ce que tous les convois aient passé la station, excepté aux heures fixées pour les repas.

19. Un rapport des articles trouvés dans les chars à passagers ou sur la voie doit être immédiatement envoyé au surintendant et s'ils ne sont pas réclamés huit jours après ils doivent être transmis au bureau de bagage à Hamilton, avec l'état requis indiquant où et quand trouvés. Ces articles doivent encore être enregistrés dans un livre tenu à cette fin par le maître de station, donnant la date et l'endroit où ils ont été trouvés et comment on en a disposé. Les parties réclamant et désignant la propriété trouvée donneront un reçu dans le livre, attestant qu'elles en ont obtenu la possession, et aucune pièce de bagage ne sera envoyé par une voie de transport appartenant à une autre compagnie, sans en obtenir un reçu.

20. Les maîtres de station sont spécialement chargés de veiller à ce que les vagemestres exécutent strictement les règles qui ont rapport au bagage, et fassent rapport de toute négligence.

Aiguilleurs et signalistes.

1. Il sera du devoir de chaque homme chargé des aiguilles et des signaux de se rendre familier avec les arrangements de la station et des aiguilles de sa localité, de se pourvoir de deux pavillons de signaux rouges et de deux verts, et de deux lampes de signal portatives; et s'il est éloigné de la station, il devra aussi se pourvoir d'huile et de mèches et il sera responsable de ces signaux et aiguilles qui devront être en tout en bon ordre de fonctionnement et fera rapport des défauts qui s'y trouveront au maître de station le plus voisin.

2. Il sera de son devoir de se mettre particulièrement au fait du code des signaux, de manière à les faire opérer convenablement; et il fera rapport au maître de station de toute négligence des ingénieurs à les observer.

3. Il aura grand soin à ce que le signal du danger soit donné immédiatement afin que le train arrête à la station et y reste pendant dix minutes après que le train aura passé ou laissé la station.

4. Il sera de son devoir, avant de laisser passer un train, de s'assurer que la ligne est libre.

5. Dans toutes les voies latérales l'aiguille doit être tenue droite pour la ligne principale et mise à la clef, et ouverte et tournée seulement pour la voie latérale lors que le train est pour y entrer ou en sortir. Le manche doit toujours être rapproché et arrêté par une cheville ou à clef. Personne ne cherchera à tenir le manche dans sa main pendant que l'aiguille fonctionne.

6. Il empêchera, autant que possible, tout empiètement sur la voie.

7. Avant d'aller à ses repas il s'assurera que tous les signaux sont tous en bon ordre et que les aiguilles sont fermées sur les latérales, et que la grande voie est claire et que la clef des aiguilles a été remise à la personne nommée pour en prendre soin durant son absence.

8. Il aura particulièrement soin avant la brume d'allumer toutes les lampes à tous les poteaux d'aiguilles et de signaux, et qu'elles sont arrangées de manière à brûler pendant tout le temps durant lequel on attend les chars.

EMBRANCHEMENT DE JONCTION DE GALT.

L'aiguilleur à la jonction de cette embranchement avec la voie principale gardera toujours les signaux de danger déployés sur l'embranchement, et aucun mécanicien ne pourra, soit sur la voie principale, soit sur l'embranchement, approcher de plus de 200 verges de cette jonction, jusqu'à ce qu'il reçoive le signal convenable d'avancer.

JONCTION DE STAMFORD.

1. L'aiguilleur ne s'absentera pas pour ses repas ou autre raison une demi heure avant le temps du convoi.

2. Il ne s'absentera pas et ne donnera point les clefs de ses aiguilles à personne sans la permission du maître de station de grand chemin de fer occidental au pont suspendu.

3. Le mécanicien allant ou venant du chemin Erie et Ontario, annoncera son approche, lorsqu'il sera à 800 verges de la jonction, en donnant trois coups de sifflet, et faisant sonner ses cloches; et s'approchera avec précaution (en venant de Niagara,) de manière que s'il est nécessaire il puisse arrêter le convoi à 100 verges au mois de la jonction.

Les mécaniciens du grand chemin occidental observeront les mêmes règles en approchant de cette jonction, mais donneront des coups de sifflet continuels à une distance de 800 verges ou moins de la jonction.

4. Il y aura un poteau sémaphore entre les deux voies et le sémaphore ou le signal de danger sera toujours exhibé sur le chemin de fer Erie et Ontario, excepté lorsque les trains de la compagnie pourront venir sur la voie du grand chemin occidental, auquel cas le signal sera remis sur la voie du grand chemin occidental, les aiguilles seront pareillement tenues droites et fermées sur le grand chemin occidental.

5. Nul engin ou convoi ne pourra venir du chemin d'Ontario sur le grand chemin occidental, pour passer à l'est du pont suspendu dix minutes après le départ du train du grand chemin occidental, pour passer à l'est du pont suspendu.

6. Les trains du grand chemin occidental auront dans tous les cas la préférence pour le service de leur propre voie, mais il sera permis aux trains du chemin de fer d'Erie et Ontario de suivre avec précaution un train du grand chemin occidental cinq minutes après le temps de départ du dit train.

7. L'aiguilleur sera toujours attentif à l'approche des trains et prévendra tout retard inutile. Il tiendra un registre du temps de passage de chaque convoi de la compagnie et communiquera au maître de station de grand chemin occidental au pont suspendu toute négligence de signaux, irrégularités dans les aiguilles, lampes ou autres circonstances qui affectent le service efficace de la voie.

Jonction d'Ontario, pont suspendu.

1. L'aiguilleur à cette jonction observera généralement les règles établies pour la gouverne de l'aiguilleur à Stamford.

2. Les aiguilles seront toujours posées pour la voie du grand chemin occidental et mises à la clef, et le signal de danger sera exhibé sur la voie d'Ontario, à moins qu'il ne soit permis aux trains de la compagnie de venir sur la voie du grand chemin occidental.

3. Les mécaniciens des deux compagnies annonceront leur approche tel qu'imprimé sur les premières règles, et arrêteront leur train à la distance prescrite à moins qu'ils n'aient le signal du pavillon vert ou de la lumière verte pour avancer.

