

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 refiled to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

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

10x		12x		14x		16x		18x		20x		22x		24x		26x		28x		30x		32x

APPENDICE, N° 13,

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 REGNE 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.

R É P O N S E

A une adresse de l'assemblée législative en date du 6 décembre 1854 : demandant copies de toutes les plaintes portées contre M. Maguire, inspecteur et surintendant de police de Québec.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,
Secrétaire provincial.

Bureau du Secrétaire,
Québec, 6 mars 1855.

1. RUE ST. LOUIS,
Québec, 25 septembre 1852.

MONSIEUR.—Je me trouve dans la désagréable nécessité de me plaindre à vous, pour l'information de son excellence le gouverneur-général, de l'absence répétée et presque journalière de M. Maguire, l'inspecteur et surintendant de police récemment nommé, de ses devoirs au bureau de police durant les heures d'affaires publiques.

Il y a quelque temps, il alla passer plusieurs semaines aux Etats-Unis, au grand détriment du service public, excepté en autant que la légalité de ses décisions s'y rattache.

Cela pourrait être oublié, si ce n'était pas si souvent répété, mais comme dernièrement cette absence est devenue si fréquente, elle m'impose un devoir que je dois aux personnes qui veulent me confier leurs intérêts, celui de soumettre ce sujet à votre considération.

Ce matin même, le capitaine d'un navire nommé le " Breadalbane," son équipage et moi-même, avons été retenus au bureau de police, depuis onze heures moins un quart jusqu'à midi moins un quart, vu l'absence d'un magistrat pour conduire la cause, quoique M. Maguire soit payé à raison de trois cents louis par année.

En outre de ces absences pendant la journée, M. Maguire est aussi dans l'habitude de sortir du bureau à midi, et de n'y retourner qu'à deux heures, P. M., afin, est-il dit, de prendre son dîner. Cela pourrait très bien faire en hiver; mais pendant les mois de l'été, c'est soumettre les avocats et le public à de grands inconvénients et à une grande perte de temps.

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

(Signé,)

C. SECRETAN, Junr.
Avocat.

L'honorable A. N. Morin,
Secrétaire de la province,
etc., etc., etc.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET DU SURINTENDANT DE POLICE.

Québec, 1er octobre 1852.

MONSIEUR,—Conformément aux ordres de son excellence, j'ai l'honneur de soumettre les remarques suivantes, avec les incluses sur le mémoire de M. Charles Secretan, junior, en date du 25 ultimo.

La plainte de M. Secretan est une fabrication malicieuse, mais caractéristique. Je vous assure que je n'ai aucunement manqué d'attention envers les devoirs de ma charge depuis ma nomination.

Il est vrai, qu'en vertu d'une permission, je me suis absenté pendant quatorze jours dans le mois d'août dernier, pour aller aux Etats-Unis, et je n'ai guère besoin de répéter que le but de ma visite était d'aller voir mon père qui était alors et qui est encore actuellement dans un état de santé qui enlève tout espoir de le conserver plus longtemps, ainsi que d'aller m'agenouiller sur la tombe de ma mère décédée pendant l'hiver.

En matières légales, je nie à M. Secretan la capacité d'exprimer une opinion correcte. Si mes décisions sont vexatoires, il peut en appeler ou les relever par d'autres moyens. Il ne cite pas un cas dans lequel il peut attaquer une décision; s'il en avait un seul il ne l'aurait pas tenu caché.

Il est fort amusant de voir M. Secretan se plaindre de ce que le capitaine et l'équipage du "Breadalbane" ont été détenus au bureau de police, lui qui a intenté sept actions (qui ont toutes été renvoyées) contre le capitaine de ce navire pour le forcer à payer son équipage, et à le renvoyer, quoique les hommes qui le composaient eussent été engagés en Angleterre pour venir à Québec, et retourner dans la Grande Bretagne.

Il n'ont jamais été détenus tel qu'il est allégué, comme on pourra s'en convaincre en référant à la lettre du capitaine.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

J. MAGUIRE.

L'honorable A. N. Morin,
Secrétaire, etc., etc., etc.

Québec, 1er octobre 1852.

MONSIEUR,—En réponse à la demande que vous me faites, savoir, si j'ai été détenu au bureau de police, et si vous étiez absent lorsque la semaine dernière j'ai porté une accusation de désertion contre mon équipage, je puis dire que je n'ai pas été détenu au bureau de police, et que vous étiez présent et que vous avez entendu ma plainte au moment de mon apparition. La seule chose de ce genre, et la perte de temps dont j'ai à me plaindre, doivent être attribués à M. Secretan et à mon équipage. M. Secretan me fit signifier sept sommations pour les gages de mon équipage, et les actions ont été renvoyées.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

WM. WORDEN.

J. Maguire, écuyer.
Inspecteur et surintendant de police.

Québec, 1er octobre 1852.

CHER MONSIEUR,—C'est avec un bien grand plaisir que je puis dire, en réponse à vos questions, que depuis votre nomination à la charge d'inspecteur et de surintendant de police, votre assiduité au bureau de police a été très-régulière, et que les devoirs du bureau n'ont jamais été remplis d'une manière plus satisfaisante.

Tout à vous,

(Signé,)

P. A. DOUCET.

John Maguire, écuyer,
Etc., etc., etc.

2 octobre 1852.

CHER MONSIEUR,—Le capitaine Worden du "Breadalbane" me demanda le 27 ult., de le défendre contre un nombre de poursuites intentées par quelques hommes de son équipage contre lui, pour obtenir leurs gages et leur renvoi.

Les hommes étaient engagés par leur convention, de retourner en Angleterre. M. Secretan était le procureur de ces individus, et ces poursuites furent renvoyées.

Le capitaine Worden ne se plaint aucunement d'avoir été retardé par vous au bureau de police.

Je puis dire que dans ma pratique devant vous qui est assez considérable, j'ai toujours été témoin que les affaires ont été conduites avec célérité et satisfaction pour mes clients et pour moi-même.

Croyez-moi, cher Monsieur,

Tout à vous,

(Signé,)

C. ALLEYN.

John Maguire, écuyer,
etc., etc., etc.

BUREAU DU SECRETAIRE.

Québec, 3 octobre 1852.

MONSIEUR,—J'ai ordre de vous transmettre une copie de la réponse de John Maguire, écuyer, inspecteur et surintendant de police, à votre plainte contre lui, contenue dans votre lettre du 25 ult.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

E. PARENT,
Assistant-Secrétaire.

C. Secretan, Junior, écuyer,
Avocat.

RUE ST. LOUIS,

Québec, 5 octobre 1852.

MONSIEUR,—Je désire faire quelques remarques relativement à ma plainte contre M. Maguire, l'inspecteur et surintendant de police, récemment nommé pour cette cité, et la réponse extraordinaire qu'il y a faite.

En mêlant avec art les faits du 27 ultimo et d'autres jours, qui ont eu lieu au bureau de police avec ce qui est arrivé le 25 ultimo, le jour particulièrement désigné dans ma lettre de ce jour là, M. Maguire a certainement réussi à donner à ma plainte une apparence de fausseté. Ce qui n'est pourtant pas le cas; nonobstant le certificat du capitaine de navire, mon assertion que le 25 ultimo "le capitaine d'un navire nommé le "Brealbane," son équipage et moi-même avons été "retenus au bureau de police depuis onze heures moins un quart jusqu'à midi" moins un quart, vu l'absence d'un magistrat pour conduire la cause," est aussi scrupuleusement vraie que la dénégation du fait par M. Maguire est impudemment et audacieusement fausse et mensongère; et si soit son excellence ou vous-même aviez une opinion assez faible de moi pour me croire capable de m'asseoir, et comme M. Maguire l'a fait froidement, de propos délibéré et sciemment d'écrire un parjure éhonté et prémédité, vous pourriez aisément vous convaincre de la justesse et de la vérité de mon assertion, (et que je répète encore afin qu'il n'y ait pas d'erreur à ce sujet, savoir: que "le matin même" que je vous écrivis en dernier lieu, c'est-à-dire samedi, le vingt-cinquième jour de septembre dernier, "le capitaine d'un navire nommé le "Bread Albane" son équipage et moi-même, avons été retenus au bureau de police depuis onze heures moins un quart jusqu'à midi moins un quart, vu l'absence d'un magistrat pour conduire la cause") en envoyant quérir M. Bender, le député greffier de la paix, qui était présent au bureau de police pendant tout le temps en question, et qui, s'il n'est pas effrayé de la vengeance de M. Maguire, doit se rappeler m'avoir entendu souvent lui demander où était M. Maguire et quelle était la cause de son absence à une pareille heure de la journée, en présence du capitaine et de M. Falconbridge, un des messagers du bureau, et si je me le rappelle bien en présence de M. Sauvageau, copiste dans le bureau. M. Falconbridge pourrait aussi dire qu'à ma réquisition, il alla en différents endroits; et entre autres à la bâtisse dans laquelle se trouve votre bureau (et dans lequel on peut souvent voir cette contrepartie d'un Bryan Boironbe se pavaner,) pour voir s'il pourrait le trouver, mais tout cela ne servit de rien. Si j'eus supposé un seul instant qu'il était possible qu'il se trouvât quelqu'un d'assez éhonté pour me contredire sur un fait de cette nature, j'aurais pris la précaution de me procurer des affidavits de l'équipage, que j'ai entièrement perdu de vue. L'indifférence avec laquelle ces capitaines de navire peuvent commettre, même sous serment, les parjures les plus éhontés, devraient faire voir à un magistrat ayant la moindre intelligence ou le moindre jugement, combien il devrait être prudent en décidant contre les intérêts d'une grande classe de personnes, uniquement sur leur témoignage. Je n'ai pas l'ombre d'un doute que s'ils croyaient qu'il leur en reviendrait de l'avantage, M. Maguire pourrait se procurer plusieurs capitaines de navire qui lui donneraient un certificat écrit, attestant qu'hier après-midi, il était dans son bureau et à son poste, depuis midi quart jusqu'à deux heures moins un quart, P. M. (Il continue toujours à s'absenter dans le milieu de la journée, malgré les remontrances que je vous ai faites, si et cela pour montrer son indépendance.) J'irais même jusqu'à avoir une idée élevée de leur honnêteté et de leur honneur pour les croire capables de donner à leur nouveau protecteur et conseil des certificats sans nombre, attestant qu'il est une constellation légale telle que le Canada n'en a encore jamais possédée.

Le renvoi, par M. Maguire, qu'on le sache bien, des sept actions pour gages a été répété avec une ténacité extraordinaire dans cette correspondance réelle-

mient fort amusante. Ceci, comme de raison, est pour faire voir que j'étais en faute, et que mes actions n'étaient pas fondées en loi et en justice. Mes actions ont été renvoyées par M. Maguire arbitrairement et contrairement à la preuve, et si elles eussent été portées et entendues devant un tribunal composé d'hommes d'intelligence et possédant des connaissances légales, elles auraient été maintenues. Mais en voilà assez sur le compte des sept actions; certainement ce n'est pas parce que M. Maguire dit que les sept actions ont été renvoyées, sans dire que c'était lui qui les a renvoyées, qu'il démontrera ou qu'elles ont été mal intentées, ou que mes accusations contre lui ne sont pas fondées; on ne peut s'apercevoir sitôt de la justesse de ses jugemens.

Quant à la lettre de M. Alleyn, qui a trait aux procédés dans le bureau de police qui ont eu lieu d'autres jours que le 25 ultimo, auquel jour M. Alleyn n'était pas présent n'ayant pas conduit la cause du capitaine, ce qui fut fait par M. Maguire lui-même quoiqu'elle dût être jugée par ce dernier, elle n'a rien de commun à cette affaire, n'étant rien autre chose qu'un compliment général que M. Alleyn a trouvé de son intérêt de prodiguer à M. Maguire, et pour lequel, comme je le pense bien, il s'attend à être largement récompensé. Je remarquerai seulement qu'il n'est pas très-étonnant que M. Alleyn trouve "que les affaires sont conduites avec promptitude et satisfaction pour ses clients" et pour lui-même, vu que les décisions de M. Maguire étant presque exclusivement rendues contre les équipages, non-seulement avec promptitude, mais de la manière la plus péremptoire et la plus expéditive, ont l'effet d'augmenter ses honoraires et émoluments à un montant qui lui est indubitablement très "satisfaisant." M. Maguire a été assez imprudent que de qualifier ma plainte non seulement de "malicieuse" mais de "fabrication caractéristique" et m'a mis dans la nécessité pour ma défense personnelle de soumettre à son excellence et à vous-même les extraits suivans imprimés, lesquels, je l'espère, vous convaincront que les fabrications servent plutôt à le caractériser que moi-même.

Si un homme de la position de feu le révérend M. McMahan (dont il fut ensuite obligé d'implorer le pardon, genoux en terre, pour échapper à l'indignation et à la fureur populaire que sa conduite avait soulevée contre lui) n'a pas pu échapper à ses calomnies, je n'ai pas besoin de m'étonner si j'en ai ma part.

A l'Éditeur du Canadien.

Monsieur,—Les soussignés ayant pris communication d'une correspondance adressée au révérend M. McMahan, publiée dans le Canadien du 1er courant, signée "Un Irlandais catholique," croient qu'il est de leur devoir de déclarer au public qu'ils étaient présents lors du sermon prêché dimanche, le 27 mars dernier, par le révérend M. McMahan, et que les remarques contenues dans l'article signé "Un irlandais catholique," en autant qu'elles peuvent être calculées à produire l'impression que le sermon en question était d'une nature politique, ou contenait des observations, qu'en sa qualité de ministre de l'évangile, le révérend M. McMahan, n'était pas justifiable de faire, sont en tout point fausses et sans fondement, et les soussignés déclarent de plus, que loin d'être repréhensible, la conduite de M. McMahan, en cette occasion, mérite les remerciemens sincères et respectueux des soussignés, pour les sentiments de charité, de paix et de conciliation qu'il a laissés tomber avec tant d'effet de l'autel ce jour là;—et que c'est en outre la ferme opinion des soussignés, que c'est en grande partie à ces exhortations dignes de louangé du révérend M. McMahan, en l'occasion en question, si la cité n'a pas eu la disgrâce de voir de renouvellement de ces effusions de sang qui avaient eu lieu auparavant. Les soussignés, en terminant, désirent exprimer le profond chagrin qu'ils ressentent en songeant à la pensée qu'il pourrait se trouver parmi les Irlandais catholiques de Québec, un individu assez dénué de tout sentiment d'honneur et de religion, pour pénétrer dans le

temple de Dieu, dans le but avoué de dénaturer des instructions tendant à faire régner la paix, l'harmonie et à accroître le bien-être de la société.

QUEBEC, 2 avril, 1836.

John Byrne, Matthew Enright, Christopher Flanagan, Thos. Fitzsimmons, John Farley, William Burke, P. Grace, Thomas Murphy, P. Whelan, William O'Brien, Danl. Murphy, Allan McDonnell, William O'Connell, James Reilly, Edward Larkin, John Sharples, Michael Cahill, James O'Brien, P. Lawlor, James Kelly, Abraham Kelly, Thomas Gahan, John King, J. P. Bradley, C. Al-ley, Francis Hacket, Patrick Hurley, Jeremiah Gooley, John Gorden, Michael Lawry, John Quinn, James Culigin, Wm. Murphy, John Doran, Michael Scol-ion, Patrick McGarvey, John Moore, Wm. Cullen, Michael Kelly, M. McGrath, Owen McNally, John Timmons, James Finley, David Shortel, C. J. Kather, Thos. Rafferty, Peter Mullin, P. Butler, Chas. Colfer, Wm. Bee, Thomas Roorke, Peter Daley, James Walsh, John McGlory, Owen King, Michael Power, John Murphy, Nathaniel McDonald, John Byrne, Hugh O'Lone, Patrick Farrel, James Kerr, James McIninley, Bernard Darragh, Patrick McIninly, Morgan O'Connell, Walter Munro, John W. Milligan, Wm. Power, Peter McKenna, John Kelly, John Grogan, Donald O'Doud, John O'Connor, John Dickson, John Hall, Patrick Mullen, John Magerty, Patrick Cannon, Thomas Murphy, Wm. Nowlan, John Dwyer, Christopher Butler, James Beakey, Henry Walter, Patrick O'Brien, Matthew Smith, Chas. McDonald, Michael Walshe, Richard Bunford, Michael Kelly, Thomas Magaire, Thomas Bragan, James Farrel, Wm. McGrath, Thomas Condon, Richard Caughlin, John McAllister, Henry McPyke, Patrick Connolly, John Morrison, J. P. O'Meara, Patrick Commerford, Patrick Forrestel, Niles Kelly, James Burrey, Patrick Pierce, Thos. Judge, Edward McKenna, Hugh Gorden, Henry Martin, Patrick Daly, Wm. Timms, John Toulon, Wm. Downes, Michael Green, H. McGuire, Andrew Burns, James Kearman, Patrick Lawlor, et Thos. Quin.

Chambre de comité, Eglise St. Patrice.

2 avril 1836.

Le comité ayant pris communication d'un article publié dans le *Canadien* du 1er courant, signé "Un irlandais catholique" envoya MM. Burke, Lawlor et Murphy en députation auprès de l'éditeur de ce papier pour le prier de donner le nom de l'auteur de l'article en question, afin de pouvoir réfuter l'attaque pleine de calomnie lancée contre eux, si la respectabilité de l'auteur était de nature à leur permettre d'en agir ainsi.

Messieurs Burke, Lawlor et Murphy s'étant en conséquence rendus auprès d'Etienne Parent, écuyer, éditeur du *Canadien*, firent rapport au comité que M. Parent avait fait connaître le nom de l'auteur du dit article, sur quoi, il fut

Résolu, que trouvant l'auteur de cette calomnie si méprisable et si indigne de toute attention, le comité est d'opinion qu'il n'est pas expédient de s'occuper davantage, soit de l'article calomnieux signé "Un irlandais catholique" ou de toute autre correspondance qui pourra par la suite venir de la même source.

Par ordre,

(Signé)

E. G. CANNON

Secrétaire.

A l'éditeur du Quebec Gazette.

Monsieur,—Ayant signé conjointement avec 123 autres personnes un écrit publié dans le *Canadien* du 4 courant, réfutant les calomnies lancées contre le

révérend M. McMahon, dans une lettre signée "Un irlandais catholique" j'ai été bien surpris de voir dans le dernier numéro de ce papier une lettre qui porte ma signature (Thomas Maguire) adressée à "J. Maguire, écuyer" niant que j'avais signé l'écrit dont j'ai parlé plus haut, ou que je n'avais pris aucune part dans la réfutation des calomnies en question. Que la signature au bas de cette lettre soit feinte, ou qu'il se trouve un autre Thomas Maguire dans Québec à part moi-même, qui ait réellement signé la lettre, dans tous les cas c'est un in ligne stratagème auquel on a eu recours pour couvrir les pàrjures "d'un irlandais catholique," parce que quand même il pourrait se trouver dans Québec un autre Thomas Maguire (qui m'est néanmoins inconnu) il aurait dû avant d'écrire cette lettre constater s'il était le seul homme de ce nom en ville et alors se distinguer de moi-même.

Les mois dont s'est servi le révérend M. McMahon en exhortant son troupeau à la paix et à l'harmonie le dimanche des Rameaux au moyen desquels "*Un irlandais catholique*" autrement un jeune avocat insignifiant sans cause essaie d'attirer sur lui l'attention publique, sont comme suit:

"Que ces déclamateurs écerclés qui méprisent mes exhortations à la paix se transportent chez Félix Hacket, dans le faubourg, et qu'ils méditent les conséquences terribles d'enflammer l'esprit du peuple par des discours de parti. Là ils pourront assouvir leur penchant favori pour la déclamation en prononçant une couple d'oraisons funèbres sur les corps écharpés et mutilés de deux de leurs malheureux compatriotes qui ont été massacrés de la manière la plus inhumaine hier au soir, presque devant leurs propres portes. La vue de leurs blessures ouvertes et de leur sang qui coule produira peut-être sur eux un effet plus salutaire que mes paroles, et servira peut-être de bain froid pour tempérer l'ardeur de leur patriotisme."

Le révérend M. McMahon demanda alors que ces paroles ne fussent pas mal interprétées, et déclara qu'il ne voulait pas les appliquer à un parti en particulier, mais seulement à ceux qui excitaient la populace au meurtre.

Cependant, bien déterminé à appliquer à quelqu'un les mots "déclamateurs écerclés," le jeune avocat se met à l'œuvre pour amasser des signatures, etc., etc., pour contredire l'écrit que j'avais signé conjointement avec un grand nombre d'autres personnes, mais ô déception! imaginez ce qu'il soumet au public, au au sein même d'une congrégation composée de plusieurs mille personnes.

1o. Une opinion écrite signée par neuf personnes, savoir: trois tailleurs, deux cordonniers, deux voiliers, un regrattier, et un maître d'école du palais, ancienne rue Kildare, maintenant instituteur de la côte de la prison, adressée à lui "John Maguire, écuyer" dans laquelle ils lui conseillent d'en appeler aux supérieurs ecclésiastiques.