4. Nul engin ou train ne pourra venir de Chippaonais sur la voie du grand chemin occidental que vingt minutes après qu'un train du grand chemin occidental de l'ouest ne soit dû au pont suspendu.

5. Les trains du grand chemin occidental auront dans tous les cas la préférence pour passer sur leur propre voie, mais il sera permis au train d'Ontario de suivre avec précaution un train du grand chemin occidental jusqu'à la jonction de Stamford, cinq minutes après le départ du train du grand chemin occidental.

6. La règle No. 7, relative à l'aiguilleur de la jonction de Stamford sera strictement observée.

GARDIENS AUX PONTS LEVIS.

Canal Welland.

1. Il y aura toujours de jour et de nuit deux gardiens stationnés à ce pont levis, et un au moins sera toujours de service.

2. Ils devront être munis de tableaux d'heures corrects, indiquant la marche des trains.

3. Le pont sera fermé seulement pour le passage des trains.

4. Les signaux de danger sur chaque côté seront toujours exhibés aux trains. A l'approche d'un train le pont devra être fermé, et lorsque le gardien se sera assuré que tout est bien pour le passage du train, ils retourneront le signal et permettront au train d'approcher.

5. Durant un temps de brume ou tempête de neige, le gardien devra toujours aller au-devant du train, 800 verges au moins au-delà du poteau du signal, de manière à pouvoir, s'il est nécessaire, arrêter le train à cette distance du pont.

6. Ils doivent toujours avoir des lampes de signal portatives et des pavillons, du coton, des mèches, de l'huile, etc., etc.

7. Ils doivent veiller à ce que le pont et toutes les parties d'icelui, ainsi que leurs lampes et les signaux soient en bon ordre, et rapporter immédiatement les défauts qu'ils y remarqueront au maître de station à Thorold.

Il sera tenu un registre des vaisseaux passant par le pont, l'heure du passage, etc.

Canal Desjardins.

1. Il sera stationné deux gardiens à ce pont et un au moins sera toujours de devoir.

2. Ils doivent se munir de bons tableaux des heures, indiquant la marche des trains.

3. Les signaux de danger, sur chaque côté, doivent toujours être tournés. A l'approche d'un train et lorsque le gardien se sera assuré que tout est bien pour le passage du train, il retournera le signal et laissera avancer le train.

4. (*Mêmes règles que les précédents.*)

Vaguemestres.

1. Les vaguemestres seront sous le contrôle immédiat de leurs maîtres de station, mais exécuteront tous les ordres de l'agent général des bagages. Ils seront aux stations durant les heures fixées par les maîtres de station.

2. Tout bagage qui doit partir par un train et accompagné de passagers doit être enregistré ou étiqueté suivant l'article et la destination, et s'il y a excédant de poids il doit être payé d'avance et un billet sera accordé. Avant de donner un billet double aux passagers, il doit être comparé avec un ticket correspondant qui doit être attaché au bagage. Nul bagage ou article ne sera reçu pour être transmis par un train à moins qu'il ne soit accompagné par un passager, ou dans les cas d'urgence par un connaissance comme fret par le département du fret et accompagné par une feuille de route.

Nul bagage n'aura de billet pour les trains mixtes, il sera seulement étiqueté.

3. Lorsque le bagage a la contre-marque ou est étiqueté pour être expédié, il doit être surveillé avec soin et transmis à l'homme de bagage des trains.

4. En recevant le bagage du train on doit veiller à ce qu'il soit convenablement sorti; et il ne sera pas livré avant que la contre-marque en double ne soit produite, lequel double sera attaché à ceux qui correspondent et renfermés dans l'appartement du bagage.

5. Si une partie du bagage est perdue, le vaguemestre fera immédiatement rapport du cas au maître de la station, qui en enregistrera les détails dans le livre de bagage et prendra les mesures nécessaires pour le retracer. Il en sera en même temps transmis avis à l'agent général du bagage.

6. Tout bagage ou autre chose à contre-marque non réclamé sera immédiatement renfermé dans l'appartement du bagage et un rapport en sera transmis à l'agent général du bagage qui recevra instruction, quant à la manière d'en disposer. Les réclamations du bagage avec toutes les particularités, seront transmises au surintendant par le maître de station, sans perte de temps,

7. Les contre-marques de bagage ne seront pas pour aucune raison, exposés dans la station ; mais elles seront mises à la clef, et lorsque les contre-marques retournées seront renvoyées aux stations, elles seront fermement attachées ensemble et adressées d'une manière lisible.

Commissionnaires.

1. Les commissionnaires sont sous le contrôle immédiat du maître de station et ne doivent point s'absenter des stations aux heures du devoir, sans sa connaissance.

2. Ils doivent observer les plus grands égards et politesse pour les passagers et autres ; et quelque soit la provocation, ils ne doivent jamais entrer en altercation avec qui que ce soit ; ni recevoir de gratuité ni argent excepté pour leurs gages régulières.

3. Ils rendront toute l'assistance possible pour charger ou décharger le bagage des passagers et le descendront avec autant de soin que possible ; ils aideront aussi au vaguemestre à mettre les contre-marques au bagage à l'arrivée et au départ des trains.

4. Ils appelleront le nom de la station à l'arrivée des trains à la plateforme, et pendant que les chars seront en mouvement il leur est strictement défendu d'y sauter ou d'en sortir, ou de les unir ou séparer, et empêcheront aussi les passagers d'en sortir ou d'y monter pendant qu'ils seront en mouvement.

5. Dans les stations où il n'y a point de personnes pour arranger les lampes ils arrangeront eux-mêmes les lampes aux stations et les tiendront toujours prêtes ; et ils auront intérêt à tenir la station, les salons, les poêles, etc., en état de propreté, faire les feux, lorsqu'il sera nécessaire, et veiller à ce qu'il n'y ait point de bois à neuf pouces des poêles.

6. Le vaguemestre agira comme chef des commissionnaires et sera particulièrement tenu de veiller à ce que leurs devoirs soient remplis, et que les différents endroits des stations soient mis en sûreté avant la nuit.

7. Aux stations dans lesquelles il n'y a pas d'aiguilleur ou de chauffeur régulier il sera du devoir du commissionnaire de veiller aux aiguilles et aux signaux et il se qualifiera à bien remplir ce devoir.

Mécaniciens et Chauffeurs.

1. Les mécaniciens et chauffeurs sont tenus d'être dans l'appentis des engins, pour prendre charge de leur engin, une heure avant le temps fixé pour le départ, et un jour de paie sera déduit sur le salaire de chaque homme qui ne sera pas présent en conformité de cette règle.

2. Le mécanicien est tenu d'avoir son engin en bon ordre avant de partir de la maison de l'engin, et ses lampes convenablement préparées et déposées à leurs places, aussi avoir un approvisionnement suffisant de bois, eau, huile, etc. ; avant de partir il doit visiter avec soin toutes les parties fonctionnantes et autres de son engin, et veiller à ce qu'elles soient en bon ordre, essayer ses pompes et tuyaux d'alimentation en sortant de l'abri, et si après visite, il découvre quelque chose de mal, il en fera immédiatement rapport au chef de devoir.

3. Le mécanicien doit veiller à ce que toutes les parties de l'engin et du tender qui doivent être huilées, le soient convenablement, attendu que la valeur de toute partie de la machine qui sera endommagée par l'action de la chaleur sera déduite du salaire du mécanicien.

4. Chaque mécanicien devra avoir avec lui durant le trajet, les articles suivants, savoir : une lampe de signal à main, un appareil complet de clefs à écrou, une grande et une petite clef à écrou mobile, trois ciseaux à froid, un marteau à main, 1 hache, 1 pince, 2 crics à vis, une grande chaîne, ou une corde de remorque, deux chaînes courtes d'assemblage avec des crochets, des anneaux et des chevilles, une quantité d'étoupe, de corde et de ficelle pour emballer, etc., des bidons pour

l'huile, des grands et des petits robinets pour les tubes, et une vrille en fer pour les percer, deux seaux à incendie ou plus, deux pavillons rouges, et une paire de pinces, de tous lesquels articles le mécanicien sera responsable.

5. Avant de laisser l'appentis, le mécanicien devra avoir un billet, qui sera rempli de la manière suivante :

Temps du départ.

Numéro et description des chars.

Temps de l'arrivée aux stations et du départ des stations.

Temps de l'arrivée à la fin du trajet.

S'il est en retard, la cause de ce retard.

Rapport des imperfections (s'il y en a) sur le chemin.

Rapport des animaux sur la voie, et s'il y en a eu de tué, les détails.

6. Chaque mécanicien devra avoir un tableau des heures placé dans un endroit apparent de son engin, et régler la vitesse sur ce tableau.

7. L'engin devra être attaché aux trains de passagers au moins cinq minutes avant le temps du départ ; et à partir de ce temps jusqu'à l'arrivée du train à sa destination, le mécanicien sera sous les ordres du conducteur dans toutes les affaires ordinaires relatives au départ du train. C'est le devoir du chauffeur d'attacher l'engin au train, et celui du mécanicien de s'assurer si c'est fait ; mais le mécanicien doit se considérer comme principalement responsable de la sûreté des trains. Les mécaniciens des trains de fret seront dans les hangars à fret au moins une demi-heure avant le temps du départ afin d'avoir leurs trains en ordre et prêts à partir au temps fixé.

8. Aucun mécanicien, avec un train de quelque espèce que ce soit, ne partira d'une station ou d'une voie d'évitement sans un conducteur ; et s'il est sans train et sans conducteur, il devra avoir l'autorisation écrite du maître de station avant de se mettre sur la *voie principale*.

9. Les mécaniciens ne devront pas permettre à leurs chauffeurs de conduire les chars dans les gares d'évitement ou de faire mouvoir l'engin en aucune manière pour d'autres fins que des fins temporaires ; et un engin en vapeur ne sera pas laissé à une station sans que le mécanicien ou le chauffeur en ait la charge.

10. Dans le cas d'aucun accident au train, ils agiront conformément aux règlements, et si c'est requis, ils détacheront l'engin, et procéderont où il leur sera ordonné par le conducteur ; et généralement ils se soumettront aux ordres et aux signaux qui leur seront donnés par les maîtres de station ou les conducteurs en autant que le fonctionnement sûr et convenable de l'engin le permettra.

11. Les mécaniciens et les chauffeurs devront obéir sans délai aux signaux, soit que la cause du signal leur est connue ou non ; et tout mécanicien refusant d'obéir à un signal pourra être démis de suite du service de la compagnie. Le mécanicien cependant, ne doit pas se confier aux signaux seulement, mais dans toutes les occasions il doit être vigilant et prudent, et pour aucune raison il ne doit procéder avant le temps mentionné dans son "tableau des heures." Dans les temps brumeux, il devra être très prudent et faire jouer son sifflet au moins à chaque mille.

12. Toutes les fois qu'un mécanicien apercevra un pavillon rouge ou un autre signal de danger, il devra arrêter immédiatement son engin, et pour aucune raison il ne devra passer le signal.

Cependant, dans le cas de signaux de distance, il passera en dedans de tel signal afin d'être protégé par lui. Aux croisements et aux pont-levis une plus grande prudence sera requise.

13. Les mécaniciens seront requis de connaître parfaitement le code des signaux. Ils devront toujours avoir dans leur engin les signaux de jour et de nuit convenables.

14. On fera jouer le sifflet 600 verges avant d'arriver à une station ou à un croisement de niveau.

Un coup de sifflet bref et aigu sera le signal de mettre tous les freins sur le train ; deux coups de sifflet brefs et aigus seront le signal pour faire lever les freins.

Les mécaniciens feront rapport de tout manque d'attention de la part des garde-freins aux signaux des freins.

15. Le mécanicien ne devra pas passer une station sans renouveler son approvisionnement d'eau et de bois, si c'est nécessaire.

16. Il doit veiller à ce que ses lampes soient allumées à temps, et aussi à ce qu'elles soient tenues allumées pendant tout le trajet.

Chaque engin, après la brume et durant le brouillard devra porter des lumières d'avant.

S'il est attaché à un train à gravier, il devra porter une lumière rouge et une lumière blanche.

Si un train spécial doit suivre, il devra porter une lumière verte en sus.

S'il fonctionne sans un train, il devra porter une lumière blanche d'avant, et une lampe rouge d'arrière.