Je ne prétends pas vouloir humilier ces individus à raison de leurs occupations qui sont honorables en elles-mêmes, mais je désire signaler ici la conduite des clients qui au lieu de prendre l'avis de leur avocat lui conseillent la manière de conduire la cause.

2o. Une autre lettre de l'avocat sans cause et du "déclamateur écerclé" adressée au public, dans laquelle il se propose d'adopter les démarches que ses amis (pourquoi pas ses savants amis) lui ont conseillé de prendre, et dans laquelle aussi il cite les mots dont le révérend prédicateur a fait usage, ajoutant que les noms des personnes qui se trouvent au bas de l'article que j'ai signé, y ont été apposés sans leur connaissance.

Alors viennent les preuves :

3o. Les affidavits d'un nommé John Laven, sans insérer ni son occupation, ni sa profession, donnant une partie d'une phrase prononcée par le révérend M. McMahon, au service du matin dans l'église St. Patrice, le 21 ultimo.

Question. Ce même John Laven est-il le méprisable imprimeur à la journée qui a été signalé dernièrement dans un avertissement publié dans la *Gazette* et le *Mercury*, par le trésorier de l'institut des artisans?

40. L'affidavit d'un nommé Charles Maguire, sans inclure son occupation ou sa profession, constatant que les mots précisément omis dans l'affidavit de Laven comme ayant été prononcés par le révérend M. McMahon, au service du matin, l'ont été par le révérend prédicateur aux vêpres le jour en question.

Question. Ce Charles Maguire, est-il le frère d' "Un irlandais catholique."

50. Et enfin. L'écrit signé Thomas Maguire, que je désavoue.

Question. S'il se trouve un nommé Thomas Maguire en ville à part moi-même, est-il frère de Charles Maguire, charpentier, et de John Maguire, avocat.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) THOMAS MAGUIRE.

QUEBEC, 11 avril 1836.

Une assemblée générale de la congrégation de l'Eglise St. Patrice fut convoquée en cette ville dimanche dernier, le 17 courant, dans la cour adjoignant l'édifice, conformément à la requête à cet effet signée par un grand nombre de la congrégation (dont pas un n'appartenait au comité de l'administration de l'Eglise) à l'effet de prendre en considération certaines attaques qui ont paru récemment dans un papier-nouvelle publié en français en cette ville, appelé "*Le Canadien*" contre leur pasteur, le révérend M. McMahon. Plus de 1500 personnes étaient présentes.

William Power, écuyer, M. P. P. fut appelé à la présidence, et P. Lawlor, écuyer, a agir comme secrétaire.

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité.

Proposé par A. Sharples, écuyer, secondé par M. Kelly :

10. *Résolu*.—Que les membres de la Congrégation de l'Eglise St. Patrice de la cité de Québec, actuellement assemblés, entretiennent à l'égard du révérend Patrick McMahon, leur digne pasteur, des sentiments de vénération et de respect, et qu'ils se considèrent liés par les obligations des plus solennelles de la reconnaissance envers lui pour les nombreux et importants services qu'il leur a rendus, services qui ont eu pour résultat de les élever à la position qu'ils occupent aujourd'hui.

Proposé par M. P. Farrell, secondé par M. Peter Murphy :

20. Que cette congrégation se croit tenue à l'heure qu'il est de déclarer qu'elle n'a jamais, en aucune circonstance, rien observé dans la conduite officielle ou privée du révérend M. McMahon, qui put, dans son opinion, être interprété comme déviant au moindre degré des règles les plus strictes de la religion, de l'honneur, de l'intégrité, de la bienveillance, et de la bonne volonté envers tous les hommes.

Proposé par M. P. McGarvey, secondé par M. Hitzsimmons :

30. Que cette congrégation considère tous les efforts pour injurier ou diffamer le caractère de leur généreux et charitable pasteur, de quelque source qu'ils puissent venir, comme une insulte faite à elle-même, et que c'est sa ferme détermination de prendre tous les moyens en son pouvoir, si les circonstances l'exigeaient, pour défendre la réputation jusqu'à ce jour irréprochable de celui qui est toujours prêt en toute circonstance à leur procurer les secours spirituels et temporels qui ont tant contribué à augmenter leur respectabilité et leur intégrité morale.

Proposé par M. Breaky, secondé par M. Byrne :

40. Que cette congrégation a récemment eu l'extrême douleur de constater qu'il y a parmi ses membres onze individus assés dénués d'honneur et de respectabilité pour se permettre de devenir les instruments d'un individu insignifiant et méprisable à cause des moyens vils et lâches qu'il a pris pour essayer à salir la répu-

tation d'un membre du clergé, eux qui auraient dû plutôt être fiers de le défendre à l'heure du danger, au lieu de s'unir pour empoisonner chaque moment de son existence, plus particulièrement à une époque où sa santé était devenue chancelante par la fatigue qu'il avait éprouvée dans l'accomplissement zélé de ses devoirs, n'ayant en vue que notre propre avancement et notre prospérité dans ce monde et notre salut éternel dans l'autre.

Proposé par M. T. Gahan, secondé par M. A. Brown :

50. Que cette congrégation considère qu'il est de son devoir d'exprimer son entière désapprobation de la conduite honteuse et peu honnête des onze individus dont les noms apparaissent dans *Le Canadien* de Québec du 8 courant à l'appui de l'auteur des articles calomnieux qui ont dernièrement été publiés dans ce papier, sous la signature anonyme d'"*Un Irlandais Catholique*," et cette congrégation profite de la présente occasion pour faire connaître à ces individus, qu'elle apprendra avec un sentiment de plaisir bien sincère, que ces mêmes individus ont cessé pour toujours de faire partie d'une société qu'ils ont d'après les apparences essayé depuis quelque temps de diviser et de perdre en autant qu'ils l'ont pu.

Proposé par M. J. P. Bradley, écuyer, secondé par M. Allan McDonald :

60. Que la congrégation ne désire pas réfuter en détail les calomnies sans fondement et non méritées lancées contre le révérend M. McMahan, vu qu'elle considère qu'un tel procédé aurait l'effet, tout en donnant une importance aux calomnies en question, qu'elles ne méritent certainement pas, de faire croire qu'il existe parmi les membres de cette congrégation, d'autres individus que ceux auxquels il est fait allusion, qui pourraient attribuer au révérend M. McMahan, des sentiments de la nature de ceux qu'on a voulu lui attribuer, une telle supposition étant dans l'opinion de cette congrégation une insulte faite à ses membres.

Proposé par M. P. Grace, secondé par M. D. Murphy.

70. Que cette congrégation n'a jamais jusqu'à ce jour prétendu, et que ce n'est pas non plus son intention de prétendre intervenir, ni même d'exprimer son opinion sur des matières relatives aux intérêts des autres congrégations, de quelque croyance ou origine; et que conséquemment c'est avec étonnement qu'elle a appris que quelques-uns de ses frères canadiens ont permis de s'en laisser assez imposer par les fausses représentations des onze individus en question, au point de s'engager publiquement à supporter et à favoriser par tous les moyens en leur pouvoir, toute mesure qu'ils (les onze individus en question) pourront juger convenable d'adopter, pour troubler la paix de cette congrégation, et ternir la réputation de son pasteur si estimé, et qu'il n'y a que la certitude de la manière en laquelle ce procédé inexcusable a été décontenancé par presque chaque membre respectable de la portion canadienne de la population (pour laquelle cette congrégation professe des sentiments d'estime, d'amour et de respect fraternel) qui l'empêche de faire des commentaires sur la conduite des personnes qui se sont ainsi engagées, qui leur montreraient probablement qu'il serait mal à propos d'abuser de nouveau de la patience de la congrégation par la répétition d'une conduite si insultante et si peu provoquée.

Proposé par C. Alleyn, écuyer, secondé par M. J. O'Brien :

8. Que cette congrégation continue à entretenir envers le révérend prélat actuellement à la tête de ce diocèse, des sentiments de sensible et profond respect auxquels une attention strictement impartiale et paternelle aux intérêts de cette congrégation lui donne droit à si juste titre.

Proposé par M. J. Doyle, secondé par Michael Cullen :

9. Que cette congrégation considère qu'il est de son devoir de saisir la présente occasion publique pour offrir au comité de direction de cette église un renouvellement de sa confiance, avec l'expression sincère de sa reconnaissance pour la manière fidèle et satisfaisante avec laquelle il a accompli les nombreux et importants devoirs confiés à son administration.

Proposé par M. M. Malone, secondé par M. J. Reilly :

10. Qu'une copie certifiée des résolutions ci-dessus soit transmise à Sa Grandeur l'Evêque catholique du diocèse, et aux éditeurs respectifs des différents papiers-nouvelles publics en cette cité, avec prière qu'il leur plaise accorder à cette congrégation la faveur d'une insertion dans leurs colonnes.

Les remerciements de l'assemblée furent alors votés à M. Power, pour sa conduite habile comme président.

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

(Signé,)

PATRICK LAWLOR,
Secrétaire.

(Signé,)

C. Secretan, Jr.

Québec, 17 avril 1836.

P. S.—M. Maguire s'est encore absenté depuis quelques minutes après midi jusqué vers deux heures P. M., et pendant ce temps mon clerc et une autre personne ayant affaire à lui furent obligés d'attendre, me faisant éprouver par là ainsi qu'à eux un grand inconvénient et une perte de temps.

J'avais oublié de mentionner que le capitaine du " Breadalbane," le jour que l'équipage, le capitaine et moi-même avons été retenus à attendre M. Maguire, le 25 du mois dernier, n'avait pas prouvé l'accusation portée par lui contre son équipage, et que M. Maguire à son grand déplaisir et avec beaucoup de répugnance fut obligé de décharger le dit équipage. C'est à la suite de cela que je fis émaner sept sommations contre le capitaine.

A son excellence le très-honorable James, comte d'Elgin et Kincardine, baron Elgin, C. C., gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur en chef dans et pour les provinces du Canada, de la Nouvelle Ecosse, du Nouveau Brunswick, et de l'Isle du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, e.c., etc., etc.

LA PETITION DE JAMES THOMPSON, GEORGE SIM, WILLIAM WASHER, HANS PETER NEILSON, FRANCIS LEACH, ET HENRY THOMPSON, MARINS, APPARTENANT AU BRIG " PERO" MAINTENANT DANS LE PORT DE QUEBEC,

REPRESENTE HUMBLEMENT :

Que vos pétitionnaires ont été sans cause ni raison, le second jour d'octobre courant, pendant qu'ils étaient à bord du dit vaisseau, mis de force sans aucun mandat, sous la garde d'un nombre d'hommes de police, assaillis et conduits dans les rues publiques jusqu'au palais de justice en cette cité, et là écroués sous verroux, dans une cage de bois, dans un endroit appelé le bureau de police.

Qu'après quelque temps, le capitaine du dit vaisseau, nommé Henry Wheeler, fit son apparition, accompagné d'un individu nommé Denis Maguire, un commerçant de marine, un parent, un client ainsi qu'un partisan politique de John Maguire, écuyer, l'inspecteur et surintendant de police pour cette cité. En ce moment le conseil de vos pétitionnaires ne se trouvant pas présent, vos pétitionnaires furent précipitamment mis hors de la cage par ordre du dit John Maguire, qui croyait avoir le temps de condamner vos pétitionnaires avant l'arrivée de leur conseil, et ils

furent mis en rang devant lui. Le dit John Maguire dans la vue d'arracher à vos pétitionnaires une admission calculée à leur nuire, et contrairement à son devoir de magistrat et à la loi, commença immédiatement à interroger vos pétitionnaires sur leur obligation de servir à bord du dit vaisseau, et il était à aider au dit John Wheeler à conduire sa poursuite contre vos pétitionnaires, quand le conseil de vos pétitionnaires entra dans la chambre, et alors le dit John Maguire se désista.

Que le dit John Maguire était évidemment irrité et déconcerté d'être contre-carré dans ses efforts pour condamner vos pétitionnaires afin de favoriser son parent et client susdit, en l'absence de leur conseil, envers lequel le dit John Maguire se conduisit de la manière la plus insultante durant le reste du procès.

Que le dit Henry Wheeler, après avoir été assermenté, fut interrogé par M. Allyn, son conseil, qui à ce moment entra et essaya de faire voir que quelques-uns de vos pétitionnaires avaient refusé de servir à bord du dit vaisseau, le dit second jour d'octobre courant, ce qui était entièrement faux, vu que pas un de vos pétitionnaires n'avait jamais refusé de faire aucune partie du service à bord du dit vaisseau, et qu'ils n'ont pas été appelés à faire le service à bord ce jour là. Que pendant tout le temps que le dit Henry Wheeler donnait son témoignage contre vos pétitionnaires, le dit John Maguire prit par écrit le dit témoignage, et que non content de cela, il faisait des questions directes lui-même au dit Henry Wheeler, dont il prenait des notes, se faisant ainsi de cette manière partie à la condamnation de vos pétitionnaires en faveur du dit Henry Wheeler, quoique ce dernier fut représenté par son conseil.

Que du moment que le dit John Maguire eut obtenu tout ce qu'il pouvait contre vos pétitionnaires, et que leur conseil commença à transquestionner les témoins en leur faveur, lui le dit John Maguire déposa sa plume, se renversa sur sa chaise, et refusa positivement, de la manière la plus impudente et la plus grossière, de prendre par écrit un seul mot du témoignage donné par le témoin en leur faveur, et le dit Henry Wheeler ayant, en réponse à une question soumise par leur conseil, admis que lui le dit Henry Wheeler, ne leur avait pas demandé de remplir aucune partie du service le jour en question (circonstance qui établissait immédiatement l'innocence de vos pétitionnaires, attendu que comme il leur était impossible de refuser de faire le service, il était par là admis qu'on ne leur avait demandé de le faire,) le dit John Maguire poussa la partialité et la malice jusqu'au point de refuser, d'une manière impertinente et péremptoire de prendre aucune note sur une telle admission.

Que le dit Denis Maguire, parent, client et partisan politique susdit, qui avait été présent pendant tout le temps que le capitaine avait été interrogé, fut alors produit pour rendre témoignage, qui à la connaissance de vos pétitionnaires est un faux témoignage, et qui ne correspondait pas au témoignage du dit capitaine.

Que là-dessus et sans accorder au conseil de vos pétitionnaires le temps d'adresser la parole au magistrat, comme il a droit de le faire en loi, ou d'interroger aucun témoin, le dit John Maguire, après avoir demandé à vos pétitionnaires s'ils étaient disposés à retourner au vaisseau, à quoi ils répondirent qu'ils ne croyaient pas retourner après avoir été ainsi traités, condamna vos pétitionnaires à un emprisonnement de vingt jours en la prison commune de ce district, la pénalité la plus sévère que la loi lui permet d'imposer, et accompagnant sa sentence d'expressions grandement injurieuses, et de menaces à l'adresse du conseil de vos pétitionnaires, auquel il fit observer d'une manière impudente que son avis à vos pétitionnaires était "inconvenant et malhonnête," et il le défia d'un ton menaçant d'oser encore donner pareil avis en sa présence, c'est-à-dire en la présence de lui le dit John Maguire.

Que vos pétitionnaires furent alors renvoyés dans la dite cage, sous verroux, et que quelque temps après le conseil de vos pétitionnaires, qui était en consultation avec vos pétitionnaires, fut encore de nouveau grossièrement insulté par le dit John Maguire, qui se donna le trouble de laisser sa chambre dans laquelle il se trouvait

dans le temps que le conseil de vos pétitionnaires s'était approché de vos pétitionnaires, uniquement dans le but de l'insulter, et il le menaça, et il ordonna à un des connétables de police qui se trouvait présent de le mettre à la porte du dit bureau, dans lequel le dit John Maguire n'avait alors aucune affaire, et où il ne vint que dans le but de lui engendrer querelle.

Que vos pétitionnaires ont été dans des cours de justice dans plusieurs parties du monde, mais qu'ils n'ont encore jamais été témoins d'une conduite si offensante, si tyrannique et si partiiale de la part d'aucun être vivant, et qu'ils ne croyaient pas qu'il existait sous la couronne de sa majesté un pays ou une conduite du genre de celle du dit John Maguire, en l'occasion en question, pût être tolérée, et surtout dans un endroit censé être une cour de justice.

Que par les lois de ce pays, ce n'est que dans les cas de félonie seulement qu'un magistrat a le droit, et seulement sous de certaines restrictions, d'examiner les parties accusées. Dans les délits ou en tous autres cas criminels ou quasi criminels, il n'existe aucun droit de ce genre. Cependant quoique le dit John Maguire sache que c'est contraire à son devoir et hautement inconvenant de sa part, comme dans le cas actuel, le dit John Maguire y persiste, et est dans l'habitude journalière de tendre des pièges aux personnes amenées devant lui, afin de les faire se compromettre sans même qu'elles connaissent le sens des questions ou sans même qu'elles le comprennent. Qu'une semblable manière de procéder ne tend pas seulement à détruire la liberté du sujet, mais sert aussi à déverser de l'opprobre et de l'odieux sur l'administration de la justice, et qu'on devrait y mettre ordre.

Que comme c'est arrivé dans le présent cas, en violation de son devoir et de son impartialité comme juge de paix, le dit John Maguire est dans l'habitude de jouer le rôle de conseil des poursuivants, contre des personnes pauvres amenées devant lui, qui n'ont pas les moyens d'employer un avocat pour les défendre, et qui se trouvent ainsi par l'intervention inconvenante et officieuse de la personne qui par la loi est leur protecteur, sous le coup de sa partialité et de son pouvoir.

Que parce qu'autrefois il était intimement concerné dans les intérêts maritimes de ce port, et qu'à raison de la manière en laquelle il était concerné dans ces intérêts (choses qui, comme vos pétitionnaires sont portés à le croire, ne sont pas venues à la connaissance des conseils de sa majesté lors de la nomination à la dite charge, vu leur arrivée récente à Québec,) le dit John Maguire était entièrement disqualifié pour être nommé à la dite charge.

Que le caractère et les dispositions si intolérablement tyranniques et violentes du dit John Maguire, qui avant sa nomination avait commis des assaults publics sur diverses personnes de la plus haute respectabilité, une de ces personnes étant actuellement juge de circuit, et une autre un des membres du conseil de ville, et qui depuis sa nomination comme magistrat de police, sans la moindre cause ou justification, insulta d'une manière impertinente dans un endroit où il avait autant de droit de se trouver que lui-même, un des juges de paix de sa majesté, rendent également le dit John Maguire incapable d'occuper la dite charge d'avantage.

Que la manière dont le dit John Maguire est dans l'habitude journalière de décider les causes à lui soumises, renvoyant la plus grande partie du temps des personnes qui devraient être condamnées, et condamnant des personnes innocentes à des punitions au-delà de toute raison et justice, et infligeant des pénalités insignifiantes pour la commission d'actes atroces le signale comme un homme sans jugement ou sans discrétion et incapable, ou se refusant de distinguer le bien et le mal.

Qu'il y a une telle absence de discrétion de la part du dit John Maguire dans l'application des punitions, que vos pétitionnaires croient qu'ils peuvent sûrement affirmer que dans toutes les condamnations pour absence sans permission et pour refus de faire le service rendues par lui depuis sa nomination, à la suite desquelles

les matelots ont été emprisonnés, il ne s'en trouve pas une dans laquelle il n'ait pas infligé la plus forte pénalité que la loi lui donne le pouvoir d'imposer, punissant ainsi des individus sans distinction et sans établir de différence entre une offense et une autre, comme si elles étaient toutes semblables, et toutes d'une horrible nature.

Qu'en conséquence d'une pareille conduite, le dit John Maguire ne devrait pas occuper plus longtemps la dite charge, mais devrait être de suite destitué d'icelle.

Que vos pétitionnaires sont prêts et désireux de prouver toute et chacune des accusations portées dans la présente requête contre le dit John Maguire, si on leur permet de le faire.

C'est pourquoi vos pétitionnaires prient humblement que pour les raisons qui précèdent, il plaise à votre excellence faire instituer une enquête sur la conduite du dit John Maguire touchant l'exercice de ses devoirs, dans la vue de faire ce qui en loi et en justice peuvent convenir, quand la vérité des dits accusations aura été constatée.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

JAMES THOMPSON,
GEORGE SIM,

sa

WILLIAM x WASHER,
marque

sa

JAMES PETER x NEILSON,
marque

sa

HENRY x THOMSON,
marque

sa

FRANCIS x LEACH,
marque

Québec, 7 octobre 1852.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET DU SURINTENDANT DE POLICE.

Québec, 15 octobre 1852.

MONSIEUR.—J'ai eu l'honneur de recevoir le mémorial de James Thompson et autres, marins, appartenant au vaisseau "Pero," (Henry Wheeler, capitaine,) se plaignant de leur emprisonnement dans la prison commune de ce district pour le terme de vingt jours, conformément à la conviction et à la sentence rendues par moi pour refus de service le deux courant, ainsi que d'autres matières avec l'ordre de son excellence de faire telles observations, que je pourrais désirer faire.