17. Aucun engin ne devra pousser un train ou aller à reculons, excepté dans les cas d'accident, et alors la vitesse ne devra pas excéder 12 milles à l'heure.

18. En poussant les chars dans les stations ou dans les gares d'évitement, l'engin ne doit pas être détaché de ces derniers avant qu'ils soient arrêtés, et ils ne devront pas être ainsi poussés avec trop de force, de manière à les endommager ou à endommager les effets qui peuvent se trouver dans la gare d'évitement.

19. Aucun engin, sans un train, ne devra se tenir sur la voie principale. Lorsqu'il s'y trouvera, soit qu'il soit à un train ou autrement, il sera mis en repos, la valeur sera supprimée, et les freins du *tender* seront fermement abaissés.

20. Aucun train de fret ou autre train ne devra s'arrêter à aucune gare d'évitement pour laisser ou prendre des chars, après la brume, à moins que le train ne soit convenablement protégé à l'avant et à l'arrière par des lampes de signaux.

21. Aucun train ne partira d'une station avant que le conducteur n'ait donné le signal de le faire.

22. Il est strictement enjoint aux mécaniciens de faire partir et d'arrêter leurs trains tranquillement, et sans secousse, qui serait susceptible de briser les liens.

23. Les mécaniciens, en arrivant près des stations, particulièrement celles où leurs trains n'arrêtent pas, devront faire jouer leur sifflet à une distance d'au moins 800 verges de l'aiguille la plus proche de la station, et ils devront, si c'est possible, user d'une vigilance plus qu'ordinaire, en examinant par les disques si les aiguilles sont convenablement placées, et si la voie est libre. En passant aux stations où le train n'arrête pas, la vitesse du train ne devra pas excéder vingt milles à l'heure.

24. Chaque mécanicien devra être prudent en passant les croisements de niveau, les endroits où la voie est en réparation, où il y a des ouvrages à chevalet, des tranchées, de forts terrassements, et particulièrement pendant ou après des pluies ou des orages considérables.

Les mécaniciens sont spécialement avertis de passer sur les ouvrages à chevalet très prudemment, surtout celui sur les hauteurs de Burlington ; et en arrivant près de cet endroit de l'est ou de l'ouest, ils devront avoir leurs trains entièrement sous leurs ordres, afin par ce moyen de pouvoir arrêter au moins à 100 verges du bord du chevalet, si c'était nécessaire.

25. Il ne sera permis à personne, excepté au mécanicien et à son chauffeur, de se tenir sur un engin ou *tender*, à l'exception des principaux officiers de la compagnie ou d'autres personnes autorisées par un ordre spécial ; une violation de cette règle, exposera les mécaniciens à une forte amende ou au renvoi.

26. Dans le cas où un engin, avec ou sans un train, serait mis hors de service, des signaux devront être placés à 800 verges de chaque côté, jusqu'à ce qu'il soit en état de procéder.

27. Si une portion d'un train se détache pendant qu'elle est en mouvement on doit prendre soin de ne pas arrêter le train en avant, avant que la portion détachée ne soit arrêtée, et il sera du devoir du garde-freins sur cette portion détachée d'appliquer les freins à temps afin d'empêcher une collision avec les chars en avant.

28. Les trains à fret et mixtes doivent toujours se tenir hors de la voie des trains à passagers; et si un train à fret n'a pas le temps d'arriver la station ou la gare d'évitement prochaine, au moins dix minutes avant qu'un train de passagers ne soit dû, il devra entrer dans un évitement jusqu'à ce que ce dernier soit passé.

29. Les mécaniciens en rapport avec les trains à gravier ou à construction doivent être munis de tableaux des heures indiquant le temps de tous les trains réguliers; et dans tous les cas ils devront se mettre hors de la voie principale au moins vingt minutes avant le temps où un train est dû, et demeurer dans l'évitement jusqu'à ce que le train soit passé. Cependant quand un train de fret est plus que trente minutes en arrière du temps fixé, le train à gravier pourra laisser l'évitement; dans ce cas le conducteur prendra un soin particulier qu'avant de tourner une courbe, dans la direction du train approchant, un homme soit envoyé en avant à une distance de 800 verges avec un signal convenable, et que lorsque le train à gravier ou à construction, se trouvera sur la ligne à faire le remplissage, des hommes avec des signaux rouges soient placés à 800 verges de chaque extrémité du train. Les mécaniciens des trains à gravier sont requis de faire une attention toute particulière à cette règle, et lorsqu'ils sont en arrière du temps fixé, ils devront prendre beaucoup de soin en approchant de l'endroit où les trains à gravier ou à construction sont occupés à travailler. Il n'est pas permis sous aucune circonstance aux trains à gravier ou à construction de se mettre sur la voie principale dans les heures assignées au train des passagers, ou avant qu'il ne soit passé, s'il est en retard.

Afin de rappeler les signalistes placés à une distance à chaque extrémité d'un train, les mécaniciens lanceront trois coups de sifflet aigus; mais on devra prendre un grand soin en rappelant les signalistes en face d'un train attendant ou approchant.

30. Les trains à gravier donneront le pas aux chars à passagers et à fret, mais les trains à bois ou à gravier seront censés être de la même classe, et la légèreté ou la proximité d'un train à une gare d'évitement, déterminera lequel train devra se mettre dans l'évitement.

31. Lorsqu'aucun des chars d'un train seront en feu, à plus de 300 verges de distance d'un réservoir, le train devra être arrêté, et le char qui brûlera devra être séparé du train, et tout effort devra être fait pour éteindre le feu. Le mécanicien devra fournir autant d'eau qu'il pourra de son *tender*.

32. Aucun mécanicien ou chauffeur ne fera passer un engin à travers des aiguilles, à moins qu'ils soient tous deux présents, ou qu'il y ait quelque personne capable pour tenir les aiguilles. Tout mécanicien ou chauffeur sortant de son engin quand il sera seul pour tenir les aiguilles paiera une piastre d'amende.

33. En descendant les pentes, la vitesse des trains à passagers n'excèdera pas 20 et celle des trains à fret 12 milles à l'heure. Aucun mécanicien ne devra essayer de descendre une pente avec une charge plus forte que son engin n'est capable de porter avec sûreté.

34. Tous les mécaniciens devront être très soigneux de constater, avant le trajet, s'il y a des ordres écrits qui les regardent, relativement à la ligne ou autrement; et ils devront apporter toute leur attention aux ordres qui seront émis

de temps à autre. Ils seront aussi ponctuels à observer les divers signaux le long de la ligne, indiquant qu'une partie du chemin est en réparation. Ils feront aussi attention au changement de pentes, afin de conserver un degré uniforme de vitesse, et dans une pente descendante ils devront en tous temps réduire leur vitesse, pour avoir le plein commandement de leur train, et afin de pouvoir l'arrêter à la même distance qu'on pourrait le faire dans une pente de niveau ou plate. En tirant un train ils devront tenir compte de la pesanteur de leur train, des pentes sur la voie, et de l'état des rails.

35. Les engins allant dans la même direction se tiendront à une distance de 800 verges l'un de l'autre, à moins que ce ne soit absolument nécessaire.

36. Chaque mécanicien devra être muni d'un chronomètre, qui devra être réglé chaque jour avant le départ de son train.

37. En arrivant près du croisement à Fairchild's Creek, Stamford, et le pont suspendu, les ponts-levis du canal Welland, et près des hauteurs de Burlington, les mécaniciens ne devront sous aucune considération, procéder près des signaux, mais tenir leur train sous leur commandement, de manière à pouvoir arrêter à cent verges d'eux, (*voyez les instructions aux aiguilleurs des croisements d'Erie et d'Ontario à Stamford et au pont suspendu.*)

38. Chaque ingénieur, au terme de son trajet, donnera son billet au contre-maître en devoir, et entrera dans le livre tenu pour cette fin, l'état de l'engin, et toutes les circonstances extraordinaires qui ont pu survenir durant le trajet.

CONDUCTEURS.

1. Les conducteurs de trains de passagers devront se trouver à la station de départ au moins une demi-heure avant le départ de leur train; ils verront à ce que leurs vagemestres et leurs garde-freins soient en devoir, que les chars ont été bien balayés et époussetés, que, quand c'est nécessaire, les poêles et les lampes ont été allumés en temps convenable, et en faisant une inspection personnelle ils s'assureront que tout est en règle dans leur train avant de partir, et que les passagers sont convenablement logés.

2. Chaque conducteur devra avoir l'heure juste, soigneusement réglée sur le régulateur.

3. Les conducteurs sont chargés des trains en général et de la conduite des vague-mestres et des garde-freins. Chaque homme doit porter son insigne sur le train, et il devra être immédiatement fait rapport de la mauvaise conduite des hommes au surintendant. Ils verront à ce qu'à chaque station où le train arrête, le nom de la station soit annoncé à l'intérieur de chaque char à passagers, de manière à être entendu dans tout le char, et ils donneront aux passagers le temps nécessaire pour entrer et sortir des chars, avant que le train soit mis en mouvement. Si le train dépassait la gare, ils ne donneront pas au mécanicien le signal d'aller à reculons, avant d'avoir averti les passagers de rester dans les chars jusqu'à ce qu'ils soient arrêtés dans la gare.

4. Ils ne devront tolérer aucune conduite bruyante ou déréglée sur le train; et lorsque quelqu'un refusera de payer son passage, le conducteur devra faire sortir cette personne des chars.

Les conducteurs ne permettront à personne, si ce n'est aux individus mentionnés dans l'ordre général, de voyager sans une passe ou un billet régulier, sous la punition d'une démission immédiate. Si on découvre qu'on a chargé à quelqu'un ayant droit de voyager sans payer le prix de passage, ce prix sera remboursé au surintendant, en produisant la note du conducteur.

5. Sur la voie, le conducteur a la charge du train, et est responsable de son administration sûre et convenable, et il aura soin que les passagers ne s'exposent pas au danger en se tenant sur les plate-formes des chars, ou en essayant de

sauter dedans ou en dehors quand ils sont en mouvement.

6. Il avertira le mécanicien du moment du départ ; et il verra à ce que le train fonctionne autant que possible suivant le tableau des heures.

7. Le conducteur devra avoir les articles suivant avant son départ, et voir à ce qu'ils soient tous en ordre convenable :

2 Pavillons rouges.

2 Lampes claires et 2 lampes de signal à main, et lampe rouge d'arrière.

6 Anneaux et chevilles.

Bidon d'huile, approvisionnement de mèches et une corde de cloche de réserve.

8. Le conducteur fera les entrées nécessaires dans son journal, sa feuille de perception, et le rapport de passage gratuit, et les donnera au maître de station à la fin du trajet, pour être transmis aux bureaux principaux.

9. Il devra toujours avoir un tableau correct des heures, indiquant les heures de parcours.

10. Il doit voir à ce qu'à la brume, la lampe rouge de l'arrière et les autres lampes des chars soient allumées ; il devra constater à chaque station si tout est en ordre quant aux boîtes d'essieu à graisse, aux freins, etc., etc. Il verra aussi à ce qu'un garde-freins soit toujours stationné sur le dernier char, et que pendant un trajet de nuit, que la lampe de l'arrière demeure allumée. Il n'y aura pas d'autre lampe d'exhibée que la lampe rouge d'arrière, à l'arrière du train ; et quand un train sera mis dans une voie d'évitement et que la voie principale sera libre, la lampe d'arrière sera obscurcie durant le temps que le train sera stationné sur la voie d'évitement ; mais on devra apporter une attention spéciale à la changer du moment que le train sortira. L'attention à cet égard est de la plus haute importance.

11. Dans le cas que le train arrêterait entre deux stations, il devra envoyer des garde-freins, ou d'autres personnes capables, avec les signaux convenables, à 800 verges de chaque extrémité du train pour avertir tout train approchant.

12. Il sera tenu responsable pour l'accouplement convenable de tous les chars dans le train ; il sera aussi responsable de ce que la corde à la cloche de l'engin soit bien attachée.

13. A l'arrivée du train au terminus, il examinera chaque char pour voir à ce qu'aucun bagage ou aucun article ne soit laissé par les passagers, et s'il s'en trouve, il les fera transporter au bureau et les fera remettre au maître de station ; il verra aussi (quand les poêles seront allumés) à ce qu'il n'y ait point de bois laissé auprès, et à ce que les lampes soient éteintes et les fenêtres fermées.