Conformément à l'ordre de son excellence, je prends la liberté de dire que le capitaine du "Pero," le deux du courant, se plaignit à moi que les pétitionnaires, matelots engagés à son vaisseau pour venir à Québec et retourner en Angleterre, avaient refusé de faire le service, et il obtint de moi un mandat pour leur arrestation; amenés devant moi ils furent convaincus de l'offense dont ils étaient accusés, sur la preuve la plus claire possible. Il ne fut pas seulement prouvé qu'ils avaient refusés de remplir leurs devoirs ce jour-là, mais qu'ils avaient refusé à compter du jour précédent de remplir aucun devoir à bord de leur vaisseau.

Après conviction, pour la première offense, je leur demandai s'ils désiraient retourner au service, ayant en vue de les renvoyer à bord de leur vaisseau s'ils eussent consenti à travailler, et ils auraient probablement consenti à le faire, si M. Charles Secretan, avocat, qui agissait en qualité de leur procureur, ne leur eût pas dit, en présence de la cour, de ne pas le faire. Conséquemment si les pétitionnaires ont été condamnés à l'emprisonnement, c'est pour avoir suivi le mauvais conseil de M. Charles Secretan.

J'inclus aussi une lettre de M. Alleyn, qui comparaisait au nom du capitaine du vaisseau, en l'occasion en question.

Je ne suppose pas que son excellence désirerait que je fis beaucoup d'attention aux autres matières alléguées dans ses grossières pages remplies d'injures. Je dois cependant observer que le mémorial en question, quoique paraissant venir de James Thompson et autres, a été rédigé par M. Charles Secretan, leur procureur, dont le bon sens peut être bien raisonnablement et bien sérieusement mis en doute. Il parle de décisions légales, manque de jugement, de caractère et de discrétion. Si en pareilles matières mes vues avaient quelque chose d'analogue à celles de M. Secretan, j'en serais certainement alarmé.

Un paragraphe de son mémorial, dans lequel il est dit que M. Denis Maguire, commerçant de marine, témoin interrogé dans l'affaire des pétitionnaires, est mon parent, mon client et mon partisan politique, peut être pris comme un échantillon du tout. La vérité est que M. Maguire, un citoyen très-respectable, ne m'est pas parent, et que je n'ai pas, à part mes enfants, à Québec, de parents portant mon nom. Dans la charge que j'occupe aujourd'hui, je ne puis avoir ni clients ni partisans politiques.

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

J. MAGUIRE.

E. Parent, écuyer,
Assistant Secrétaire,
Etc., etc., etc.

Québec, 14 octobre 1852.

CHER MONSIEUR,—Relativement à la poursuite intentée devant vous, il y a quelques jours, par le capitaine Wheeler, du vaisseau "Péro," contre quelques-uns des matelots de l'équipage pour refus de devoir, et dans laquelle j'ai comparu au nom du capitaine, la preuve sur laquelle les matelots ont été convaincus, m'a paru bien conclusive. Il fut prouvé aussi, non seulement par le capitaine Wheeler, mais aussi par M. Denis Maguire, de cette cité, que quand le bâtiment à vapeur aborda pour touer le vaisseau vers l'endroit du lest, les hommes n'étaient pas prêts à lever l'ancre, qu'ils arrivèrent vêtus de leurs meilleures hardes, et sur l'ordre du capitaine Wheeler de faire le service, l'un d'eux agissant en qualité d'orateur, répondit qu'ils n'entendaient plus travailler. Il fut de plus établi qu'ils avaient le jour précédent négligé de faire leur devoir.

Les hommes même dans le bureau paraissaient bien excités, et le fait de leur refus de retourner à bord de leur vaisseau démontrait le motif qui les poussait. Il serait peut-être cependant injuste de tirer des conclusions contre eux à raison de ce refus, en autant que c'était plutôt le fait de leur procureur, M. Secretan, que le leur propre, car lorsque la question leur fut faite par vous-même, pour savoir s'ils retourneraient, ce monsieur, avant qu'ils eussent le temps de répondre intervint, et leur dit de ne pas retourner à bord.

Je ne crois pas qu'une action plus claire put être portée contre ces hommes.

Je suis, cher Monsieur,
Votre, etc.,

(Signé,) C. ALLEYN.

A son excellence le très-honorable James, comte d'Elgin et Kincardine, Baron Elgin, C. C., 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.

**LA PETITION DE GEORGE DAVIES, MATELOT D'UN NAVIRE ENGAGÉ
DANS LE SERVICE MARCHAND DANS LE PORT DE QUEBEC,
APPELE "MARGARET,"**

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que dans la matinée du vendredi dernier, le dix-septième jour du mois de septembre, votre pétitionnaire, qui se trouvait alors dans la maison d'un nommé Ross McCabe, épicier de la rue Champlain, entendant du bruit dans la rue, sortit et aperçut deux personnes qui étaient, comme il l'apprit ensuite, Henry Brown et John Copp, et qu'il n'avait jamais vues auparavant, elles étaient dans un état d'ivresse et parlaient à une autre personne. Le pétitionnaire voyant que ces deux personnes qui lui parurent alors être des soldats de terre, étaient incapables de se protéger elles-mêmes, aida à les amener dans la cour de M. McCabe. Là votre pétitionnaire qui avait lui-même pris quelques verres de liqueur commença à converser avec eux sans toutefois leur demander qui ils étaient. Quelque temps après une personne d'une apparence militaire, un sergent, qui cachait qui il était, entra dans la cour et après avoir traité votre pétitionnaire et s'être traité lui-même d'un verre de brandy pur sortit en compagnie des dits John Brown et John Copp, et votre pétitionnaire par curiosité les suivit, et reçut beaucoup d'impertinences et d'injures de la dite personne à l'apparence militaire, qui finalement donna l'ordre que votre pétitionnaire fut mis sous garde, en disant à quelques personnes apparemment sous son commandement de prendre votre pétitionnaire, et que, et que si elles ne pouvaient pas avoir son corps de lui apporter ses jambes dans tous les cas.

Que là votre pétitionnaire fut rudement et violemment saisi et empoigné par les dites personnes et amené au bureau de police en cette cité où il fut jeté dans une espèce de cabane qui y est placée et qui donne au dit bureau de police plus l'apparence d'une cour d'inquisition que d'une cour de justice.

Que jusqu'au moment où il fut traîné au bureau de police susdit pas un mot n'avait été échangé soit entre les dits Henry Brown et John Copper ou entre aucune autre personne ou personnes que ce soit, et votre pétitionnaire, et pas un mot de preuve n'a été produit lors du procès ci-après mentionné, pour établir le contraire, et qui aurait fait croire à votre pétitionnaire, ou lui aurait fait connaître que les dits Henry Brown et John Copp, ou l'un d'eux, étaient ou avaient jamais été des personnes engagées dans la marine de sa majesté. Leurs habillements étaient semblables à ceux des soldats de terre, et votre pétitionnaire les considéra comme tels, comme l'a fait un des témoins interrogés, un homme respectable dont votre pétitionnaire ne se rappelle pas le nom.

Que votre pétitionnaire a été par ordre de John Maguire, écuyer, agissant en sa qualité de juge de paix pour le district de Québec, jeté en prison où le jour suivant on lui signifia quatre sommations différentes à la poursuite de M. Russell, le chef de police de cette ville, dans lesquelles il était accusé d'avoir illégalement engagé les dits Henry Brown et John Copp à désertier et abandonner leurs devoirs.

Que mardi dernier, votre pétitionnaire fut jugé par et devant le dit John Maguire, qui le vingt-trois septembre courant, trouva votre pétitionnaire coupable et le condamna à payer une amende de vingt-louis, que n'ayant pas, le dit John Maguire en conséquence condamna votre pétitionnaire à être emprisonné dans la prison commune du district pendant l'espace de deux mois, c'est-à-dire, jusqu'au vingt-trois novembre prochain, époque où la navigation sera complètement close, et votre pétitionnaire jeté dans les rues au commencement d'un hiver canadien, sans aucune ressource; le dit John Maguire en même temps observa, soit par ironie ou autrement, votre pétitionnaire ne saurait le dire, qu'il ne condamnait votre pétitionnaire qu'à ce court emprisonnement afin qu'il pût avoir le temps de trouver un navire.

Que lors du jugement de la poursuite en question, comme ça toujours été le cas dans presque toutes les affaires portées devant lui, depuis sa nomination à la charge d'inspecteur et de surintendant de police, contrairement aux désirs et aux représentations de quelques-uns des citoyens les plus respectables de Québec, le dit John Maguire a agi et s'est comporté de la manière la plus intolérante et la plus tyrannique, foulant à ses pieds les droits les plus sacrés de votre pétitionnaire et de son conseil, et faisant voir par sa conduite depuis le commencement des procédés, qu'il était déterminé à convaincre votre pétitionnaire, soit dans le but et avec l'intention de s'attirer les bonnes grâces des officiers du sloop-à-vapeur de sa majesté " Buzzard," ou celles du gouvernement, à la demande duquel, comme le conseil conduisant la cause, Dunbar Ross, écuyer, l'avait emphatiquement rappelé, la poursuite était instituée, votre pétitionnaire ne saurait le dire positivement.

Que les dits Henry Brown et John Copp, ayant été aperçus en cour par le conseil de votre pétitionnaire, furent amenés par lui et examinés comme témoins, et tous deux déclarèrent qu'ils n'avaient jamais été engagés en quelque manière que ce fût, soit directement ou indirectement par votre pétitionnaire à abandonner leur poste en aucun temps; que votre pétitionnaire leur était inconnu, et qu'ils étaient si ivres lorsqu'ils étaient dans la cour du nommé McCabe, qu'ils ne se rappelaient même pas la présence de votre pétitionnaire en ce lieu. Conséquemment comment était-il possible que des hommes dans un semblable état d'ivresse, à ne pas seulement se rappeler la présence de votre pétitionnaire, pussent se laisser engager ou influencer en aucune manière par votre pétitionnaire pour consentir à commettre un acte légal ou illégal. Votre pétitionnaire ne saurait le comprendre, quoique cependant il ait été trouvé coupable par John Maguire, de la commission d'une offense dont il ne pourrait pas être coupable, à moins qu'il n'eût eu quelque objet doué de sentiment ou d'intelligence sur lequel il aurait pu exercer son influence. Il est impossible de persuader à un individu qui ne comprend pas ce que vous lui demandez de faire, d'accomplir un acte donné.

Que sur la production d'un témoignage semblable non contredit et intact, faisant voir le véritable côté de la cause, témoignage donné sans espérance d'aucune récompense, ayant été prouvé que les dits Henry Brown et John Copp avaient déjà été trouvés coupables d'avoir abandonné leur poste, et conséquemment qu'ils n'avaient aucun intérêt à protéger votre pétitionnaire, il était du devoir du dit John Maguire d'acquitter immédiatement votre pétitionnaire, et de le décharger de l'accusation portée contre lui.

Que le dit John Maguire, en condamnant votre pétitionnaire en la manière et sous les circonstances sus-mentionnées, contrairement à la preuve et en contradiction du témoignage le plus direct et le plus positif en faveur de votre pétitionnaire, a condamné votre pétitionnaire à une punition bien grave, punition à

laquelle votre pétitionnaire a le droit de demander un remède, et qu'il a, en outre été coupable d'une violation de son devoir comme juge de paix, ce qui laisse voir qu'il est entièrement incapable de remplir la situation que lui a conférée le gouvernement de sa majesté, ou de faire partie de la commission de la paix de sa majesté.

Que depuis la nomination du dit John Maguire à la dite charge de la plus haute importance, et en vertu de laquelle il est à chaque jour et même à chaque heure appelé à exercer les fonctions les plus importantes, la confiance que les sujets de sa majesté mettaient jusqu'à ce jour dans l'administration de la justice en ce département, a été complètement détruite, vu que le dit John Maguire est dans l'habitude de rendre des jugemens touchant les intérêts des individus et contraires à la loi, la justice et le sens commun.

Que depuis sa nomination à la dite charge, le dit John Maguire s'est fait une habitude de favoriser ses amis et partisans politiques dans l'accomplissement de ses devoirs, qu'il a malicieusement et sciemment permis à des personnes contre lesquelles des accusations de félonies avaient été portées, d'échapper à la justice, et qu'il s'est rendu coupable de la conduite la plus oppressive, quand l'occasion s'est présentée de se mettre dans les bonnes grâces de personnes avec lesquelles il n'avait pas d'autres moyens de faire connaissance qu'en prostituant sa charge; qu'il a, dans la vue de faire connaissance avec un colonel d'artillerie et quelques-uns de ses officiers, arrêté un monsieur respectable, un avocat, l'obligeant illégalement et sans raisons suffisantes, de donner un cautionnement de cent louis, et deux cautions de cinquante louis chaque, de garder la paix, sous prétexte qu'en adressant une lettre à un des officiers il avait commis une violation de la paix.

Ou'en exigeant un cautionnement à un montant de cent louis dans une affaire d'une prétendue violation de la paix, qui n'avait jamais eu lieu, le dit John Maguire s'est exposé à être mis en accusation, et qu'il a ravalé le siège de la justice qu'il a juré d'administrer impartialement et sans faveur.

Que le dit John Maguire s'est fréquemment rendu coupable de priver des personnes accusant et accusées de félonies, du droit et privilège d'être assistées de leurs conseils en loi, à des enquêtes secrètes tenues par lui à huis clos, contrairement à l'usage suivi dans la Grande Bretagne en pareilles circonstances, et évidemment dans la vue d'amener d'infortunés prisonniers à faire des aveux ou admissions contre leur intérêt, s'il découvrait que c'étaient des personnes qui lui avaient fait opposition dans les élections, ou de leur permettre d'échapper à la punition s'il était bien disposé en leur faveur. Que le dit John Maguire est dans l'habitude de dévier de cette pratique, chaque fois qu'un avocat qu'il désire favoriser se trouve concerné dans une cause, et qu'il lui permet d'être présent à telles enquêtes, se servant ainsi de son influence officielle avec caprice, partialité, et de manière à engager les membres de sa profession légale à lui servir d'instrumens.

Que le dit John Maguire est dans l'habitude de rendre des jugemens en contradiction directe les uns avec les autres, suivant qu'il désire favoriser ou opprimer les parties, et qu'en outre à cause de son ignorance des principes les plus faciles de la loi, il est incapable de remplir les devoirs du dit bureau.

Que le dit John Maguire, dans sa détermination de décider contre des personnes en particulier, a été jusqu'à refuser publiquement de prendre le témoignage favorable à une personne accusée, dans une action portée par certains officiers militaires, quoique cette preuve fut parfaitement légale, seulement parce qu'il était décidé d'avance de condamner cette personne, et que cela ne devait pas servir dans aucune procédure subséquente en faveur de l'accusé.

Que le pétitionnaire de votre excellence est prêt et désireux de prouver toutes et chacune les accusations portées en la présente requête contre le dit John Maguire, si votre excellence le lui permet.

Pourquoi votre pétitionnaire demande que, pour les causes susdites, il plaise à

votre excellence faire instituer une enquête sur la conduite du dit John Maguire, et sur son habileté à continuer à occuper la dite charge d'inspecteur et surintendant de police et de juge de paix pour le dit district de Québec, d'accorder et octroyer à votre pétitionnaire le pardon de votre majesté pour ce qui reste de son temps d'emprisonnement comme susdit, illégalement et injustement imposé sur lui par le dit John Maguire, et d'adopter telles autres mesures relativement au dit John Maguire, que votre excellence pourra trouver justes et raisonnables.

Et le pétitionnaire de votre excellence ne cessera de prier.

(Signé,) GEORGE DAVIES.

Québec, 27 septembre 1852.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET DU SURINTENDANT DE POLICE.

QUEBEC, 16 octobre 1852.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le mémoire de George Davies que vous m'avez envoyé il y a quelques jours, avec les observations ci-jointes :

Le pétitionnaire fut amené devant moi le 23 ultimo, accusé d'avoir engagé un nommé Brown, matelot, et appartenant au brig de Sa Majesté "Buzzard" alors dans le port de Québec, en réparation, à laisser le service. L'offense fut prouvée être grave à mon entière satisfaction, et en conséquence le pétitionnaire fut trouvé coupable et condamné à payer la somme de vingt louis sterling et les frais, et à défaut de paiement fut emprisonné dans la prison commune de ce district pour le terme de deux mois.

La pénalité que la loi a fixé pour l'offense est la somme de vingt louis (que le juge qui condamne n'a pas le droit de réduire), et si elle n'est pas payée elle est changée en un emprisonnement n'excédant pas le terme de six mois.

Vu la saison avancée de l'année vers laquelle le pétitionnaire fut condamné, et prenant en considération l'époque à laquelle l'hiver commence en Canada, le terme de l'emprisonnement fut réduit à deux mois afin que le pétitionnaire, après avoir subi sa sentence, put se procurer un vaisseau, et quitter le pays, s'il est matelot, comme il l'a avancé.

Considérant la gravité de l'offense, la preuve positive établissant la culpabilité du pétitionnaire, et la courte période d'emprisonnement à laquelle il est condamné, je ne pourrais consciencieusement recommander la demande du pétitionnaire pour pardon, ni aucun adoucissement de sa sentence, à la considération favorable de son excellence le gouverneur général.

J'ai fait part de la pétition de Davies à M. Ross, qui conduisit la poursuite ; et j'inclus ses observations.

Je puis ajouter que c'est encore une autre des pétitions de M. Charles Secretan, au bas de laquelle il a mis la signature de George Davies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obeissant serviteur,

(Signé,) J. MAGUIRE.

QUEBEC, 15 octobre 1852.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour, contenant une pétition d'un nommé George Davies (marin) à son excellence le gouverneur général, qui attaque le jugement que vous avez rendu dans la

cause de R. H. Russell, *quitam*, contre le pétitionnaire, accusé d'avoir engagé un matelot nommé Henry Brown, appartenant au brig de sa majesté "Buzzard," à désertier le service de sa majesté; et se plaignant aussi de votre conduite contre le pétitionnaire et son conseil dans le cours de l'audition de la cause; et demandant mon opinion quant à la justice d'une pareille accusation, en autant que les raisons alléguées sont arrivées à ma connaissance.

En réponse je dois dire, relativement à la première accusation, qui a trait à votre décision judiciaire dans la cause, que je considère cette décision entièrement onforme à la preuve produite, qui n'a pas été contestée et qui était incontestable, le dessein de Davies (établi en outre par une preuve circonstanciée) ayant été prouvé par ses propres aveux et par sa conduite, au moment de la découverte des deux déserteurs dans la cour de Ross McCabe; et comme il n'y avait aucune foi à ajouter au témoignage des deux déserteurs qui déclarèrent qu'ils étaient parfaitement hors de leur raison dans le temps, pour avoir bu des liqueurs enivrantes, et qu'en conséquence ils ne pouvaient pas se rappeler aucunes des circonstances se rattachant à leur désertion, (laquelle, on doit s'en rappeler, eut lieu en même temps de deux postes différents dans les environs du vaisseau, mais d'où ils se voyaient l'un et l'autre) pour cette raison (c'est-à-dire l'état d'ivresse absolue dans lequel ils se trouvaient) je ne les ai pas interrogé comme témoins de la part du poursuivant.

Quant à la seconde accusation qui a trait à votre propre conduite, je suis positif à dire que je n'ai certainement rien aperçu dans tout le cours du procès qui soit de nature à justifier les imputations contenues dans la pétition.

Je désire ajouter que l'insinuation qui semble avoir originé dans ce que j'ai dit quant à la poursuite, savoir, qu'elle était portée à la demande du gouvernement, est fondée sur une entière méprise des faits.

J'ai dit en plaidant la cause (après la clôture de la preuve) qu'en autant que la poursuite était portée à la demande du gouvernement, j'aurais cru de mon devoir de ne pas insister à demander une condamnation, si j'eus considéré que la preuve était douteuse.

Je suis, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé.)

DUNBAR ROSS.

John Maguire, écuyer.

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

LA PETITION DE JOHN DONNELLY, DE QUEBEC, HOTELIER ET BOULANGER,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT:

Que votre pétitionnaire est actuellement et a depuis longtemps été dans l'emploi de M. Hetherington de cette cité, boulanger, et qu'il approvisionne ses pratiques, dont l'un est John Young, écuyer, avocat, résidant dans la rue St. Louis.

Qu'à l'époque de l'affaire ci-après mentionnée, M. Young était et est encore detté envers M. Hetherington de la somme de £7 pour du pain à lui fourni, et que quelques jours auparavant, le pétitionnaire de votre excellence, auquel M. Hetherington avait donné l'ordre de ne plus délivrer de pain à M. Young avant qu'il eût payé ce qui était dû, fit des remontrances à M. Hetherington en faveur de M.