14. Les conducteurs de trains de fret se trouveront au hangar à fret de la station d'où le train devra partir, au moins une heure avant le temps du départ ; et ils s'assureront qu'ils ont avec eux, à part les lampes, et autres articles plus haut mentionnés, une corde de remorque ; ils aideront, de concert avec les garde-freins à mettre le train en ordre à la station, afin que les chars puissent être promptement prêts aux différentes stations et gares d'évitement dans le trajet.

15. Les conducteurs examineront les feuilles de route pour les divers chars avant de partir, afin de voir si le fret est chargé de manière à être enlevé convenablement. Ils examineront particulièrement le chargement de tous les chars à plate-forme, pour voir s'il est en état de sûreté, et s'il ne l'est pas, ils les feront charger de nouveau.

16. Il est spécialement ordonné aux conducteurs et aux garde-freins de ne permettre à personne de sauter sur ou en bas de leur train pendant qu'il est en mouvement, et ils devront eux-mêmes s'abstenir d'en agir ainsi autant que possible ; ils ne devront pas en détacher une portion pendant qu'il est en mouvement ; dans le but de se dispenser de la corde de remorque ou de mettre dans une voie d'évitement aucun des chars, ils devront s'assurer si elle est libre, ou s'il y a un espace suffisant pour les chars, et ils empêcheront autant que possible que les chars y soient poussés avec trop d'impétuosité.

17. Le char à freins et le garde-freins doivent toujours être les derniers dans le train et la corde de la cloche doit partir de ce char et aller jusqu'à l'engin.

18. Les conducteurs devront insérer dans leurs rapports chaque accident ou retardement lors du trajet; et lorsque des chars auront été laissés sur la voie, quand ils auraient dû être amenés en avant, ils devront en donner avis au maître de station ou à l'agent du fret à la station auquel ils étaient destinés, et en faire rapport dans le journal.

19. Il leur est défendu ainsi qu'aux garde-freins de passer inutilement sur les sommets des chars en mouvement. Ils ne permettront à personne de voyager dans les chars à fret, à moins qu'ils ne reçoivent des instructions spéciales d'en agir ainsi. Toute désobéissance à cet ordre sera punie par la destitution, et par le paiement du passage de la personne qui aura ainsi voyagé.

20. S'ils désiraient arrêter leur train, à raison de circonstances extraordinaires, en l'absence d'une corde de cloche, les garde-freins appliqueront les freins promptement, et les releveront soudainement quelques fois, afin d'attirer l'attention du mécanicien.

21. Ils devront connaître parfaitement le fonctionnement du train à passagers et des autres trains, sur toutes les parties de la voie, et quand ils seront surpris, ils devront avertir immédiatement les mécaniciens de pousser dans un évitement et en passant avertir les aiguilleurs de leur intention.

22. Lorsqu'ils seront en arrière du temps fixé ils se tiendront sur le qui vive quant aux trains à gravier, attendu que quand les trains de fret sont en retard de trente minutes, les trains à gravier doivent occuper la voie.

Conducteurs du train à gravier et à construction.

1. Sur une simple voie; les conducteurs de trains à gravier ne sauraient être trop vigilants à se tenir éloignés des trains ordinaires, et à cette fin ils devront connaître les règles émises pour les conducteurs des autres trains; ils devront avoir des tableaux des heures autorisés, indiquant le fonctionnement des trains, et un nombre suffisant de signaux de jour et de nuit, et ils verront à ce qu'ils soient dans une condition efficace; et ils devront toujours être hors de la voie principale avec leurs trains au moins 20 minutes avant le temps exact ou les trains réguliers doivent passer, et sous aucune considération ils ne devront sortir de l'évitement, avant que le train régulier soit passé. (*Voyez les règlements des mécaniciens, Nos. 29 et 30, quant au service de la voie principale quand le train de fret est en retard.*)

2. Les conducteurs ne sortiront pas d'une voie latérale avec leur train à moins d'être accompagnés d'un nombre suffisant de garde-freins.

3. Lorsqu'un train à gravier est sur la voie principale, des hommes avec des signaux convenables doivent être placés à 800 verges devant et derrière le train, et trois coups de sifflet aigus de l'engin seront le signal du rappel. Une grande précaution est nécessaire pour rappeler les signalistes.

Les conducteurs de trains à gravier devront, avant de partir, examiner les trains à gravier et voir à ce qu'ils soient dans la meilleure condition de fonctionnement, au meilleur de leur jugement, et à ce que les tourillons soient huilés; s'ils croyaient qu'il s'en trouvaient qui ne fussent pas sûrs, ils devront les laisser dans quelqu'évitement et en faire rapport au bureau principal, afin que des mesures soient prises pour qu'ils soient réparés ou éloignés.

Vaguemestres.

1. Ils devront se trouver à la station de départ trois quarts d'heure avant le départ du train, ayant leurs insignes sur leurs chapeaux, et ils seront sous les ordres du conducteur.

2. Ils devront voir à ce que le bagage soit convenablement contre-marqué et arrangé, afin qu'il ne survienne pas de retard en le sortant à quelque station; et ils entreront avec soin dans leur livre de bagage, chaque article, le numéro de la contre-marque, la station où il sera reçu et débarqué. Il n'y aura pas d'excuse possible s'il y a négligence dans ce devoir important. Tout fret qu'ils pourront recevoir aux stations devra être accompagné d'une feuille de route, si non d'une feuille de passagers; et tel fret, s'il est contre-marqué, ne doit pas être mis parmi le bagage des passagers, mais tenu séparé et remis aux maîtres de stations comme fret.

3. Ils seront responsables du transport de tout le bagage confié à leurs soins; il ne permettront à personne de se tenir dans leur char à bagage, et il seront très particuliers en recevant et délivrant des dépêches, etc.

Les dépêches qui ne sont pas pour affaires de chemin de fer, ne passant par les bureaux de la compagnie, et ne portant pas d'initiales, ne seront pas transportées par le train; tout gardien de bagage violant cette règle sera soumis à une forte amende.

Garde-freins.

1. Ils devront se trouver à la station de départ trois quarts d'heure avant le départ de leur train, avec leurs insignes sur leurs chapeaux, et ils seront sous les ordres du conducteur.

2. Avant de partir ils devront examiner leurs freins pour voir s'ils sont en état de fonctionnement convenable, et ils devront faire rapport de tout défaut au conducteur. S'ils sont avec les trains de passagers, ils feront balayer et épousseter leurs chars avec soin; et (si c'est nécessaire) ils feront allumer les poêles, et prendront bien garde qu'il n'y ait pas de bois auprès. Ils feront préparer les lampes, et les tiendront prêtes à être allumées dans le cas où le trajet ne serait pas accompli avant la brune.

Ils devront toujours se tenir en dehors des chars, afin de se trouver en position d'appliquer leurs freins immédiatement sur le signal qui sera donné par le conducteur de l'engin, (voyez les règles du mécanicien, 14) et un garde-freins et un char à freins seront toujours les derniers dans son train.

4. Les garde-freins des trains à fret rendront toute l'assistance possible en faisant mettre les chars en ordre à la station avant de partir, afin de pouvoir faire fonctionner leurs trains avec plus de vitesse durant le trajet.

5. Ils aideront à mettre le bois dans l'engin durant le trajet.

6. Ils s'assureront qu'il y a toujours un approvisionnement d'eau fraîche dans les réfrigérateurs du char des passagers.

Réparateurs de la voie.

Avant qu'aucun journalier ou contre-maître ne soit engagé par l'inspecteur, on devra lui faire comprendre que la transgression malicieuse d'aucune des règles dans ce livre, sera suivie d'une destitution immédiate du service de la compagnie, accompagnée d'une amende de cinq chelins pour un journalier et de quinze chelins pour un contre-maître. Toute insubordination de la part d'aucun homme ou contre-maître, ivresse en devoir, ou absence pendant les heures

d'ouvrage, ou la commission ou l'omission de tout acte par lequel le passage d'engins ou de trains pourra être mis en danger, sera puni par l'amende et la démission, comme ci-dessus.

1. Pour chaque parti de réparateurs de la voie il y aura un contre-maître et l'inspecteur sera tenu de voir à ce que chaque contre-maître soit muni d'une copie des règlements, et d'un tableau des heures correct indiquant le fonctionnement des trains, ainsi que de signaux et de lampes convenables—aussi, que chaque contre-maître soit muni d'une jauge exacte pour jauger la ligne de la voie, ainsi que de tous les autres matériaux et instruments nécessaires.

2. Chaque contre-maître devra constamment porter sur lui pendant qu'il est en devoir, une copie de ces règlements, et il devra les lire et les expliquer à chaque homme engagé sous lui ; et il devra les produire quand il en sera requis.

Il sera responsable des hommes sous sa charge, et de l'exécution convenable de l'ouvrage qui lui est assigné, et il devra avoir une liste des noms et résidences de ceux qui sont employés sous lui, afin qu'en cas d'accident ou autre éventualité, il puisse être capable de les appeler immédiatement à porter assistance si c'est nécessaire.

3. Chaque contre-maître devra parcourir sa section matin et soir, pour voir à ce que tous les joints soient convenablement chevillés ou boulonnés, et les traverses bien encaissées, et que toutes les autres choses sont sûres.

4. Les réparateurs de la voie veilleront soigneusement le passage de chaque train pour voir si une enseigne rouge, un pavillon ou une lampe verte sont exposés sur l'engin ou la fin du train, indiquant qu'un train spécial vient par derrière, attendu, qu'il peut arriver des trains spéciaux qui peuvent être dépêchés sans qu'il en soit donné avis auparavant. Il sera nécessaire d'être toujours prêt pour les trains inattendus.

Ils cesseront de travailler lorsqu'un train sera à 400 verges, et se mettront de côté, laissant la voie libre afin de prévenir tout accident.

5. Les signaux dont les réparateurs de la voie se serviront sont de deux espèces, savoir :—un vert et l'autre rouge. Ils consisteront en un drapeau rouge et vert le jour, et une lampe de signal (rouge ou verte) la nuit. Le signal vert indique de prendre garde, et on doit s'en servir quand il est nécessaire de modérer la vitesse d'un train. Le signal rouge indique le danger, et on doit s'en servir quand il est nécessaire d'arrêter un train. Ces signaux seront envoyés en arrière au moins 800 verges de l'endroit qu'ils veulent protéger, et ils devront être agités sur le travers de la voie.

6. Chaque fois qu'il sera nécessaire de déplacer une partie de la voie, ou dans les cas d'éboulis ou d'affaissement des travaux, ou encore si un char de voie ou de service est requis temporairement sur la ligne, ou si par quelque autre cause la voie n'est pas sûre, le signal rouge sera exposé d'une manière apparente d'une distance de pas moins de 800 verges de chaque côté par un homme envoyé expressément pour tenir ce drapeau (même s'il n'y a pas d'engin d'attendu) lequel continuera à exhiber le signal jusqu'à ce qu'un messenger arrive avec des ordres exprès du contre-maître de se retirer.

On ne se servira pas sur la voie de chars à bras, dans aucun cas, durant un brouillard ou une tempête de neige.

7. Lorsqu'une partie d'une voie est en mauvais ordre, de manière à rendre nécessaire qu'un train procède prudemment, un homme sera envoyé à 800 verges de chaque côté avec un signal vert.

8. La voie ne devra en aucun cas être déplacée pour mettre des parapets, des égoûts ou des conduits souterrains de travers, à moins que par des ordres exprès de l'ingénieur résident, qui nommera invariablement quelqu'un pour être présent durant telles opérations ; et qui fixera les heures (entre le fonctionnement des trains) pendant lesquelles cet ouvrage devra être fait. La voie ne sera pas rendue dangereuse par aucune opération durant le jour et la nuit, ou le dimanche,

avant qu'avis soit donné par l'ingénieur résident ou surintendant du trafic, et que permission soit obtenue pour se servir de la voie.

9. Aucun des rails ne seront enlevés ou la voie ne sera aucunement dérangée de manière à la rendre dangereuse, dans les vingt minutes qu'un train doit arriver, ni avant qu'il soit passé. Tout cet ouvrage devra être fait entre les heures régulières de fonctionnement.