Young, remarquant qu'il n'était pas à supposer qu'un homme de son rang et de sa profession éviterait de payer ses justes dettes, et par ce moyen là engagea M. Hetherington à continuer à lui délivrer du pain comme de coutume.

Que dans l'après-midi du vingt-cinq janvier dernier, votre pétitionnaire alla comme de coutume chez M. Young pour lui livrer du pain. La servante vint à la porte, et fit observer qu'un pain que votre pétitionnaire lui avait donné n'était pas frais, à quoi votre pétitionnaire répondit qu'il était frais, mais ne le paraissait pas, vu la gelée qui l'avait fait durcir, et que c'était un des plus frais que nous eussions. Pendant que votre pétitionnaire parlait à la servante, M. Young se mit au haut de l'escalier, et cria sur un ton bien insultant à votre pétitionnaire, "sortez de ma maison, vous, chien insolent." A cela votre pétitionnaire répliqua (comme c'était le cas,) qu'il ne faisait pas de bruit. Sur quoi M. Young descendit les marches de l'escalier, et assaillit votre pétitionnaire, qui, après avoir fait sa marque ordinaire pour le pain qu'il laissait, se prépara à sortir aussi promptement qu'il le pût. M. Young poussa violemment votre pétitionnaire hors de sa maison, et fit voler la porte avec une telle force qu'elle ne se ferma pas, mais qu'elle rebondit en arrière. Votre pétitionnaire se voyant ainsi assailli sans aucune cause, et cela par une personne qu'il venait de protéger, naturellement se sentit blessé et provoqué dans ses sentiments, et se retournant et voyant que la porte de la salle était ouverte, il ne put s'empêcher d'observer à M. Young qu'il lui conviendrait mieux de payer son pain que de traiter votre pétitionnaire de cette manière. Cette observation, comme votre pétitionnaire le croit, ne fut entendue de personne autre que de M. Young, qui était alors en dedans de la porte; pas une âme en dehors ne fut attirée, encore bien moins dérangée par cette observation. En autant que votre pétitionnaire a pu le voir, il n'y avait personne dans la rue, dans ce temps là. près de la maison de M. Young, et il n'y eut ni bruit ni trouble de créé.

Que dans le but de se venger de votre pétitionnaire, M. Young se rendit chez son ami M. Maguire, l'inspecteur de police, (en faveur duquel M. Young vota à la dernière élection municipale,) et il obtint de lui un mandat contre votre pétitionnaire, l'accusant d'avoir "entre les heures de midi et une heure P. M., le vingt-cinquième jour de janvier courant, fait du trouble et du bruit dans la rue St. Louis, en cette cité, en criant, contre la forme de l'ordonnance en tel cas faite et pourvue; savoir, une ordonnance faite et passée en la seconde année du règne de sa majesté chapitre second, intitulé, "Acte pour établir un système efficace de police dans les cités de Québec et Montréal."

Que le jour suivant, le dit M. Maguire, sur le témoignage de M. Young seulement, qui n'a pas et qui ne pouvait pas prouver qu'il y eut du trouble ou du bruit dans la rue, ou que votre pétitionnaire avait crié comme il en était accusé, condamna votre pétitionnaire à la pénalité de cinq chelins courant, que votre pétitionnaire fut alors et là forcé de payer plutôt que d'être emprisonné pour le terme de quarante-huit heures, auquel emprisonnement il était condamné par M. Maguire s'il ne payait pas la dite somme.

Que par la dite condamnation M. Maguire a démontré une ou deux choses, savoir, qu'ou il était entièrement ignorant de la loi (vu qu'il n'y a pas d'offense du genre de celle dont votre pétitionnaire a été trouvé coupable) ou bien qu'afin d'obliger un ami ou un partisan politique, il est prêt à prostituer sa charge et à violer la loi.

Qu'à la dernière élection de la cité, dans laquelle M. Maguire n'a pas réussi, votre pétitionnaire a voté en faveur de M. Stewart, le membre actuel.

Que par la neuvième section de la dite ordonnance, il y a une offense énoncée comme suit: "les personnes qui s'amuseront dans les rues et chemins, obstruant le passage, en criant ou se servant d'un langage insultant envers les passants," et n'ayant jamais été prouvé ou même reconnu sous serment par M. Young; ou aucune autre personne, qu'aucune personne ou personnes que ce soit, dans la rue n'avaient été obstruées, insultées, ou incommodées par votre pétitionnaire, aucune

offense connue en loi, n'avait conséquemment été commise par votre pétitionnaire, et la condamnation de votre pétitionnaire par M. Maguire est un acte illégal et tyrannique, et pour laquelle le dit M. Maguire devrait être purgé en justice.

Que c'est un sujet d'alarme pour les sujets de sa majesté de voir qu'une personne à laquelle la loi confie tant de pouvoir qu'à M. Maguire, montre assez peu de respect pour son caractère professionnel ou pour les droits et les libertés du public pour commettre de tels actes.

Que le dit M. Maguire est dans l'habitude presque journalière de commettre de semblables actes de tyrannie et d'oppression, et qu'une enquête devrait être tenue sur sa conduite.

Pourquoi votre pétitionnaire prie humblement que vu qu'il a été illégalement, forcé et tyranniquement dépouillé de la somme de quinze chelins sous la crainte de l'emprisonnement, il plaise à votre excellence, les faire restituer à votre pétitionnaire.

Et le pétitionnaire de votre excellence ne cessera de prier.

(Signé,)

JOHN DONNELLY,

No. 2, rue Ste. Anne, Québec.

Québec, 3 février 1853.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET DU SURINTENDANT DE POLICE,
QUÉBEC, 9 mai 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception en date samedi, de la pétition ci-incluse de John Donnelly, se plaignant de sa condamnation devant moi le 26 janvier dernier, et je prends la liberté de dire en réponse :

Que le pétitionnaire fut amené devant moi le 26 janvier, sous l'accusation d'avoir causé du trouble et du bruit dans la rue St. Louis en cette cité, en criant, et qu'il a été dûment trouvé coupable de cette offense et condamné à payer une amende de quinze chelins avec les frais, ou à être emprisonné pendant le terme de quarante heures dans la prison de ce district.

On trouvera l'offense dans la 9e section de l'ordonnance de police, 2e Vict. chap. 2, et les personnes trouvées coupables d'aucune offense en vertu de cette ordonnance, ont, si elles se trouvent lésées par telle conviction un appel aux sessions trimestrielles, voir 7 Victoria, chap. 21, section 4.

Il n'est pas difficile de découvrir en cette pétition, une ressemblance commune avec d'autres qui l'ont précédée.

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

(Signé,)

JOHN MAGUIRE.

Etienne Parent, écuyer,
Assistant Secrétaire,
etc., etc., etc.

Québec, 7 mai 1853.

MONSIEUR,—J'ai lu la pétition de John Donnelly dressée à son excellence le gouverneur général, se plaignant de votre conduite comme inspecteur et surintendant de police, dans laquelle ma conduite se trouve attaquée jusqu'à un certain point, et que vous avez eu la bonté de me communiquer.

Je ne me serais pas cru tenu de faire quelques observations sur les assertions faites dans ce document, si je n'avais pas été convaincu que les représentations mensongères contenues en cette pétition ne provenaient pas du pétitionnaire, mais d'un membre intrigant et malicieux de la profession, qui oblieux du respect qu'il doit au corps dont il fait partie, déjà en plus d'une occasion s'est exposé à l'animadversion sévère mais bien méritée, par son habitude d'établir des plaintes de ce genre sur une base aussi peu solide.

Quant au prétendu refus de M. Hetherington, de me fournir du pain, je remarquerai seulement que ces assertions n'ont aucun fondement, et servent purement à prouver la malice que contient la pétition entière.

Le 25 février, jour auquel il est référé dans la pétition, j'entendis un bruit et des mots prononcés bien haut et sur un ton de colère dans mon passage, et après m'être informé, je m'aperçus que c'était le pétitionnaire qui se servait d'un langage grossier envers une de mes servantes, chose qui était déjà arrivée plus d'une fois ; je lui ordonnai de se taire ou de sortir de la maison, ce qu'il fit immédiatement, sans que je l'aie assailli ni mis à la porte, mais ce que j'aurais certainement fait s'il ne fut pas sorti ; quand il fut dans la rue, il commença à m'insulter de la manière la plus outrageante, en causant du bruit et du trouble dans la rue, dérangeant le public en général, en conséquence de quoi je le fis arrêter.

Quant à la fause imputation qu'il cherche à jeter sur mes motifs, par rapport à mon vote à la dernière élection, elle est digne de la source d'où elle provient, et elle ne peut être traitée qu'avec le mépris que le caractère et la conduite générale de son auteur méritent à juste titre.

Je regrette d'avoir tant empiété sur votre temps à propos d'un sujet qui ne mériterait que mon mépris s'il n'était pas évident d'après la teneur entière de la pétition, que le grief supposé par le pire des motifs, a été établi d'après de fausses représentations d'un homme violent et ignorant, dans le simple but de servir de sujet de calomnies et de faussetés à un homme qui n'ayant pas l'honnêteté suffisante pour agir honorablement, ni assez de courage pour avouer des démarches méprisables, est dans l'habitude d'essayer à vilipender le caractère de ceux qui ne veulent pas faire société avec lui au moyen d'attaques cachées et sans fondement, lancées contre des personnes qui ne connaissent même pas le sens ou la portée des assertions qu'on leur prête.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

JOHN YOUNG.

John Maguire, écuyer,
Québec.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Québec, 12 mai 1853.

MONSIEUR,—Relativement à votre pétition dans laquelle vous vous plaignez d'avoir été illégalement et tyranniquement condamné à payer une amende et des frais, se montant à la somme de quinze chelins, par John Maguire, écuyer, inspecteur et surintendant de police de cette cité, et demandant le remboursement d'icelle, j'ai ordre du gouverneur général, de vous informer que ce n'est pas un sujet dans lequel l'autorité de l'exécutif pourrait intervenir avec convenance, en

autant, que si vous vous croyez lésé par la sentence des magistrats, la loi vous offre un recours par un appel à la cour des sessions trimestrielles.

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

(Signé,)

A. N. MORIN,
Secrétaire.

M. John Donnelly,
No. 2, rue Ste. Anne, Québec.

Québec, 4 Avril 1853.

MONSIEUR.—Je regrette de me trouver dans l'obligation d'attirer votre attention sur la manière dont j'ai été traité par l'inspecteur et le surintendant de police, John Maguire, écuyer. Vendredi matin, le 1er du courant, me trouvant dans le bureau de police, M. Maguire me fit demander dans la chambre des magistrats, et m'adressa la parole dans les termes suivants: "Vous verrez, monsieur, à ce dont on a besoin pour la police riveraine, quatre chaloupes." Je lui répondis de la manière la plus paisible, que c'était le nombre que j'avais l'intention de recommander. Je fus interrompu par M. Maguire qui me dit: "Je n'ai pas besoin de vos recommandations, monsieur," et je répliquai: "Est-ce que vous ne me permettez pas de parler sans m'insulter de la manière dont vous avez l'habitude de le faire?"—"Non monsieur, vous ne parlerez pas, silence monsieur, je ne vous permettrai pas de parler d'une manière irrespectueuse." Je répondis avec le même ton modéré de voix, quoique j'étais beaucoup affecté de voir qu'en disant que j'avais l'intention de recommander au gouvernement d'employer quatre chaloupes au lieu de cinq, j'avais manqué de respect surtout dans un temps où l'on s'attendait que la flotte du printemps serait moindre que celle de l'année précédente.

En différentes occasions j'ai été traité de la manière la plus grossière, et cela à dater de quelques jours après que M. Maguire eût assumé les devoirs de sa charge. Il y a maintenant plus de quinze ans que je remplis les devoirs de la charge que j'occupe, et il ne s'est jamais élevé une seule plainte contre moi. Pendant ces temps là j'ai servi sous deux commissaires de police, W. F. Coffin, écuyer, et le colonel Ermatinger, trois inspecteurs et surintendants de police, T. A. Young, écuyer, J. A. Taschereau, écuyer, et W. K. McCord, écuyer, de chacun desquels je puis obtenir des témoignages. Je puis aussi renvoyer avec confiance à l'honorable R. E. Caron, qui fut pendant longtemps maire de cette cité, et aussi au monsieur qui lui succéda dans cette charge, G. O'Kill Stuart, écuyer, et l'honorable N. F. Belleau.

J'ai reçu des remerciements de la chambre de commerce, alors sous la présidence de l'honorable W. Walker, accompagnés d'une récompense de quarante louis, et en trois occasions différentes, j'ai reçu les remerciements d'assemblées publiques de propriétaires et de capitaines de vaisseaux alors dans le port de Québec. Je prends respectueusement la liberté d'exposer ce que je désire, c'est que dans l'accomplissement de mes devoirs difficiles à remplir je reçoive ce traitement délicat, que j'ai toujours reçu des messieurs qui ont occupé l'emploi actuellement rempli par M. Maguire, et auquel ma position dans la société me donne droit d'attendre.

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

(Signé,)

R. H. RUSSELL,
Chef de police.

L'honorable A. N. Morin,
etc., etc., etc.,

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET DU SURINTENDANT DE POLICE.

Québec, 7 Avril, 1853.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre de M. Robert Henry Russell, chef de police, du 4 courant, se plaignant d'être maltraité par moi, j'ai l'honneur d'observer,

Que conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 22 mars, je demandai à M. Russell d'entrer dans ma chambre, et je lui dis de prendre les démarches nécessaires pour organiser la police riveraine pour la prochaine saison de la navigation, limitant le département à quatre chaloupes. Après un silence de quelque temps sans dire s'il se conformerait ou non à ce qui lui était ordonné, il répondit: " C'est ce que j'avais l'intention de faire". Je l'informai alors que je lui donnais des instructions pour le guider et que je n'avais pas besoin de connaître ce qu'il avait intention de faire; à quoi il répliqua: "*Ne voulez-vous donc pas me permettre de parler sans m'insulter de la manière dont vous le faites habituellement.*"

Maintenant si le langage qu'il m'attribue, quoique ce qu'il en dit soit incorrect, est le résultat d'expressions si offensantes adressées par lui à son supérieur en office, je sou mets respectueusement à votre considération la question de savoir si ce langage est mérité ou non. Si ce n'est pas anticipation de quelq'n'autre procédé, sa conduite extraordinaire en cette occasion et en d'autres occasions précédentes me justifient de croire, je suis incapable de découvrir le motif de M. Russell en exposant si imprudemment sa mauvaise conduite à votre considération.

Ce n'est qu'après que la conversation eût été terminée qu'en réfléchissant probablement sur sa conduite, qu'il prit le ton de l'apologie et expliqua qu'il voulait dire qu'il avait l'intention de recommander le nombre susdit de chaloupes.

Peu de temps après ma nomination à la charge d'inspecteur et surintendant de police, je constatai que le chef de police était plus ardent à remplir les fonctions du chef du département que les siennes propres, et découvrant qu'il avait renvoyé quelques hommes de police sans que j'en eus connaissance, et qu'il avait libéré des prisonniers sans les faire comparaître devant moi, je lui dis qu'il était en faute, et lui ordonnai de ne plus agir ainsi, ce qui eut l'effet de l'offenser grandement. Depuis cette époque M. Russell dans son département, s'est en plusieurs occasions montré très-offensif, et s'il ne modifie pas sa conduite, il me sera impossible de me soumettre plus longtemps à ses tracasseries sans recourir à un remède.

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

(Signé,) J. MAGUIRE,

L'honorable A. N. Morin,
Secrétaire.

Québec, 23 juin 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre à la considération de son excellence le gouverneur général, la plainte suivante contre la conduite de M. Maguire, l'inspecteur et surintendant de police de cette cité.

Il est sans doute à la connaissance de son excellence et à la vôtre, qu'à la réquisition de l'honorable procureur-général Est, et d'un grand nombre des citoyens les plus respectables de cette ville, j'ai commencé une enquête sur les circonstances se rattachant à l'émeute qui eût lieu dans l'église Chalmers le soir du 6 courant. Une somme considérable de preuve a été fournie par les témoins amenés pour être interrogés. Dans le cours de cette preuve des faits très-peu honorables pour le magistrat de police, ainsi que pour le corps sous son contrôle,

ont été prouvés, faits qui dans mon opinion exigent un appel aux tribunaux du pays pour qu'il soit mis en jugement pour négligence criminelle à ne pas disperser cette assemblée de personnes tumultueuses et cette émeute quand il pouvait le faire.

Dans tout le cours de l'enquête, M. Maguire a pris sur lui-même d'entrer sans droit dans l'appartement dans lequel je conduisais cette enquête, contrairement à mon désir et en violation de la 11e section du statut provincial 14 et 15 Victoria, chap. 96, et dans lequel appartement son propre sentiment des convenances aurait dû l'engager de ne pas entrer, voyant que ses propres actes et sa conduite étaient mis en cause, mais il s'est rendu jusqu'au bout et cela pas plus tard qu'aujourd'hui, en m'insultant de la manière la plus grossière, me menaçant, et se conduisant d'une manière violente, et manifestant une sympathie pour les criminels.

Comme de raison la loi m'accorde le pouvoir, si je désirais pousser la chose jusqu'aux extrêmes, de le punir très-sévèrement à cause d'une semblable conduite à mon égard pendant que je remplissais des devoirs en ma qualité officielle. Mais j'ai préféré adopter le moyen actuel, celui d'informer son excellence de sa conduite, dans l'espérance que des mesures seront prises par son excellence pour le renouvellement de tels actes, et pour m'accorder cette liberté sans laquelle cette enquête ne pourrait se poursuivre convenablement.

Un des hommes de police, le connétable Baker, dont le témoignage ne plaisait pas à M. Maguire, fut menacé de renvoi en ma présence par ce monsieur pour avoir donné ce témoignage. Il va devenir nécessaire dans la continuation de cette importante enquête d'examiner le plus grand nombre des personnes employées dans ce corps; si on permet à M. Maguire d'être présent à leur examen, il est bien claire que la crainte d'un renvoi de leur charge, dans le genre de la menace qui a été faite au connétable Baker, devra empêcher qu'on ne se procure un état entier et impartial des véritables circonstances se rattachant à cette émeute.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

R. SYMES, J. P.

A l'honorable A. N. Morin,
Secrétaire de la province.

Québec, 28 juin, 1853.

MONSIEUR,—J'ai instruction, de la part du comité nommé par l'assemblée protestante, tenue le 10 courant, d'attirer votre attention sur la troisième résolution passée à cette assemblée, et de demander si son excellence le gouverneur général a ordonné qu'une enquête fut tenue sur la conduite du magistrat de police, M. Maguire, à l'occasion de l'émeute du 6 juin, et d'insister vivement à ce que telle enquête, si elle n'a pas déjà été ordonnée, le soit.

Le comité est humblement d'opinion que cette enquête doit avoir lieu au nom des sentiments exprimés à cette grande assemblée, et pour M. Maguire lui-même, dont le caractère comme officier public a été sérieusement compromis.

Le comité a appris par les papiers-nouvelles que M. Maguire prend part à l'enquête qui se fait actuellement touchant les émeutes, et il ne peut s'empêcher de croire que si tel est le cas, le public aura peu de confiance dans le résultat d'une pareille enquête, et que les fins de la justice seront probablement frustrées.

Je vous transmets ci-incluses les résolutions passées à l'assemblée des protestants le 10 du courant.

Je suis, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

R. PENISTON,
Secrétaire du comité protestant.

L'honorable A. N. Morin,
Secrétaire provincial.

RESOLUTIONS passées à une assemblée des protestants de Québec, tenue dans la salle du conseil de ville, le 10 juin 1853.

Proposé par le révérend J. Cooke, D. D. secondé par H. S. Scott, écuyer.

1. Que c'est un des privilèges des sujets anglais, et un droit sacré et indénié de tous les hommes, d'exercer et d'exprimer leur propre jugement sur les sujets qui se rattachent à la religion et de tenir des assemblées sans permission ou empêchement.

Proposé par le révérend Dr. McKie, secondé par C. Wurtele, écuyer.

2. Que lundi soir, un grand nombre des habitants protestants de la cité furent interrompus dans l'exercice paisible de ce droit indénié, que des assauts furent commis sur plusieurs personnes dans l'assemblée, qu'une tentative furieuse fut faite sur la vie du Père Gavazzi, qui adressait la parole à l'assemblée, et que des dommages graves ont été causés à l'église.

Proposé par le Dr. Douglas, secondé par A. Burns, écuyer.

3. Que le corps de police et le magistrat de police, ont montré en cette occasion qu'ils étaient totalement indignes de la confiance publique, et qu'ils n'étaient pas qualifiés à avoir le soin de la protection de la paix publique.

Proposé par Jeffery Hale, écuyer, secondé par H. J. Noad, écuyer.

4. Que le maire de la cité a reconnu l'inhabilité des autorités civiles à protéger une assemblée convoquée dans le but de celle de lundi dernier, tout en déclarant qu'il désirait en agir ainsi.

Proposé par Angus McDonald, écuyer, J. P. secondé par J. R. Eckart, écuyer.

5. Qu'il deviendra nécessaire, si cet état de choses devait continuer, pour les protestants de cette cité de s'organiser pour leur protection mutuelle, et qu'ils ne retardent l'exécution de ce projet, seulement dans l'espoir que la loi viendra à leur aide, ainsi qu'à cause d'une profonde conviction du mal que causerait une pareille organisation à laquelle, se confiant à la loi, ils ont jusqu'à ce jour été opposés.

Proposé par le révérend. M. Haensel, secondé par W. S. Henderson, écuyer.

6. Que cette assemblée tout en croyant que non seulement les canadiens français, qui sont entièrement exempts de blâme dans les émeutes récentes, mais encore plusieurs catholiques romains irlandais, doivent condamner une telle violation de la loi du genre de celle qui eut lieu lundi dernier, ne peut s'empêcher d'exprimer le regret qu'elle éprouve en voyant qu'aucune expression publique d'un tel sentiment n'ait été encore proclamée.

Proposé par M. Charles Holt, secondé par le révérend M. Marsh.

7. Qu'une pétition soit présentée aux trois branches de la législature, demandant leur aide et protection, et que la pétition suivante soit adoptée.

Proposé par Archibald Campbell, écuyer, secondé par Thomas Cary, écuyer.

8. Que le moteur et les personnes qui secondent, avec pouvoir d'ajouter à leur nombre, composent le comité pour surveiller l'action du gouvernement et de la

législature, et s'ils le jugent nécessaire, de convoquer une autre assemblée ou de prendre telles autres démarches qui seront requises pour la protection des protestants dans l'exercice de leur droits religieux, et qu'une souscription soit prélevée pour tous les déboursés qui seront requis.

Québec, 8 juillet 1853.

MONSIEUR,—J'eus l'honneur de vous écrire le 28 ultimo, en ma qualité de secrétaire du comité nommé à l'assemblée protestante, tenue le 10 juin dernier, mais ma lettre n'a pas été favorisée d'une réponse. Je suis chargé maintenant par le comité protestant de vous demander de mettre devant son excellence le gouverneur-général, la troisième des résolutions que je vous ai transmises dans ma dernière lettre, et d'insister sur l'à propos d'une enquête sur une affaire si importante à la sûreté publique, que la capacité et l'efficacité du magistrat de police.

Je suis, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) R. PENISTON,
Secrétaire du comité protestant.

L'honorable A. N. Morin,
Secrétaire provincial.

A son excellence le comte d'Elgin et Kincardine, gouverneur général, etc., etc., etc.

LE MEMOIRE DE JOHN YORICK, DE LA CITE DE QUEBEC,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que votre mémorialiste, dans la première partie du mois dernier, a subi une amende de 15 chelins ou huit jours d'emprisonnement pour avoir insulté Foy, ci-devant homme de police, contre lequel il y a une plainte pour l'emeute à l'église Chalmers.

Votre mémorialiste désire attirer l'attention de votre excellence sur les faits suivants; votre mémorialiste fut arrêté en vertu d'un warrant l'accusant d'avoir insulté Foy, mais quand votre mémorialiste fut amené devant M Maguire, et après que Foy et un autre homme de police le No. 50, eurent donné leur témoignage contre votre mémorialiste, M. Maguire vit bien qu'il ne pourrait pas punir votre mémorialiste pour l'accusation portée contre lui. Que fait alors M. Maguire? Il met lui-même les mots dans la bouche de Foy, en disant "Yorick, (le mémorialiste de votre excellence), n'obstruait-il pas le parapet."

Votre mémorialiste désire aussi attirer l'attention de votre excellence sur ce fait très-curieux et sans précédents encore, pourquoi, l'homme de police No. 15, qui était à sa station dans le temps, n'a-t-il pas arrêté le mémorialiste, et ne l'a-t-il pas amené devant un magistrat, s'il obstruait le parapet.

Votre mémorialiste, en conséquence, demande humblement et respectueusement à votre excellence, qu'il lui plaise faire instituer une stricte enquête sur la décision *injuste et préjugée* de M. Maguire, magistrat de police, et ordonner que l'amende susmentionnée soit remboursée à votre mémorialiste.

Et votre mémorialiste ne cessera de prier,

(Signé,) JOHN YORICK.

Québec, 15 août 1853.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET SURINTENDANT DE POLICE.

Québec, 13 septembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de dire, relativement à la lettre ci-jointe de John Yorick, qui m'a été renvoyée pour y répondre.

Que le plaignant Yorick fut amené devant moi le premier jour de juillet dernier, accusé en vertu de l'ordonnance de police, 2 Vict., chap. 2 "de vagabondage dans la rue et d'arrêter des passants en se servant d'expressions injurieuses."

Les mots imputés à Yorick étaient "Vous êtes un rebelle, votre infamie et votre scélératesse sont bien connues" avec encore d'autres expressions injurieuses, adressées à un nommé Michael Foy, connétable dans la police.

Yorick était lui-même autrefois dans la police, circonstance qui rendait sa conduite encore moins excusable.

L'accusation portée fut prouvée d'une manière satisfaisante devant moi, par deux témoins, et Yorick étant trouvé coupable de l'offense fut condamné à payer une amende de quinze chelins, et à défaut de paiement à être emprisonné pendant l'espace de huit jours. Il paya l'amende, et fut immédiatement libéré.

Je dois remarquer que les personnes condamnées en vertu de l'ordonnance de police ont un appel à la cour des sessions trimestrielles de la paix.

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

(Signé) J. MAGUIRE,
I. S. P.

L'honorable P. J. O. Chauveau,
Secrétaire, etc., etc., etc.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Québec, 20 septembre 1853.

MONSIEUR,—Votre mémorial ayant été pris en considération, j'ai ordre de son excellence l'administrateur de la province de vous informer qu'en autant que vous avez par la loi un droit d'appel de la décision du magistrat qui vous a trouvé coupable, votre cause doit suivre le cours ordinaire de la loi, et ne permet pas à son excellence d'émettre son intervention.

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

(Signé,) P. J. O. CHAUVEAU,
Secrétaire.

M. J. Yorick, Québec.

Province du Canada, }
District de Québec. }

Aux honorables juges de la cour du banc de la reine de sa majesté, dans l'exercice de sa juridiction criminelle.

Les jurés de notre souveraine dame la reine, représentent,—

Que d'après certains faits venus à leur connaissance, John Maguire, écuyer, juge de paix et inspecteur et surintendant de police de la cité de Québec, le sixième jour de juin dernier, pendant qu'une certaine émeute avec l'intention de démolir l'église Chalmers en cette cité, avait lieu, a sciemment omis, négligé et refusé de faire son devoir.

Que le dit John Maguire, écuyer, ayant un corps de police suffisant à sa disposition, alors et là présent, ne fit aucune démarche pour empêcher ou apaiser l'émeute et le tumulte susdits, quoiqu'il eût pu le faire, et quoiqu'il ait été requis à plusieurs reprises de se servir de son autorité de magistrat de police.

Ce qui est respectueusement soumis à la considération de la cour afin qu'il soit pris telles autres mesures que dans sa sagesse elle pourra trouver expédient.

(Signé,)

THOS. CARY,
Président.

Chambre des grands jurés, 22 sept. 1853.

Vraie copie,

(Signé,) J. GREEN,
G. C.

D

Q U E B E C :

DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,

RUE LA MONTAGNE.

REPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 2 du courant pour des renseignements relatifs au contrat fait entre le gouvernement et MM. McKean et McLarty, pour le service des communications transatlantiques à vapeur.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Québec, 6 mars 1855.

TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 6 mars 1855.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre pour l'information de l'assemblée législative, les documents suivants concernant les steamers de l'Atlantique et du St. Laurent, ainsi que demandés par votre lettre du trois du courant:—

Lettres de D. Bellhouse, chambre de commerce, Montréal; MM. D. McLarty McKean, McLarty, et Cie., Cropper, R. Lamont, Nos. 17,034½, 17,284, 17,288, 18,058, 18,552, 18,582, 19,318, 19,563, 19,571½, 19,779, 20,236, 21,233, 22,678, 22,682, 22,896, 25096, 23,099, 23,882, 24,102, 21,436, 21,454, 24,670, 24,383, 24,605, 24,670, 24,830, 24,664, 24,714, 24,768, 24,880, 24,934, 25,022.

Lettres du département des travaux publics à MM. Bellhouse et R. Lamont. Nos. 12,126, 12,264, 12,493½, 14,223, 15,549, 16,325, 16,427, 16,652, 16,740, 16,849, 17,017; lettre de Lord Bury à R. Lamont. A.

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

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire.

E. PARENT,
Assistant Secrétaire

No. 17,034½.

QUEBEC, 1er juillet 1854.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous faire une soumission pour des batimens à vapeur à hélice, entre la Grande Bretagne et ce pays, et j'ai à vous dire que si le gouvernement le trouve à propos, la compagnie établira Liverpool et Glasgow alternativement comme points de départ; dans ce cas elle s'oblige à

avoir une ligne mensuelle de bateaux à vapeur au service du commerce au printemps de 1853, et une ligne semi-mensuelle aussitôt après que possible.

Je remarque que les parties ont, par erreur, omis de comprendre dans leur soumission l'obligation de transporter les malles; ce service, ainsi qu'il est compris, forme cependant partie du service à remplir, et en le faisant on présume que le gouvernement exemptera les bateaux à vapeur du paiement des droits de phare et autres charges provinciales.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) DAVID BELLHOUSE,
Agent de MM. McKean, McLarty et Cie.

A l'honorable

Commissaire des travaux publics,
Québec.

No. 17,284.

QUEBEC, 16 juillet 1852.

MONSIEUR,—J'ai à accuser réception de votre lettre de ce jour m'informant que des soumissions de MM. McKean, McLarty et Cie.,—pour l'établissement d'une ligne de bâtiments à vapeur qui devront courir tous les quinze jours, entre Liverpool, Québec et Montréal, durant la saison de la navigation, et entre Liverpool et Portland dans l'Etat du Maine tous les mois, pendant que le St. Laurent est fermée aux vaisseaux,—ont été acceptées, si ce n'est que le contrat sera et demeurera en force pour sept années seulement au lieu de dix, tel que demandé dans la soumission; et aussi à condition que je recevrais une somme de cinq mille louis sterling de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique en Canada, de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, dans le Maine et de la cité de Portland comme partie du paiement du contrat de MM. McKean et Cie., laissant la balance à payer par le gouvernement canadien,—étant bien compris que les parties en question sont tenues et non le gouvernement canadien, à payer cette somme annuelle de cinq mille louis sterling.

Au nom de MM. McKean, McLarty et Cie., j'ai à vous dire qu'ils acceptent le contrat avec les changements suggérés et à condition que les parties mentionnées plus haut consentent à payer la dite somme de cinq mille louis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) DAVID BELLHOUSE.

A l'honorable John Young,
Commissaire en chef
Des travaux publics.

No. 17,283.

QUEBEC, 27 juillet 1852.

MONSIEUR,—J'ai à accuser réception de votre lettre du 17 du courant, transmettant une lettre de présentation à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent et m'enjoignant de me rendre immédiatement à Montréal et Portland aux fins de savoir si les parties en question consentiront à former entre-elles les sommes annuelles demandées.

J'ai à dire que j'ai visité ces deux cités, et je vous transmets avec plaisir copie des résolutions passées par les directeurs de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et celles de la compagnie de l'Atlantique et du St. Laurent garantissant de payer à MM. McKean et Cie., la somme de £2,000 sterling chaque, en tout quatre mille louis par année durant l'existence du contrat; et je prends en outre la liberté de dire que j'ai conclu des arrangements satisfaisants avec la cité de Portland pour l'autre somme de £1000 sterling.

Je vous serais donc bien obligé si vous vouliez bien me faire savoir quand vous serez prêt à terminer le contrat.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

DAVID BELLHOUSE.

A l'honorable John Young,
Commissaire en chef
Des travaux publics.

No. 18,058.

QUEBEC, 16 octobre 1852.

MESSIEURS,—Je prends la liberté de vous informer que j'ai reçu de Robert McKean, Donald McLarty et Robert Lamont, de Liverpool, leur procuration datée le 18e jour de septembre dernier, relativement au contrat qui doit être fait avec le gouvernement pour une ligne des batiments-à-vapeur à hélice entre Liverpool et Québec et Montréal durant les mois d'été et entre Liverpool et Portland en hiver. La procuration est une notification du marché fait par moi, pour MM. McKean et Cie., avec le gouvernement de sa majesté; mais comme dans le marché il y a une clause qui ne le rend valide qu'à la condition que le gouvernement de la province le ratifiera, les entrepreneurs désirent que j'obtienne cette ratification aussitôt que cela pourra se faire convenablement, afin qu'ils puissent se préparer à exécuter le contrat suivant les termes de la soumission, vu qu'il est entendu que les douze mois spécifiés dans la soumission pour préparer la ligne ne commenceront que du jour de la ratification du contrat par le gouvernement de sa majesté. Les entrepreneurs me chargent de déclarer qu'ils s'efforceront de mettre la ligne en opération avant l'expiration des douze mois et, pour rencontrer les vues du gouvernement dans l'intervalle, expédieront mensuellement une ligne de batiments à vapeur de première classe, à commencer au printemps de l'année prochaine, jusqu'à ce qu'ils puissent mettre leurs excellents batiments sur la ligne, tel que pourvu dans le contrat. Les entrepreneurs au dit cas ne réclamant pas l'appropriation du gouvernement avant que les batiments mentionnés dans le contrat ne soient prêts.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

DAVID BELLHOUSE.

Aux honorables commissaires
Des travaux publics.

No. 12,126.

22 octobre 1852.

MONSIEUR,—J'ai ordre d'accuser réception de votre lettre du 16 du courant, demandant la ratification du marché fait avec MM. McKean, McLarty et Cie.,

pour une ligne de bâtiments à vapeur transatlantiques, et j'ai à vous informer que le sujet a été porté à l'attention de l'exécutif et la sanction de la législature vous sera communiquée aussitôt que possible.

Je suis,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

D. Bellhouse, écuyer, Québec.

No. 12,264.

13 novembre 1852.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer, par ordre, que le marché fait avec MM. McKean, McLarty et Cie., au nom desquels vous agissez pour l'établissement d'une ligne de bâtiments à vapeur entre le fleuve St. Laurent et le port de Liverpool, a été autorisé et ratifié par la législature.

Je suis,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY.

D. Bellhouse, écuyer, Québec.

No. 18,552.

BUREAU DES TRAVAUX PUBLICS
MONTREAL, 11 décembre 1852.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-joint un mémoire à son excellence le gouverneur-général de la part de la chambre de commerce de Montréal, demandant certains renseignements touchant le contrat pour l'établissement d'une ligne de bâtiments à vapeur le printemps prochain, et je suis chargé de vous prier de vouloir bien le présenter à son excellence.

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

ALEX. CLERK,
Secrétaire.

A l'honorable A. N. Morin,
Secrétaire provincial, Québec.

A son excellence le très-honorable James comte d'Elgin et Kincardine, chevalier de l'Ordre très-noble et très-ancien du Chardon, 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, du Nouveau Brunswick et de l'Île du Prince Edouard, etc., etc., etc.

La requête de la chambre de commerce de Montréal,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que vos requérants ont vu avec plaisir que la législature passait un acte pour établir une ligne de bâtiments à vapeur entre Liverpool et les ports de Québec et de Montréal.

Que conformément aux dispositions de l'acte susdit, vos requérants s'attendaient à voir les bâtiments à vapeur en question fonctionner de bonne heure le printemps suivant, et déjà dans quelques cas des arrangements avaient été pris pour le transport des marchandises.

Que vos requérants voient avec alarme que les entrepreneurs sont en apparence incapables de remplir leurs engagements, attendu que d'après des documents maintenant devant vos requérants ils ont offert leur contrat à une autre compagnie pour être exécuté sur des principes différents du contrat originaire.

Que l'établissement de cette nouvelle compagnie dépend de l'obtention par elle d'une charte royale du gouvernement impérial, limitant la responsabilité des actionnaires, au montant des actions à posséder par eux, et si cette charte n'est pas octroyée la compagnie n'entrera pas en opération.

Que vos requérants entretiennent des doutes sur l'octroi de la charte en question et qu'il est hautement à désirer que la classe marchande sache sans délai si le contrat doit être rempli.

C'est pourquoi vos requérants prient votre excellence de vouloir bien leur communiquer tous les renseignements que le gouvernement a en sa possession sur le sujet.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

HUGH ALLEN,
Président de la chambre de commerce.

Alexander Clerk, Secrétaire.

No. 12,493½.

16 décembre 1853.

MONSIEUR, — Je suis chargé par les commissaires de vous informer qu'il a été rapporté au gouvernement que les entrepreneurs de la ligne des bâtiments à vapeur transatlantiques à hélice ne pourront en toute apparence remplir leurs engagements et qu'ils cherchent en conséquence à transporter leur contrat à une compagnie dont la formation dépend de l'obtention d'une charte royale qu'il est bien douteux qu'ils puissent obtenir: et j'ai à ajouter que les commissaires vous seront très-obligés si vous leur donnez tous les renseignements en votre pouvoir qui se rattachent à ce sujet.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

D. Bellhouse, écuyer,

Agent des entrepreneurs de la compagnie à navigation à vapeur.

No. 18,582.

MONTREAL, 20 décembre 1852.

MONSIEUR, — J'ai la vôtre du 16 du courant exposant que vous êtes chargé par les honorables commissaires des travaux publics de m'informer qu'il a été rapporté au gouvernement, "que les entrepreneurs de la ligne de bâtiments à vapeur transatlantiques à hélice ne pourront en toute apparence remplir leurs engagements etc." Ces renseignements sont très positivement contraires à ce que j'en sais, et je prends la liberté de dire pour l'information des honorables commissaires que MM. McKean, McLarty et Cie., ont pris des arrangements pour exécuter leur contrat avec ou sans charte royale.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

DAVID BELLHOUSE.

T. A. Begly, écuyer,

Secrétaire des travaux publics, Québec.

No. 19,318.

MONTREAL, 28 mars 1853.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous informer que je continue à recevoir les assurances les plus positives que les bâtiments à vapeur océaniques commenceront leurs voyages réguliers à l'époque fixée,—le Cleopatra est annoncé comme devant partir de Liverpool le 17 avril. Je suis encore autorisé à annoncer les jours de départ d'ici,—ce qui paraîtra dans les journaux de demain.

Il n'y a pas de doute que les opérations de la compagnie ont souffert par suite des retards qu'elle a rencontrés dans l'obtention d'une charte royale; mais elle est bien décidée à ne point permettre que ce contretemps intervienne dans l'accomplissement de son contrat avec le gouvernement provincial.

Si vous pensez que ces renseignements puissent en quelque manière intéresser son excellence le gouverneur ou les honorables membres du conseil, veuillez bien les leur communiquer.

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

(Signé,) DAVID BELLHOUSE.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire des travaux publics, Québec.

(I.)

No. 19,563.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,

MONTREAL, 21 avril 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint une requête du conseil de la chambre de commerce à son excellence le gouverneur-général, demandant certains renseignements touchant le contrat pour l'établissement d'une ligne de steamers entre la Grande Bretagne et cette province, et je suis chargé de vous prier de la présenter à son excellence.

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

(Signé,) ALEX. CLERK,
Secrétaire.

A l'honorable A. N. Morin,
Secrétaire provincial, Québec.

A son excellence le très-honorable James comte d'Elgin et Kincardine, chevalier de l'Ordre très-noble et très-ancien du Chardon, 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, du Nouveau Brunswick et de l'Île du Prince Edouard, etc., etc., etc.

La requête du conseil de la chambre de commerce de Montréal,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que vos requérants trouvent dans la copie imprimée du contrat passé entre le gouvernement provincial et MM. McKean et McLarty et Cie., que ces derniers ont, pour la considération de seize mille louis sterling par année, entrepris d'éta-

blir et maintenir une ligne régulière de bâtimens à vapeur à hélice grands et forts pour faire le trajet une fois par mois durant la présente année (à commencer à l'ouverture de la navigation), entre Liverpool, Québec et Montréal, et deux fois pas mois, à commencer du printemps prochain, pour la considération de vingt-quatre mille louis sterling par année.

Que les dits bâtimens à vapeur devaient être du port de douze cents tonneaux, mesurage de construction, avec force de trois cents chevaux et capables de recevoir mille tonneaux de charge outre le charbon pour la consommation de vingt-quatre jours.

Que vos requérants ne voient les entrepreneurs ne faire aucun préparatif en construisant des vaisseaux pour exécuter leur marché.

Que le bâtiment à vapeur Genova, annoncé comme le premier de la ligne est enregistré dans le Lloyd comme un bâtiment de trois cent cinquante tonneaux seulement; mais comme ce chiffre exclut probablement la chambre de la machine, il peut cependant, sans l'excéder, atteindre le chiffre de six cents tonneaux, mesurage de construction.