10. Dans aucun cas, excepté dans les cas de nécessité absolue, il ne sera fait aucun ouvrage durant un brouillard ou une tempête de neige qui pourra causer un obstacle au passage des trains.

11. En élevant la voie, et en y mettant l'empierrement, aucune élévation ne sera plus grande que deux pouces dans une traverse de vingt-quatre pieds de long, et les deux rails seront élevés également en même temps, et dans tous les cas ou cela sera praticable, l'élévation sera faite dans la direction dans laquelle le premier train qui doit arriver approche, c'est-à-dire que le train montera la pente au lieu de la descendre.

12. En toute occasion quand la voie devra être élevée, un homme devra être stationné à une distance de 400 verges de chaque côté de l'endroit, avec un signal vert, afin de modérer la vitesse des trains approchant, et en élevant la voie, on devra prendre garde qu'elle soit parfaitement sûre au moins vingt minutes avant qu'un train doive arriver.

13. L'inspecteur des cours de station et des aiguilles est autorisé à se servir d'un ou de deux hommes avec leurs instruments, pris dans le parti le plus proche pour l'aider à faire les réparations dans les dites cours de station, lorsque son propre parti d'hommes sera absent ou pas assez nombreux. Il aura soin de faire mettre des blocs de sûreté sur toutes les voies latérales divergeant de la voie principale, à la distance prescrite de la dite voie.

14. Il ne sera pas jetté de gravier entre les rails à un niveau plus élevé que deux pouces au-dessus du sommet des traverses, et tout gravier renversé par l'entrepreneur le long de la voie, sera renvoyé vers le côté afin de laisser un passage clair pour les trains de pas moins de trois pieds francs, et les rails devront être libres de gravier et d'autre matériaux.

Ils auront bien soin de maintenir les rails au même niveau et de la même jauge; ils balayeront et gratteront les rails quand il sera nécessaire, et les tiendront libres de saleté ou de neige.

Ils éloigneront les restes du bois, des pierres, du fer et des autres matériaux de la voie afin de la tenir libre.

15. L'inspecteur est requis de voir journallement à ce que tous les hommes de quart des ponts et des croisements sont à leurs postes, et que l'approvisionnement d'eau, et les moyens de s'en servir, sont dans un état parfait aux ponts.

16. L'inspecteur sera responsable de la garde sûre de tous les rails, coussinets, lames, chevilles, outils et instruments de tout genre appartenant à la compagnie, et toute perte ou destruction de ces articles devra être rapportée à l'ingénieur dans son rapport semi-mensuel. Tous les outils et instruments, signaux, huile, etc., seront, quand on ne s'en servira pas, tenus sous clé dans une bâtisse ou une boîte.

17. L'inspecteur devra faire rapport par écrit à l'ingénieur résident de tous les cas où les signaux n'ont pas été observés par le conducteur de l'engin.

18. Il devra immédiatement faire rapport de tout accident arrivé à un engin ou à un train, ou de tout affaissement des travaux, par des messagers spéciaux à l'ingénieur résident, et au maître de station le plus voisin, des deux côtés de l'endroit où l'accident a eu lieu; et le signal de danger doit être exhibé à la distance de 800 verges chaque côté.

19. Tous les arbres en dedans des clôtures du chemin de fer, et dans toute la proximité immédiate de la ligne, qui peuvent entraîner du danger en tombant, devront être abattus.

20. Tous les bestiaux et animaux trouvés errants en dedans des clôtures du chemin de fer doivent être immédiatement chassés, et chaque contre-maître sera responsable de la sûreté de la ligne sous ce rapport, dans les limites de la portion dont il a la surveillance; et il est strictement défendu à tous les journaliers habitant dans les chantiers le long de la ligne de garder des vaches (même dans les maisons) en dedans des dites clôtures. Il ne leur sera permis de garder des cochons seulement à la condition qu'ils soient toujours enfermés.

21. Toutes personnes marchant le long de la ligne, qui n'appartiennent pas au service de la compagnie, doivent être de suite renvoyées, et dans le cas de refus, il sera fait rapport de leurs noms, si on peut les constater, à l'ingénieur résidant.

22. Toutes les ouvertures dans les clôtures, et tous dommages aux ponts, parapets, etc., doivent être réparés d'une manière temporaire; et il doit être de suite fait rapport des endroits où ce dommage existe à l'ingénieur résidant.

23. Tous les croisements de surface seront soigneusement examinés, afin de voir si le planchéage est suffisamment chevillé.

24. Toutes portes trouvées ouvertes doivent être promptement fermées.

25. Tout dommage temporaire à aucun des poteaux de télégraphe, ou au fil, sera réparé aussitôt que possible, et la nouvelle devra immédiatement en être transmise au plus prochain maître de station. S'il n'y a pas de station de télégraphe, le maître de station devra écrire à la station de télégraphe tous les détails.

26. Quand les chars à bras ne sont pas de service, ils doivent être levés de dessus la voie, et les roues arrêtées par une chaîne et un cadenas. Ils devront être très prudents en se servant des chars à bras sur la voie, et seulement quand leur présence est nécessaire, et ils ne doivent jamais se trouver sur les rails quand un train est attendu. Les chars à bras ne seront employés que pour charroyer les matériaux pour la ligne.

Aucun de ces chars sous aucune circonstance ne sera attaché à un train.

27. Tous les articles trouvés sur la voie seront soigneusement envoyés au maître de station la plus prochaine.

Accidents sur le chemin de fer central de Michigan, durant 1854.

27 janvier.—Collision près de New Buffalo—2 tués et 5 gravement blessés.

25 mai.—Le train exprès dérailla—4 tués et plusieurs blessés.

17 juin.—L'exprès passa par-dessus des animaux—4 tués et 5 blessés.

27 juin.—L'exprès allant à l'ouest passa par-dessus un wagon et une paire de chevaux—3 tués.

26 septembre.—L'exprès se dirigea sur un train à une voie d'évitement—plusieurs tués et blessés.

30 septembre.—L'exprès vint en collision avec un train de fret—plusieurs tués et blessés.

Novembre.—Le train des passagers vint en collision avec le train de bois—7 tués et quelques-uns blessés.