Que le dit bâtiment à vapeur n'a pas une force de trois cents chevaux et ne peut, avec du combustible pour vingt-quatre heures, transporter que peu de marchandises si non du tout.

Que ce marché, s'il n'est exécuté d'une bonne manière, nuira au lieu d'être utile au commerce de la province, et qu'il empêchera d'autres personnes de s'embarquer dans ce genre d'affaires.

C'est pourquoi vos requérants prient respectueusement votre excellence de vouloir bien leur faire connaître s'il y a quelqu'autre contrat, marché ou écrit entre le gouvernement et les entrepreneurs (et s'il y en a, quels ils sont) modifiant ou changeant le dit marché, et si les entrepreneurs doivent être payés par le gouvernement pour le voyage du Genova? Quand, dans l'opinion du gouvernement ce marché vient actuellement en opération? et tous autres renseignements sur le sujet que votre excellence voudra bien donner.

(Signé,)

HUGH ALLEN,

Alex. Clerk,
Secrétaire.

Président de la chambre de commerce de Montréal.

No. 19,571½

HÔTEL SWORD,

QUEBEC, 28 avril 1853.

MONSIEUR, — J'ai reçu votre note accompagnant une requête de la chambre de commerce de Montréal, à son excellence le très-honorable gouverneur-général, demandant des renseignements sur le marché fait entre le gouvernement et ma maison de commerce (McKean, McLarty et Cie.) pour l'établissement d'une ligne de bâtimens à vapeur entre Liverpool et le Canada.

La requête expose que l'engagement portait que des bâtimens à vapeur de 1200 tonneaux et de 300 chevaux seraient mis sur la ligne; et déclare que le "Genova," le premier bâtiment à vapeur qui a ouvert la ligne, est au-dessous de cette dimension et demande si le prix du contrat doit être payé pour les services que ce steamer va faire.

En réponse nous prenons la liberté de dire que notre maison de commerce a terminé des arrangements pour construire des bâtimens à vapeur plus grands et plus forts que ceux mentionnés dans le contrat.

En examinant l'offre faite par notre maison pour l'accomplissement de ce service, on verra que les bâtimens à vapeur des dimensions stipulées ne devaient entrer dans la ligne que dix mois après la confirmation de marché, et que la ligne va commencer la saison avec d'autres vaisseaux de première classe en attendant

que ceux qui sont destinés à ce service soient prêts. Il n'y avait rien de convenu sur la force et les dimensions des vaisseaux temporaires.

La ratification du marché pour la partie du service canadien n'a été reçue que vers la fin du mois d'octobre dernier et celle pour le service d'hiver à Portland, le mois dernier seulement, c'est-à-dire en mars 1853.

Nous n'avons rien épargné pour nous assurer d'un bâtiment à vapeur semblable au *Cleopatra*; mais depuis que nos soumissions ont été faites, cette classe de bâtimens est devenue l'objet de tant de demandes que le petit nombre de ceux qu'il y avait alors ou que l'on bâtitait comme propres à ce service furent achetés bien avant que la ratification du titre fut reçue.

Le "*Genova*" peut recevoir environ 600 tonneaux de marchandises et de combustible d'antracite pour 20 jours; il est considéré comme le bâtiment à hélice le plus rapide du port de Liverpool, et pour un temps il donnera, j'en suis certain, satisfaction générale.

C'est au gouvernement à dire quand commencera le service mentionné dans le marché.

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

D. McLARTY, Jun.,
De McKean, McLarty et Cie.,
Liverpool.

L'honorable H. H. Killaly, écuyer.

No. 19,779.

QUEBEC, 23 mai 1853.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de me rendre auprès de vous avec la lettre ci-jointe de M. McLarty qui est récemment parti d'Angleterre, et vous verrez que je suis autorisé à prendre des arrangements avec le gouvernement du Canada pour un service prolongé de la ligne des bâtimens à vapeur océaniques, si vous trouvez à propos de recommander la mesure.

Je prends la liberté de dire pour votre information que la compagnie que je représente s'engage à faire courir des vaisseaux d'une classe à faire entre Liverpool et Québec des passages aussi courts en moyenne qu'aucun bâtiment à vapeur ne peut le faire entre Liverpool et New-York; de là ils sont d'opinion que ces vaisseaux transporteront un nombre considérable de lettres et que le département colonial des postes en retirera un revenu considérable.

La compagnie s'engage en outre à transporter les produits du pays à un taux de fret semblable à celui qui est exigé par les vaisseaux à voiles de New-York à la Grande Bretagne. Je serai heureux de donner tous autres renseignements qui pourront être nécessaires.

J'ai l'honneur d'être,
Messieurs,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) DAVID BELLHOUSE.

Aux honorables commissaires
Des travaux publics,
Québec.

QUEBEC, 21 mai 1853.

MESSIEURS,—Ayant été informés que c'est le vœu général du pays que le service semi-mensuel des bâtimens à vapeur océaniques, que vous avez entrepris, soit immédiatement changé en service hebdomadaire;

Nous prenons la liberté de faire des soumissions pour faire le service ainsi modifié, comme suit :

Que pour la somme de soixante et quinze mille louis en sus de celle de vingt-quatre mille louis courant déjà stipulée au contrat, nous porterons notre ligne de bâtimens à vapeur à un service hebdomadaire, à commencer au printemps 1854.

Que les bâtimens à vapeur seront d'une force et de dimensions plus grandes—disons du port de deux mille tonneaux, et de cinq cents chevaux,—pouvant transporter 15,000 à 30,000 barils de farine.

Que nous ferons des arrangements pour transporter et recevoir le fret des Lacs à des prix assez réduits pour ramener à sa voie naturelle, le St. Laurent, tout le commerce que le Canada fait avec l'Angleterre.

Notre agent M. Bellhouse est autorisé à négocier les conditions auxquelles nous ferons les dits services ainsi modifiés.

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

D. McLARTY, Junr.,
De McKean, McLarty et Cie.,
Liverpool.

Aux honorables commissaires
Des travaux publics.

No. 20,236.

31 WATER STREET,
LIVERPOOL, 18 juin 1853.

CHER MONSIEUR,—Notre ami M. McLarty nous est arrivé en parfaite santé, après avoir très-bien réussi dans la mission à laquelle il avait été envoyé et nous avons immédiatement pris action sur l'acte d'incorporation que nous avons obtenu de votre gouvernement. Il y aura, la semaine prochaine, une assemblée préliminaire des directeurs pour rapporter progrès, et il n'y a pas de doute que tout sera si bien arrangé que nous pourrons vous donner de plus grands détails sur les intentions de la compagnie.

Nous avons beaucoup regretté de voir que le "Cleopatra" ait encore frustré nos espérances, et qu'il ne soit pas possible d'avoir un autre bateau à vapeur pour le remplacer; mais nous sommes heureux de pouvoir dire aujourd'hui que nous avons des nouvelles positives d'Australie et que nous avons lieu d'espérer de voir ici le "Cleo" dans une quinzaine de jours, et avec les arrangements qui viennent de se compléter, vous pourrez attendre un bâtiment-à-vapeur tous les mois jusqu'à ce que les nouveaux soient prêts pour l'année prochaine, et en un temps propice pour commencer le service hebdomadaire régulier.

Le "Lady Eglington," compensera par sa vitesse son peu de dimensions et fera disparaître tous les doutes que les Canadiens ont pu avoir sur la possibilité de mettre cette ligne en contemplation sur un pied à satisfaire le service des malles.

Tout à vous,

McKEAN, McLARTY et Cie.

A l'honorable M. Killaly, Québec.

No. 14,223.

15 octobre, 1853.

MESSIEURS,—Je suis chargé de vous dire que ce département a su de sources certaines que vous n'avez pas encore de vaisseaux sous contrat pour la ligne de

batimens-à-vapeur transatlantiques que vous avez entreprise. On éprouve beaucoup de désappointement ici par suite de cette rumeur, et j'ai maintenant à vous dire que le gouvernement provincial doit considérer votre contrat comme forfait à moins que vous ne prouviez immédiatement et d'une manière satisfaisante que l'on verra bientôt la ligne fonctionner avec avantage.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

MM. McKean, McLarty et Cie.,
No. 31, Water Street, Liverpool, Angleterre.

No 21,233.

4 DRURY LANE,
LIVERPOOL, 14 novembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 octobre, annonçant qu'il a été dit à votre gouvernement que nous n'avons pas encore de bâtimens-à-vapeur sur contrat pour le service transatlantique entrepris par nous avec le gouvernement du Canada; que l'on en a éprouvé un grand désappointement et que si nous ne donnons de bonnes raisons pour faire espérer que la ligne fonctionnera bientôt avec avantage notre contrat sera forfait.

En réponse nous prenons respectueusement la liberté de mentionner que nous ne sommes pas surpris que l'on ait fait ces représentations au gouvernement, vu que l'établissement de cette ligne a toujours été accompagné de tant d'opposition de la part de personnes intéressées dans ce pays comme en Canada, et et nous nous flâtons que la nature de cette opposition n'était pas ignorée du gouvernement et aussi que les communications qui lui étaient ainsi faites seraient reçues de la manière qu'elles le méritaient.

Pour prouver au gouvernement que les représentations en question ne sont dignes d'aucune attention nous prenons la liberté de porter à votre attention un écrit publié sur le *Liverpool Mercury* de cette date, où l'on parle de la mise à l'eau de l'un des vaisseaux de la ligne "Ottawa" construit par M. John Laird et qui doit naviguer de concert avec le "Cleopatra" pour faire le service d'hiver au Canada *via* Portland. Les trois autres vaisseaux que construit la même personne seront prêts en temps opportun pour remplir les conditions du contrat. Nous sollicitons respectueusement votre attention sur le fait que ces trois vaisseaux sont chacun de 1800 tonneaux au lieu de 1200 et que, vu leur dimensions plus grandes et la somme additionnelle de travail et de matériaux, il a fallu trouver des capitaux beaucoup plus considérables et, dans le fait, des capitaux doubles de ceux sur lesquels nous calculions lorsque nous fîmes nos soumissions.

Nous avons en outre à faire remarquer que le service semi-mensuel sera dûment commencé et se continuera après le mois d'avril prochain.

Bien que nous ayons sans cesse fait des préparatifs pour exécuter notre contrat avec le gouvernement canadien nous n'avons pas cru nécessaire de faire connaître nos progrès au gouvernement ou de faire aucun rapport avant que le service fût sur le point de commencer.

Dans la vue de faire honneur aux promesses faites par M. Bellhouse nous avons, à grands frais, nolisé tous les bâtimens à vapeur que nous avons pu obtenir après le court avis que nous avons eu, pour faire jouir le public canadien des avantages de communication à vapeur durant la saison dernière, avantages qui auraient été plus étendus et plus complets sans l'absence prolongée du "Cleopatra" en Australie, chose à laquelle nous nous étions nullement attendus.

Nous rous flattons que ce que nous avons maintenant dit relativement à l'exécution de notre contrat avec le gouvernement sera considéré comme satisfaisant.

Nous sommes, monsieur,
Avec respect,

McKEAN, McLARTY et Cie.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire,
Départ. des travaux publics, Canada.

No. 14,464.

26 novembre 1853.

MESSIEURS,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 4 du courant, contenant des assurances satisfaisantes sur les arrangements que vous avez pris pour faire fonctionner la ligne de bâtimens-à-vapeur de l'Atlantique et du St. Laurent que vous avez entreprise, et j'ai à vous exprimer le plaisir que les commissaires des travaux publics de cette province éprouvent à voir que les bruits défavorables qui leur étaient parvenus sur le sujet sont sans fondement.

Les commissaires espèrent que dans le but de remplir vos engagements vous ferez assez d'efforts pour leur éviter ainsi qu'au public tout autre désappointement possible.

(Signé,)

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

MM. McKean, McLarty et Cie.,
No. 4 Drury Lane,
Liverpool.

No. 22,678.

MONTREAL, 20 mai 1854.

MON CHER MONSIEUR,—Je m'aperçois que j'ai omis de vous inclure la dépêche télégraphique du capitaine Atkins dans ma lettre de ce jour; je prends maintenant la liberté de le faire.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,

(Signé,)

DAVID BELLHOUSE.

Thomas A Begly; écuyer, Québec.

N.B.—Les passagers de l'Ottawa arriveront à Montréal demain (dimanche) matin.

20 mai 1854.

Par télégraphe de Portland.

A David Bellhouse, écuyer.

CHER MONSIEUR,—L'Ottawa est à Portland, tout va bien. J'ai été quatre jours dans les glaces à chercher à entrer dans le St. Laurent, mais cela m'a été impossible. Vous êtes prié de me faire savoir ce que j'ai à faire. Dites-moi si je puis débarquer ma cargaison, et s'il y a des objections à cela, quelles elles sont. J'expédie mes passagers par les trains de demain.

Je suis, cher monsieur,
Tout à vous,

(Signé,)

J. B. ATKINS.

No. 22,682.

MONTREAL, 20 mai 1854.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous dire pour l'information des honorables commissaires des travaux publics que l'Otawa a fait terre à Portland.

Je vous transmets une dépêche télégraphique que j'ai reçue du capitaine. Il paraît que depuis qu'il a laissé Sydney, C. B., il a été quatre jours dans les glaces.

Sous ces circonstances, je propose de décharger le bâtiment à Portland, et d'en transporter la cargaison par le chemin de fer, et de l'expédier de là avec toute la diligence dont je suis capable, et j'espère par ce moyen arriver à Liverpool à temps pour en partir au jour fixé dans le mois de juin.

Avec la confiance que ce que j'ai fait rencontrera l'approbation des commissaires,

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

(Signé,)

DAVID BELLHOUSE.

A Thomas A. Begly, écuyer,
Travaux publics, Québec.

No. 15,549.

10 juin 1854.

MONSIEUR,—Les termes et conditions du contrat fait avec les parties dont je suis l'agent pour l'établissement d'une ligne de bâtimens-à-vapeur entre Liverpool et Québec, n'ayant pas été suivis, je suis chargé de vous prier de vouloir bien faire connaître sans délai, pour l'information du gouvernement, à quelle époque elles seront en état d'exécuter leurs engagements d'une manière satisfaisante et telle qu'exigée par le marché; et aussi de vous prier de faire connaître avec précision quels bâtimens du port et de la force exigés, elles ont actuellement à leur dispositions, quels bâtimens elles peuvent avoir en voie de construction et quand ces derniers seront prêts à prendre la mer.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

D. Bellhouse, écuyer,
Québec.

No. 22,896.

MONTREAL, 13 juin 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 10 du courant et je n'ai point perdu de temps à transmettre les renseignements demandés pour l'usage du gouvernement.

La compagnie de la navigation à vapeur du Canada, depuis novembre dernier, a fait six voyages à Portland et trois au St. Laurent. Les vaisseaux employés dans le service sont tous d'un plus fort tonnage que le minimum établi dans le marché et le fait que quelques-uns des voyages ont été désagréables est uniquement dû à la quantité extraordinaire de glaces qui s'étaient accumulées sur les bancs, dans le golfe et dans le fleuve St. Laurent.

Les vaisseaux à vapeur "Ottawa," "Cleopatra" et "Charity" suffisent amplement au service semi-mensuel, et je ne doute nullement qu'ils suffiront aussi pour le reste de la saison. En sus de ces bâtimens, la compagnie peut toujours se prévaloir des services du "Sarah Sands," s'il faut quelquefois s'en servir.

La compagnie a entrepris de construire plusieurs vaisseaux qui ne seront point surpassés sur la mer; le premier de ces vaisseaux "l'Erié" de 1700 ton-

neaux sera prêt pour le service en octobre : il sera suivi rapidement par l'Ontario de 2400 tonnaux et par le Huron des mêmes dimensions.

La position que la compagnie occupe dans la Grande Bretagne sous le rapport de la richesse et de la respectabilité ne le cède à aucune autre. Si elle n'a pas jusqu'ici réussi à employer des vaisseaux plus grands et plus forts, cela est dû aux grandes difficultés qui, pendant quelque temps, ont existé pour effectuer les contrats de construction et l'impossibilité où l'on a été de se procurer cette classe de vaisseaux.

Je serai toujours heureux de me mettre, pour la compagnie, en communication avec le gouvernement, touchant le progrès qu'elle fait et les efforts qu'elle déploie pour donner à l'accomplissement du marché, les plus grands avantages que le gouvernement ou le pays puisse désirer.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

DAVID BELLHOUSE.

T. A. Begly, écuyer,
Travaux publics, Québec.

No. 23,199.

MONTREAL, 4 juillet 1854.

MONSIEUR,--J'ai à vous dire, pour l'information des honorables commissaires des travaux publics, que bien que les obstacles qui se sont rencontrés dans la navigation du St. Laurent, dans le cours de ce printemps, aient obligé deux des vaisseaux de la compagnie canadienne de la navigation à vapeur à prendre terre à Portland, les passagers et les marchandises destinés à Québec et à Montréal, y ont été, à grands frais, transportés par les chemins de fer et les steamboats, et j'ai maintenant l'honneur de vous dire que tous les arrangements nécessaires ont été pris pour exécuter d'une manière honorable les conditions du contrat.

D'après une lettre que je viens de recevoir du secrétaire de la compagnie et dont je vous transmets un extrait, vous verrez que l'Ottawa était pour laisser Liverpool, lundi le 26 juin (le 25 étant un dimanche.)

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

DAVID BELLHOUSE.

Thomas A. Begly, écuyer,
Travaux publics, Canada.

Extrait de la lettre de M. Rudd.

Je regrette que cette lettre ne vous parvienne pas par l'un de nos bâtimens, mais vu les retards que plusieurs des bâtimens de la compagnie ont éprouvés à Portland comme vous le savez bien, après les tentatives inutilement faites pour toucher à Québec, par suite de la quantité extraordinaire des glaces, à cette époque avancée de l'année, la compagnie a avec beaucoup de répugnance été obligée d'abandonner l'idée d'expédier de là un bâtiment le dix du courant (juin) vu qu'aucun de ses bâtimens n'était dans le port et qu'il était impossible de s'en procurer de bons ailleurs, vous voudrez bien avoir soin de représenter ces choses aux autorités à Québec.

En conséquence, l'Ottawa, qui est maintenant attendu d'heure en heure, sera expédié le 26 juin, (le 25 étant le dimanche.)

No. 23,882.

Aux honorables commissaires des travaux publics pour la province du Canada.

LA PETITION DE LA COMPAGNIE CANADIENNE DE LA NAVIGATION A VAPEUR,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que vos pétitionnaires, le 30e jour d'août, mil huit cent cinquante-deux, ont fait un marché avec l'honorable John Young, de Québec, à cette époque commissaire en chef des travaux publics pour cette province, agissant pour et au nom de sa majesté, aux fins d'établir une ligne régulière de bâtimens à vapeur à hélice, entre Liverpool, Québec et Montréal, et entre Liverpool et Portland, aux termes et conditions exprimés dans le dit contract.

Que vos pétitionnaires ont eu beaucoup de difficultés à surmonter ; les parties intéressées dans d'autres lignes de bâtimens à vapeur courant de Liverpool aux Etats-Unis, ayant suscité à vos pétitionnaires de graves et nombreux obstacles qui les ont gênés et arrêtés dans les arrangements qu'il leur fallait prendre pour l'accomplissement du dit marché ; les circonstances qui se rattachent à ce fait étant bien connues des commissaires, ne sont que mentionnées ici.

Que le service a été rempli par les vaisseaux suivans, qui ont laissé Liverpool les jours ci après fixés, savoir :

	Nom des bâtimens à vapeur.	Jour de départ de Liverpool.
Pour Portland.....	Sarah Sands.....	26 novembre 1853.
“ “	Charity.....	16 janvier, 1854.
“ “	Sarah Sands.....	30 janvier, “
“ “	Ottawa.....	2 mars, “
“ “	Sarah Sands.....	31 mars, “
“ Québec et Montréal.....	Cleopatra.....	12 avril, “
“ “	Ottawa.....	25 avril, “
“ “	Charity.....	10 mai, “
“ “	Sarah Sands.....	25 mai, “
“ “	Ottawa.....	26 juin, “
“ “	Cleopatra.....	10 juillet, “
“ “	Sarah Sands.....	25 juillet, “
“ “	Charity.....	10 août, “
“ “	Cleopatra.....	25 août, “
“ “	Ottawa.....	5 septembre, “
“ “	Charity.....	15 septembre, “
“ Portland.....	Sarah Sands.....	5 octobre, “
“ “	Cleopatra.....	20 octobre, “

Que la sévérité de l'hiver dernier a fait accumuler sur les bancs de Terre-neuve et dans le St. Laurent un amas considérable de glaces, qui ont complètement obstrué la navigation jusqu'à une époque très avancée, causant par là de grandes pertes à la dite compagnie. A son premier voyage ce printemps, le “Cleopatra” après plusieurs tentatives faites pour remonter le St. Laurent, fut obligé de faire terre à St. Jean de Terre-neuve ; le même bâtiment fit une seconde tentative dans laquelle il reçut des dommages considérables et fut finalement obligé de se diriger vers Portland, trouvant qu'en conséquence des glaces il était absolument impossible de remonter le St. Laurent, et les passagers du bâtiment

furent envoyés à leurs destinations respectives aux frais de la compagnie. Les dommages causés par les glaces ayant été réparés, le bâtiment se rendit ensuite à Québec par le golfe de Canso, et entra dans ce port le 24^e jour de mai dernier.

Qu'au second voyage de la compagnie, l'Ottawa laissa Liverpool le 25 avril, et ne put encore en conséquence des glaces remonter le golfe, et après avoir fait de nombreuses tentatives, il fut forcé de prendre terre à Sydney, C. B. après quoi il tenta encore de se frayer un passage, mais sans succès. Il prit alors la route de Portland, débarqua ses passagers et sa cargaison, et envoya le tout au frais de la dite compagnie à leur destination respective.

Que les retards ci-dessus mentionnés sont dûs à des circonstances que vos pétitionnaires ne pouvaient contrôler et leur ont causé des pertes sérieuses qui leur auraient fait abandonner l'entreprise sans l'encouragement offert par le gouvernement de sa majesté.

Que vos pétitionnaires ont toutes raisons de croire que depuis les accidents susdits, le contrat a été rempli à la satisfaction du public, et conformément au vrai sens et intention du contrat.

Que le paiement prompt de la subvention due par le gouvernement de sa majesté, d'après le contrat, aurait l'effet de porter la compagnie à faire des efforts pour se procurer des vaisseaux plus grands et plus forts pour bien remplir leur contrat, et vos pétitionnaires soumettent respectueusement qu'ils ont actuellement deux grands bâtimens à vapeur sur le point d'être terminés; et deux autres d'un port et d'une force encore plus considérable sont sur les chantiers, et seront tous employés au dit service.

C'est pourquoi vos pétitionnaires prient humblement les honorables commissaires des travaux publics de cette province de vouloir bien prendre ce qui précède en sa considération, et d'accorder à vos pétitionnaires la subvention mentionnée dans le dit contrat.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,) **DAVID BELLHOUSE,**
Agent de la Cie. Can. de Nav. à Vap.

Québec, 19 octobre 1854.

No. 16,325.

3 novembre 1854.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint copie d'une adresse de l'assemblée législative, demandant certains renseignements qui se rattachent à la compagnie canadienne de navigation à la vapeur, et je suis chargé de vous prier de vouloir bien fournir les renseignements en question aux commissaires des travaux publics.

Votre pétition pour la compagnie a été reçue.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

D. Bellhouse, écuyer,
Agent de la Com. Can. de la Nav. à Vap.

No. 24,102.

MONTREAL, 13 novembre 1854.

MONSIEUR,—J'ai à accuser réception de votre lettre du 3 du courant, et j'y aurais répondu plus promptement, mais j'ai été en voyage depuis plusieurs jours et je ne viens que de la recevoir.

Les renseignements que vous demandez, arriveront je pense trop tard pour l'objet que vous avez en vue, autrement je serais heureux de vous transmettre tous ceux qu'il est en mon pouvoir de donner. J'espère être à Québec dans le cours d'un jour ou deux, et je me rendrai alors auprès de vous, et en même temps je serai heureux de donner des renseignements, si je le puis, aux honorables commissaires des travaux publics ou à l'honorable assemblée législative.

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

(Signé,) DAVID BELLHOUSE.

T. A. Begly, écuyer, secrétaire,
Travaux publics, Québec.

No. 24,136.

MONTREAL, 15 novembre 1854.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 3 du courant, contenant une adresse de l'assemblée législative, me demandant certains renseignements relatifs à la compagnie canadienne de navigation à vapeur, je prends la liberté d'exposer :

A la première question, "si la ligne est composée de cinq bâtimens à vapeur "à hélice de première classe, n'étant pas moins de 1200 tonneaux de port, et de "force de 300 chevaux, de 230 pieds de quille et 34 pieds de bau."

Que la compagnie a eu au service de la ligne quatre bâtimens de première classe, ayant les dimensions et la force spécifiées dans le contrat; et tous les vaisseaux auraient été de la même classe, s'il eut été possible de se les procurer; mais par suite de la déclaration de guerre et partant de la demande extraordinaire de bâtimens à vapeur de toutes sortes, cela n'a pas été possible, et la compagnie considère que sous ces circonstances le contrat a été exécuté d'une manière très honorable, bien que peut-être pas tout-à-fait suivant la lettre du contrat, et ceci a été fait à une époque où le gouvernement de la mère-patrie offrait des termes les plus avantageux pour des bâtimens à vapeur à toutes les compagnies de bateaux à vapeur dans le Royaume-Uni. On a trouvé que quatre bâtimens à vapeur auraient suffi amplement au service hebdomadaire, si deux de ces vaisseaux n'eussent été retenus pendant si longtemps et si sérieusement endommagés par les glaces durant le printemps, et depuis cette époque le service s'est fait d'une manière régulière et satisfaisante. On peut dire que la ligne postale des Collins n'a jamais eu plus de quatre vaisseaux, et le service se fait actuellement avec trois.

2. "Si le tirant d'eau, après la consommation du combustible et le débarquement du fret à Québec, était de 11 pieds—tel que spécifié dans le contrat?" Il serait impossible de construire des steamers à hélice des dimensions requises qui fonctionneraient avec avantage et sûreté sur un tirant d'eau aussi faible que onze pieds, attendu que dans ce cas le mécanisme deviendrait inutile, l'hélice n'ayant pas assez de prise dans l'eau.

3. "Si le prix du fret demandé pour des marchandises sèches a excédé 60s.?"

Le fret sur les marchandises sèches, durant les voyages du printemps et de l'été, n'a jamais excédé 60s. par tonneau, et le fret d'automne s'est élevé jusqu'à 80s., ce qui n'a nullement indemnisé la compagnie par suite du taux extraordinairement bas du fret des cargaisons de retour.

4. "Si la durée du voyage d'aucun ou de tous les bâtimens à excédé pour "aller la moyenne de 14 jours et pour revenir la moyenne de 13 jours?"

La moyenne des passages des bâtimens de la compagnie n'a pas, depuis les désastres du printemps, excédé de beaucoup quatorze jours pour aller; ils ont pris moins que la moyenne de 13 jours pour revenir à Liverpool; l'Ottawa a fait le dernier trajet d'un port à l'autre en onze jours et six heures.

5. " Si les dits bâtimens ou aucun d'eux se sont rendus à Montréal et se rendent maintenant à Montréal, tel que stipulé dans le dit contrat?"

Tous les vaisseaux du printemps et de l'été se sont rendus à Montréal; ceux de l'automne ne l'ont pas fait, vu qu'il n'y avait pas assez d'eau, ceci a été une perte pour la compagnie, parce qu'elle a été obligé de transborder et envoyer les cargaisons dans des alèges toués par des bateaux à vapeur jusqu'à Montréal.

Me sera-t-il permis d'ajouter que la compagnie fait de grands préparatifs pour le service de l'année prochaine; deux grands et puissants steamers seront prêts avant l'ouverture de la navigation, et deux autres plus grands encore sont en voie de construction à Liverpool.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

DAVID BELLHOUSE.

Thos. A. Begly, écuyer,
Travaux publics, Québec.

No. 24,154.

MONTREAL, 15 novembre 1854.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de solliciter l'attention des honorables commissaires des travaux publics sur la demande que j'ai faite il y a quelque temps au nom de la compagnie canadienne de navigation à vapeur, relativement à une subvention pour services effectués.

La compagnie désire recevoir le montant qui lui est dû; je vous serai donc très obligé si vous vouliez bien soumettre la chose à l'attention des honorables commissaires.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

DAVID BELLHOUSE.

Thomas A. Begly, écuyer,
Travaux publics, Québec.

No. 16,427.

27 novembre 1854.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 15 du courant, faisant des exposés relativement aux vaisseaux de la compagnie canadienne de la navigation à vapeur, j'ai à vous informer qu'il sera nécessaire pour répondre aux questions contenues dans l'adresse de la chambre d'assemblée, que vous donniez des réponses distinctes et détaillées sur chaque vaisseaux, en indiquant le port, la force, la longueur, largeur, durée de chaque passage, etc., etc., etc.

Vous voudrez bien transmettre immédiatement ces renseignements, vu que votre requête du 19 octobre dernier ne peut être accueillie avant que l'action de la législature sur ce point soit généralement connue.

T. A. BEGLY,

Secrétaire.

D. Bellhouse, écuyer, Montréal.

No. 24,670.

LIVERPOOL, 28 novembre 1854.

MONSIEUR,—Bien que je ne sois pas personnellement connu de vous, je prends la liberté de m'adresser à vous, au nom de la compagnie canadienne de navigation à vapeur (dont je suis député-président), pour constater jusqu'à quel point vous pouvez être disposé à lui communiquer les vues et intentions du gouvernement canadien relativement à cette compagnie.

Cette compagnie a accompli 16 voyages sous le contrat accordé par le gouvernement canadien en 1852, à MM. Lamont et Mc'Larty, qui n'ont pu l'exécuter et l'ont transporté de bonne heure cette année aux parties que je représente. On s'est adressé au gouvernement pour le paiement de la subvention réclamée en vertu de ce contrat, mais il n'en a encore été rien reçu.

Les efforts faits par la compagnie pour acheter les meilleurs vaisseaux que l'on pouvait trouver, bien que moins grands de 100 à 150 tonnaux que ceux qui sont prescrits dans le contrat, et les prix élevés qu'elle a été obligée de payer pour ces vaisseaux, les difficultés et les grandes dépenses que la compagnie a eu à rencontrer par suite des rigueurs de la saison d'hiver, l'abondance des glaces qui ont obstrué le St. Laurent plus tard que d'ordinaire, le bas prix du fret et du passage auquel se sont faits plusieurs des voyages en conformité des termes du contrat ont été portés à l'attention de quelques-uns des membres du ci-devant gouvernement canadien, et la compagnie a pu croire que sous ces circonstances la subvention ne serait pas refusée.

Afin donc d'exécuter avec plus d'exactitude les conditions du contrat, la compagnie a entrepris la construction de trois grands vaisseaux, dont deux (du port d'environ 1800 tonneaux chaque) seront terminés de bonne heure au printemps prochain, et avec d'autres arrangements qu'elle se propose de prendre elle sera en état de mettre la communication à vapeur entre ce pays et le Canada dans une situation à pouvoir être favorablement comparée avec celle qui existe actuellement entre ce pays et les Etats-Unis d'Amérique.

Pour atteindre cet objet cependant il faudra une subvention plus forte que celle qui est mentionnée dans le contrat actuel: L'augmentation considérable dans toutes les dépenses qu'entraîne la navigation à vapeur, et l'expérience acquise durant l'année dernière au sujet des difficultés, retards et dépenses de la navigation dans le St. Laurent, ensemble avec les difficultés de prélever à cette époque un capital si considérable obligent la compagnie, avant d'aller plus loin de constater d'abord si le gouvernement est préparé à payer pour les services passés, et secondement s'il sera accordé à l'avenir une subvention plus forte et jusqu'à quel point.

La compagnie canadienne de navigation à vapeur telle qu'elle existe à présent, est une compagnie privée sans charte, et par conséquent sans limite quant à sa responsabilité. Les parties intéressées avaient toujours en vue le dessein d'obtenir une charte dans ce pays ou un acte du gouvernement canadien qui leur aurait donné l'avantage d'être limitées dans leur responsabilité. Afin donc de s'assurer de l'une ou de l'autre, il a fallu dissoudre la compagnie actuelle, et elles ont adopté des mesures à cette fin.

Il est donc dans ce moment de la plus grande importance pour elle de connaître les intentions du gouvernement, quant à l'aide qu'il est prêt à accorder à la compagnie, parce que sans cette aide, la compagnie se trouve dans la nécessité de suspendre la ligne dont les recettes ordinaires ne pourront, elle en est convaincue, suffire de longtemps encore pour donner des profits aux propriétaires.

Les procédures légales nécessaires pour effectuer la dissolution prendront six semaines à deux mois, et vers ce temps la compagnie recevra avec plaisir toute communication que vous pourrez être disposé à lui faire et qui la dirigera dans la conduite qu'elle a à tenir.

Je suis chagrin de voir la compagnie dans ce moment incapable de trouver personne pour aller la représenter ou arranger cette affaire en Canada, et comme une correspondance entraîne toujours beaucoup de délais, j'ai à spécifier les termes auxquels elle consentira à se réorganiser et faire un service hebdomadaire entre ce port et Québec en été, et entre ce port et Portland en hiver.

D'abord elle ne peut pas être limitée dans les taux de fret et de passage, et bien qu'elle sente que ce soit une matière importante pour elle, le gouvernement verra qu'il y a contrôle, quant aux taux excessifs, dans la concurrence que peuvent faire les lignes de steamers des Etats-Unis et les vaisseaux à voile pour le Canada.

Quant à la vitesse, elle ne peut pas s'engager à faire plus de 8½ nœuds à l'heure, bien qu'elle espère excéder de beaucoup en moyenne ce chiffre.

Pour ce service elle demande une subvention de £50,000 par année.

Je regrette beaucoup de voir, par une communication personnelle avec le gouvernement canadien, que nous ne pouvons constater ses vues sur le sujet, mais la position de la compagnie, et les responsabilités déjà encourues exigent que nous en venions à une décision immédiate quant à nos opérations futures.

J'ai des excuses à faire pour la manière imparfaite avec laquelle j'ai soumis l'affaire devant vous et sollicite votre prompt attention sur le sujet.

Je suis,

Avec considération,

(Signé,)

EDWARD CROPPER.

L'honorable Sir Allan MacNab,
Québec,

No. 24,382.

MONTREAL, 18 décembre 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 ultimo qui m'a suivi à Portland.

Je regrette de voir que la longue réponse que j'ai transmise aux questions contenues dans l'adresse de l'honorable assemblée législative, n'est point sous certains rapports considérée comme suffisamment détaillée; les renseignements encore requis ont rapport, me dites-vous, au port de chaque vaisseau, à sa force, sa longueur, sa largeur, et la durée de chaque passage, etc.

Pour le plus important de ces points, je regrette de me voir pour le moment dans l'impossibilité de répondre et je dois vous référer en Angleterre pour des renseignements.

Par mes dernières lettres j'apprends que la compagnie fait de vigoureux efforts pour mettre la ligne sur le meilleur pied possible. Elle se propose d'employer en sus des grands vaisseaux qu'elle construit actuellement, des bateaux remorqueurs, elle se propose de construire des quais etc., pour le plus grand avantage du service. La compagnie attend avec une vive anxiété l'action du gouvernement relativement à la requête que j'ai présentée il y a quelque temps pour le paiement de la subvention, et cela non pas tant à cause de la somme réclamée qu'à cause de l'effet bienfaisant que la sûreté du paiement ne peut manquer d'avoir sur les actionnaires qui ont placé leurs capitaux dans cette entreprise, sous l'impression qu'une partie importante de la valeur des actions vient autant de la connexion de l'entreprise avec le gouvernement que de la subvention elle-même.

Quant à la manière dont le service a été conduit jusqu'ici, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de vous en troubler plus longtemps. Quiconque est au fait de la condition de la marine anglaise durant les deux dernières années, sait combien ont été nombreuses les difficultés qu'il y a eu à acheter, nolisier ou faire

entreprendre la construction des bâtiments à vapeur. Je demande respectueusement à exprimer l'opinion que c'est plutôt un sujet de félicitations pour la compagnie d'avoir pu en faire autant en face de tant d'obstacles formidables que de regret à la vue des quelques irrégularités qui sont survenues.

Je serai heureux de connaître aussitôt que possible la détermination du gouvernement au sujet de la requête, de manière qu'il ne soit point perdu de temps à communiquer avec la compagnie à Liverpool.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

DAVID BELLHOUSE.

T. A. Begly, écuyer,
Travaux publics, Québec.

No. 24,605.

MONTREAL, 13 janvier 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis venu en Canada pour la compagnie canadienne de navigation à vapeur, aux fins de régler ses comptes avec le gouvernement pour les services passés et de constater s'il est disposé à admettre quelques modifications dans les termes du contrat pour l'avenir.

Puis-je solliciter la faveur d'une entrevue avec vous aussitôt que vos importants devoirs vous le permettront, vu que je suis désireux de retourner en Angleterre.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

ROBERT LAMONT.

A l'honorable Jean Chabot,
Commissaire des travaux publics,
Canada.

No. 16,652.

17 janvier 1855.

MONSIEUR,—J'ai à accuser réception de votre lettre du 13 du courant, annonçant votre arrivée d'Angleterre aux fins de prendre des arrangements pour le paiement, etc, au nom de la compagnie canadienne de navigation à vapeur, et de vous informer que votre communication sera soumise au commissaire en chef des travaux publics à son retour à Québec.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

R. Lamont, écuyer,
Hotel de Sword.

No. 24,670.

HOTEL DE SWORD,
QUEBEC, 23 janvier 1855.

MONSIEUR,—J'ai déjà eu l'honneur de vous informer que je suis venu en Canada expressément au sujet du contrat qui établit une communication à vapeur, entre ce pays et l'Angleterre.

Je désire régler les comptes pour services passés et soumettre en même temps au gouvernement pour l'avenir certaines modifications que l'expérience indique comme nécessaires dans le contrat, pour que le service se fasse avec plus d'efficacité.

Comme point qui se rattache au premier objet de ma mission, la manière dont le service a été fait jusqu'ici doit être pour moi l'objet de quelques observations. Et cela devient nécessaire aujourd'hui, d'après le rapport sur le sujet que votre honorable bureau a présenté en juin 1854, à son excellence le gouverneur-général, pour être soumis aux deux chambres de la législature.

Avant de parler des accusations de non-accomplissement du contrat portées dans le rapport, je prendrai la liberté d'offrir quelques remarques préliminaires. et de mentionner un fait qui été perdu de vue, c'est que bien que le contrat soit daté du mois d'août 1852, ce ne fut pas avant mars 1853 qu'il fut complété et reçu en Angleterre, c'est-à-dire, deux mois seulement avant la date y mentionnée pour le commencement du service hebdomadaire au St. Laurent. Les raisons de ce retard furent qu'il avait été convenu qu'il serait ratifié par le parlement canadien, ce qui ne fut fait qu'en novembre; et il fut aussi pourvu que les compagnies de chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent et celle du St. Laurent et de l'Atlantique aussi bien que la cité de Portland ratifieraient leur partie du contrat avant qu'il fut considéré comme complet, et les compagnies de chemins de fer ne purent pas probablement le faire avant.

Nonobstant la brièveté de l'avis de deux mois seulement au lieu de douze, bien que la cité de Portland n'eut pas encore et n'ait pas jusqu'à ce jour ratifié sa partie du contrat, bien que durant le temps ainsi perdu il soit survenu dans la Grande-Bretagne une grande demande pour les vaisseaux à vapeur et partant une hausse dans les prix, ce qui a eu l'effet de rendre presque impossible de faire de nouveaux contrats pour la construction des vaisseaux à finir dans 18 ou 24 mois et bien que la chambre de commerce de Londres, en conséquence principalement de l'opposition ferme et incessante des compagnies largement subventionnés qui avaient le commerce de l'Atlantique, ait refusé aux entrepreneurs et à ceux qui s'étaient associés avec eux une charte d'incorporation pour les fins de leur contrat; je répète que nonobstant les délais, les embarras, le changement dans les affaires et le refus, sans précédent à cette époque, de l'octroi d'une charte par la chambre de commerce, les entrepreneurs ont donné des preuves non équivoques de leur sincérité et de leur détermination à faire le service provisoire de 1853, en faisant au St. Laurent cinq voyages sur les sept voyages mensuels qu'ils se proposaient de faire, avec les meilleurs vaisseaux qu'ils ont pu se procurer. Le service, il faut le remarquer, s'est fait en dépit de pertes considérables connues et prévues, et l'on verra que le *Lady Eglinton*, durant ce temps, a fait deux des voyages les plus courts à travers l'Atlantique, et que le nombre complet des voyages d'hiver à Portland a été fait en 1853-4.

La classe des vaisseaux employés a été conforme à l'entendement pris avec le gouvernement, et ils étaient, je puis dire, plus grands que ceux qui pendant un temps considérable ont fait le service des malles entre la Grande-Bretagne et le Cap de Bonne Espérance, à l'origine de la ligne.

Les demandes soudaines et extraordinaires pour des bâtiments à vapeur, et la perte malheureuse du temps que je viens de mentionner et qui s'écoula entre le jour où les entrepreneurs firent leurs soumissions et celui où elles furent acceptées et complétées, *une période de neuf mois*, formeraient seules une excuse raisonnable pour n'avoir point fait le service en 1853; et ce n'est point trop que de dire que si les entrepreneurs n'eussent été propriétaires du *Cleopatra* et n'eussent été peu de temps après assez heureux pour avoir l'occasion d'acheter deux autres nouveaux steamers, le *Charity* et l'*Ottawa*, de la compagnie des bâtiments à vapeur d'Afrique, lesquels convenaient bien et sont presque les seuls grands vaisseaux dans le pays, il aurait été impossible de continuer le service même

durant la dernière saison, par le fait que les constructeurs n'auraient pas entrepris de construire des vaisseaux neufs à temps.

Pour donner quelque idée des dépenses préliminaires nombreuses et considérables qui accompagnent l'établissement d'un tel genre d'affaires et les pertes qui résultent toujours pour ceux qui s'en font les pionniers, on peut dire que la subvention du gouvernement pour 1853, ne couvra pas de plusieurs mille louis sterling le montant dépensé par les entrepreneurs durant cette année.

L'action extraordinaire et inattendue de la législature Britannique (telle que déjà expliquée) a empêché les entrepreneurs de s'associer leurs amis pour former une compagnie pour l'exécution de leur contrat tel qu'originellement désigné. Dans l'intervalle les entrepreneurs ont individuellement fait de grands efforts pour faire le service et ont absorbé des capitaux et encouru des responsabilités qui ne se montaient pas à moins de £150,000 avant que la présente compagnie, la compagnie canadienne de navigation à vapeur, fut organisée. Cette compagnie composée de quelques-uns des hommes les plus riches d'Angleterre a repris les vaisseaux achetés par les entrepreneurs, en a fait entreprendre de nouveaux, a fait le service de 1854, et est prête à mettre le service sur un pied des plus satisfaisants, si le gouvernement du Canada propose des encouragements convenables.

Quant aux accusations de n'avoir pas rempli son contrat en 1854, mentionnées dans le rapport des honorables commissaires, on peut dire quant à la première, savoir: le retard dans l'arrivée du *Cleopatra* et du *Charity* dans le St. Laurent, à l'ouverture de la navigation, et la non-arrivée de l'*Ottawa*, que ces malheureux événements (qui ont fait perdre des sommes considérables d'argent à la compagnie canadienne de navigation à vapeur) ont originé dans des causes naturelles sur lesquelles la compagnie n'avait aucun contrôle, et sont par conséquent exceptées dans le contrat. Dans deux des cas la prudence et les sentiments ordinaires d'humanité ont tracé la marche que les officiers en charge ont dû prendre, savoir, mettre leurs passagers à Portland d'où ils ont été transportés à leur destination, aux frais du vaisseau. Les retards et la non-arrivée des vaisseaux ou des officiers n'étaient point dus à l'insuffisance des vaisseaux comme leurs voyages subséquents le prouvent suffisamment.

Le sujet de plainte qui se présente ensuite, et le principal peut-être a rapport aux dimensions et à la force des vaisseaux employés durant l'année 1854, lesquels devaient avoir 1200 tonnaux, et une force de 300 chevaux. Au sujet du mesurage des vaisseaux il a toujours existé une différence d'opinion entre les hommes pratiques et scientifiques. On considère cependant que le mode le plus équitable et le plus exact de mesurer les vaisseaux à vapeur est celui que suivent maintenant les lords de l'amirauté en Angleterre et le gouvernement de France, savoir, de prendre le registre brut de tonnage comme mesure de la capacité. Après l'inspection faite par l'agent de l'amirauté, les trois vaisseaux déjà mentionnés comme ayant été, depuis la clôture de la navigation du St. Laurent, nolisés par le gouvernement Anglais, moyennant un certain taux par tonneaux d'après le mesurage suivant, savoir :

Cleopatra,.....	1467
Ottawa,.....	1240
Charity,.....	1249

Je puis dire cependant que d'après l'ancienne loi, ces vaisseaux pourraient mesurer 100 à 150 tonnaux de moins.

La force en chevaux de ces vaisseaux est de beaucoup au-dessus de celle qui est fixée dans le contrat,—le *Charity*, donné dans le rapport comme étant de 400 chevaux, étant le moins puissant des trois.

Quant à l'emploi du *Sarah Sands* dans le service, ce n'a été qu'une affaire de nécessité, car il était impossible, comme il a déjà été dit, de faire faire des contrats pour de nouveaux vaisseaux qui auraient été prêts à temps. La compagnie

tel que déjà mentionné, au lieu d'attendre pour de nouveaux vaisseaux, acheta le *Charity*, l'*Ottawa* et le *Cléopatra* et nolisra le *Sarah Sands*, le seul autre grand vaisseau qu'il fut possible de se procurer dans la Grande Bretagne. Maintenant que les nouveaux vaisseaux sont sur le point d'être prêts, le *Sarah Sands* comme de raison, n'est plus nécessaire.

Il n'est pas hors de propos de mentionner ici que tous les vaisseaux qui sont maintenant presque prêts à entrer dans le service et dont le premier doit être à peu près mis à l'eau maintenant et le second le sera environ un mois après, sont tous de force et de dimensions plus grandes qu'il n'est spécifié dans le contrat et sont calculés pour atteindre le plus haut degré de vitesse et donner aux passagers le plus d'avantage et confort possible.

Tout en admettant que quelques-unes des conditions du contrat n'ont pas été suivies parce qu'elles se sont trouvées impraticables et que d'autres n'ont point été accomplies à la lettre pour des causes naturelles dans le passé ou plutôt pour des raisons exceptionnelles et par manque de connaissances antérieures sur la navigation du St. Laurent pour les bâtiments à vapeur, on prétend avec respect et les personnes qui sont pratiquement au fait de ces matières le confirment, qu'avec les difficultés qui ne manquent jamais d'accompagner toutes les entreprises nouvelles de même nature augmentées dans ce cas par les hazards de la navigation des mers, des rivières et des lacs, l'absence complète de quais à Québec et la difficulté d'obtenir des barges, lorsqu'il n'y a pas assez d'eau pour permettre aux bâtimens de se rendre à Montréal.

Je dis donc avec respect qu'un service de cette nature n'a jamais mieux été exécuté que celui-ci au départ.

En terminant mes remarques sur le passé je manquerais aux devoirs que je dois à mes constituants si je ne réclamaï pour eux le crédit d'avoir su contenter tous les passagers de première et seconde classe et particulièrement les émigrés par le traitement et les facilités qu'ils ont toujours rencontrés sur les vaisseaux de la compagnie pour les passages excellents qu'ils ont fait au Canada, après le rapport de notre honorable commissaire, et pour la discipline du vaisseau, la capacité des officiers et de l'équipage, rapport sous lequel les vaisseaux de la compagnie ne sont surpassés par aucun vaisseau à flot; et finalement tout en exprimant mon regret de voir le ton adopté dans le rapport de l'honorable commissaire, permettez-moi de faire remarquer avec beaucoup de déférence que si vous pouviez vous figurer la légion de difficultés pratiques qui accompagnent les commencements de telles entreprises, et le redoublement de force qu'elles ont puisées durant le cours de l'année dernière dans les résultats de l'état de guerre actuel, et si l'on réfléchissait, en considérant ce sujet, aux faits qui se rattachent aux commencements de semblables institutions, je suis certain que la teneur de votre rapport n'aurait pas été une critique minutieuse mais qu'au contraire vous auriez jeté sur le passé le voile de l'oubli et de la tolérance et n'auriez offert que de l'encouragement pour l'avenir.

Les remarques que j'ai faites seront considérées, je l'espère, comme établissant d'une manière satisfaisante que les entrepreneurs ont fait le service aussi bien que l'on pourrait raisonnablement espérer sous les circonstances, et j'ai à ajouter que le prompt règlement de la subvention qui se trouve due convaincra mes amis de la bonne foi et des dispositions du gouvernement et leur donnera de l'encouragement pour l'avenir; et à ce sujet je prends la liberté de vous soumettre l'exposé suivant:

Le contrat pour une ligne de batiments à vapeur océaniques entre Liverpool et Québec fait par le gouvernement du Canada, a été le résultat d'un concours public offert après demandes de soumissions. On ne le considéra alors que comme mesuré préliminaire faite dans le sens d'un système, plus étendu pour la suite, de communications à vapeur avec l'Angleterre; et le parlement provincial, sur la demande des entrepreneurs, a passé un acte ou charte d'incorporation pour une compagnie dans la vue de promouvoir cet important objet.

On prend en ce moment des mesures pour profiter de cette charte qui, pour certaines raisons qui se rattachent à l'état de la loi anglaise sur le sujet, n'a pu être suivie d'effet ; mais un certain nombre d'individus, ayant confiance dans les sentiments de justice et de libéralité du gouvernement canadien et dans l'importance toujours croissante du commerce colonial, et songeant à l'effet important que la nature permanente d'un contrat de service à vapeur aurait sur les intérêts de la colonie, ont placé des capitaux, pour près de £400,000 sterling, dans des vaisseaux dont la plupart sont de beaucoup plus grands et plus forts que ceux qui sont spécifiés dans le contrat et sont où déjà à flot ou sur le point de l'être.

Il est un fait dans l'histoire des entreprises de cette nature, c'est que le gouvernement anglais n'a jamais consenti à des marchés pour le service à vapeur des malles sans avoir eu à les changer et modifier peu de temps après le commencement du service et l'on a toujours observé beaucoup d'égards envers les entrepreneurs, jusqu'à ce que l'expérience les eut mis au fait du service particulier requis.

Les personnes qui ont contracté avec le gouvernement canadien ne font donc que suivre ce qui leur paraît les lois nécessaires et naturelles qui règlent ces espèces d'affaires, en soumettant à la considération du gouvernement l'avantage et la nécessité qu'il y a de remodeler le contrat actuel, afin d'assurer au pays tous les avantages qu'il est de nature à commander.

Dans tous les contrats semblables il est établi une disposition pour l'augmentation de la subvention, dans le cas où les circonstances changeraient assez pour exiger de l'assistance ; par exemple dans le dernier contrat fait avec la compagnie Cunard, il y a une clause :

“ Qu'il sera fait une autre allouance, dans certaines limites, aux entrepreneurs dans le cas où il y aurait augmentation dans les taux des assurances des bâtiments à vapeur ou dans le fret ou dans l'assurance de charbon, comparés avec les taux payables à la date du contrat, si telle augmentation est prouvée à la satisfaction des lords commissaires d'amirauté.” Il n'y a malheureusement pas cette clause dans le contrat avec le gouvernement canadien, mais les entrepreneurs soumettent respectueusement à la considération favorable du gouvernement, les empêchements et désavantages suivants que l'expérience leur a fait voir comme nécessairement attachés à cette espèce de service.

La singularité de la navigation du St. Laurent et de ses mers, de ses rivières et de ses lacs, jointe à l'incertitude des saisons et au petit nombre des phares dans les détroits ont l'effet d'augmenter considérablement les primes d'assurance sur les vaisseaux qui font le commerce du St. Laurent. Sur la propriété tant en vaisseaux qu'en charbon que la compagnie canadienne de navigation à vapeur aura à exposer durant la saison prochaine, la prime *extra* qu'il y a à payer en conséquence ne se montera pas à moins de £10,000 sterling par année, et depuis la date du contrat il s'est opéré une hausse considérable, non seulement dans le premier coût des bâtiments à vapeur, mais dans les frais des bâtiments à voiles, sous le rapport des gages, du prix du charbon, de l'huile, du suif, des provisions et de toute espèce de choses.

II. La “ Compagnie Cunard,” subventionnée par le gouvernement anglais jusqu'à la concurrence de £3,333 10s. par voyage, ou 11s. 4½d. par mille, et la “ Compagnie Collins” subventionnée par le gouvernement américain jusqu'au montant £6,538 10s. ou 22s. sterling par mille, ont réduit le taux de leur fret et du prix de passage pour faire concurrence à la compagnie canadienne de navigation à vapeur ; et ayant à faire un voyage moins dangereux et ayant par conséquent un taux d'assurance moins élevé à payer tant sur le vaisseau que sur la cargaison, elles sont des antagonistes trop puissants pour la compagnie canadienne de navigation à vapeur qui ne reçoit, en vertu du contrat, que £1,333 sterling par voyage, ou 4s. 6d. par mille. Ce fait est bien justement et bien clairement admis par le rapport des commissaires des travaux publics sur les batimens à vapeur océaniques de 1853-4.

III. Il y a un manque absolu de quais et de magasins à Québec, ce qui entraîne des frais et des dommages pour les cargaisons, qui sont tout au risque du vaisseau, et occasionne encore beaucoup d'inconvénients pratiques accompagnés de la perte de sommes considérables.

Pour toutes ces raisons, et d'autres raisons moins importantes que les entrepreneurs ne croient pas nécessaires de mettre devant le gouvernement, il est soumis respectueusement qu'il y a lieu à de justes réclamations auprès du gouvernement pour un traitement libéral et des modifications dans le contrat ; car il doit être évident pour le gouvernement que la subvention actuelle est de beaucoup trop faible pour la manière dont la compagnie est actuellement prête à faire le service, à dater de l'ouverture de la navigation de 1855 ; service qui pourra, on l'assure avec confiance, soutenir une comparaison favorable avec celui qui se fait actuellement entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique.

Quant à une extension du service actuel, tel que recommandé dans votre rapport, tout en partageant les opinions qui y sont exprimées touchant l'effet définitif qu'une ligne hebdomadaire de steamers devra avoir de soutirer vers le St. Laurent une grande partie du commerce qui se fraye d'autres routes, aujourd'hui, je crois aussi que sous l'opération du traité de la réciprocité, le commerce sera graduellement transféré des autres parties vers les rives du St. Laurent, si à ce nouvel aiguillon l'on ajoute les débouchés considérables auprès des marchés d'Europe. Dans le fait, que si la ligne des steamers océaniques n'est pas sur un pied effectif, les grands avantages naturels du bassin du St. Laurent et des lacs d'en haut, les avantages du magnifique système de chemins de fer maintenant en progrès, et le résultat du traité commercial récemment passé avec les États-Unis seront illusoires.

Tout en appréciant ainsi les suggestions des commissaires des travaux publics, je prends respectueusement la liberté de recommander que le nombre des voyages exigés dans ce service soit graduellement augmenté suivant les exigences toujours croissantes du commerce de la colonie,—le gouvernement satisfaisant ainsi aux exigences du pays à mesure qu'elles se forment et se tenant toujours un peu en avant des circonstances de manière à promouvoir et encourager le progrès.

J'espère que le gouvernement se convaincra, d'après l'état qui vous est maintenant soumis, que pour obtenir l'établissement d'une bonne ligne à vapeur il faut une subvention plus considérable, et je suis venu d'Angleterre dans le dessein exprès de rencontrer le gouvernement canadien dans un esprit de justice sur ce grand point comme sur des modifications comparativement moins importantes du contrat actuel. Si le gouvernement est prêt à admettre ces modifications, je serai heureux de mentionner les détails et dire où elles doivent être introduites.

Puis-je solliciter auprès de vous la faveur de soumettre la présente communication aux membres du gouvernement à votre commodité et à la leur, vu que l'époque avancée de la saison et des raisons d'affaires rendent urgents un arrangement immédiate et une décision de toutes les affaires qui se rattachent à la question.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) ROBERT LAMONT.

A l'honorable Jean Chabot,
Commissaire en chef des Travaux Publics.

No. 16,740.

30 janvier 1855.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 26 du courant, ainsi qu'à plusieurs entrevues que vous avez eues avec les commissaires sur le sujet de la compagnie canadienne de navigation à vapeur, j'ai ordre de vous informer que d'abord avant que le gouvernement prenne aucune action quelconque dans l'affaire ou entretienne aucune proposition pour l'avenir, il est absolument nécessaire qu'il soit officiellement informé si c'est l'intention des entrepreneurs actuels de se conformer aux exigences et conditions de leur contrat tel qu'il est aujourd'hui, ou d'agir autrement. Des renseignements prompts et explicites sur ce point sont d'autant plus nécessaires que par suite de la nature de la communication de M. Cropper, qui dit que les parties avec lesquelles le gouvernement a pris des engagements, se trouvant incapables de continuer leur contrat, l'avaient transporté à une compagnie privée dont il est le vice-président, et que cette compagnie avait cru nécessaire de prendre des mesures pour obtenir une dissolution légale, ce qui ne pourrait s'effectuer que vers le 28 du présent mois.

T. A. BEGLY.
Secrétaire.

R. Lamont, écuyer,
Etc., etc., etc.

No. 24,830.

HÔTEL DE SWORD,
QUEBEC, 23 janvier 1855.

MONSIEUR,—Après réflexion j'ai pensé que ce serait vous sauver du temps que de vous laisser lire, avant notre entrevue demain matin, la communication incluse à vous adressée et concernant laquelle je serai heureux de vous donner tous les renseignements que vous pourrez désirer, quand j'aurai l'honneur de vous rencontrer demain matin, suivant votre rendez-vous.

Je suis, monsieur,
Avec respect,

(Signé,) ROBERT LAMONT.

À l'honorable Jean Chabot,
Commissaire en chef des Travaux Publics.

No. 24,664.

HÔTEL DE SWORD,
QUEBEC, 25 janvier 1855.

MONSIEUR,—Comme il a été convenu à notre entrevue hier matin, je vous transmets maintenant une note des changements et modifications désirés dans le contrat pour la ligne des bâtimens à vapeur Océaniques entre Liverpool et le Canada.

Je trouve que je n'ai point en ma possession de document qui puisse prouver légalement le fait que la compagnie actuelle "la Compagnie canadienne de navigation à vapeur" a été formée expressément pour les fins de ce contrat, conformément au plan et intention première des entrepreneurs; mais la lettre d'Edward Cropper, écuyer, agissant comme président de la compagnie, écrite à Sir Allan McNab, et aux membres du ci-devant gouvernement, devrait, je pense, rendre inutile toute autre preuve sur le sujet.

Quant aux incluses, je n'ai qu'à dire en sus de ce que je vous ai écrit hier, que la compagnie a appris par expérience que les modifications demandées

sont nécessaires pour la bonne opération de la ligne, et qu'elle est convaincue que pour assurer à la ligne un effet permanent et efficace, le montant entier de la subvention demandée est absolument nécessaire.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) ROBERT LAMONT.

A l'honorable Jean Chabot,
Commissaire en chef des Travaux Publics,
Québec.

Deux incluses.

Note.—Les changements et modifications qu'on demande d'apporter au contrat pour le service des bâtimens à vapeur océaniques entre Liverpool et le Canada.

1. *Les bâtimens à vapeur ne devant pas aller plus loin que Québec.*

2. *Point de restrictions pour les taux de fret et de passage.* Ceux-ci seront réglés d'après les taux demandés sur d'autres lignes de temps à autre, et seront élevés ou réduits suivant les circonstances.

3. *La ligne sera maintenue au moyen d'un nombre suffisant de bâtimens à hélice de première classe, du port de pas moins de 1500 tonnaux, tonnage brut d'après le registre, et de la force de 300 chevaux.*

Note.—Les nouveaux vaisseaux devant être bientôt prêts, et chacun d'environ 1800 tonneaux.

4. *Durée des voyages, en moyenne.* Par la voie du St. Laurent, (aller et retour,) ne devra pas excéder en moyenne 13 jours. Par la voie de Portland, (aller et retour) do., do., 15 jours, (les retards par la brume, la glace, les accidents ou des circonstances extraordinaires sur lesquelles la compagnie ne peut avoir de contrôle, exceptés.)

5. *Le service à commencer au mois de mai 1855.* On propose qu'il soit pour Québec, aller et retour, durant la saison de navigation, à un jour fixé chaque semaine alternativement, (précisément semblable à celui de la ligne Collins, entre New-York et Liverpool, comme on le verra par le plan de départs ci-inclus) et qu'il se fasse une fois par mois durant l'hiver prochain (1855-6) pour Portland, aller et retour; il se fera tous les quinze jours en hiver, dans et après l'automne de 1856, et le service d'été, si le gouvernement le désire, et qu'un avis raisonnable en ait été donné, devra être d'un voyage *tous les dix jours* durant la saison de navigation du St. Laurent.

Note.—Les entrepreneurs auront la liberté d'envoyer leurs steamers durant l'hiver, à n'importe quel port dans les provinces de l'A. B. N., ou des Etats-Unis; mais qu'il soit bien entendu que Portland sera le premier port où les steamers devront se rendre partant de Liverpool, et le dernier port d'où ils partiront lorsqu'ils y retourneront; et ils auront la liberté de se servir d'un ou deux des steamers de 1200 tonneaux, s'il est nécessaire, durant la prochaine saison; mais les plus grands vaisseaux devront toutefois être prêts pour le service de l'année 1856.

6. *La durée du contrat sera de 10 ans à compter du mois de mai 1855.*

7. *L'aide du gouvernement sera de £2100 par voyage, ou 7s. 6d. par mille.* Cette somme est environ un quart de celle qui est payée à la compagnie Collins, et moindre des deux tiers de celle qui est payée à la compagnie Cunard, nonobstant tous les désavantages de la navigation du St. Laurent.

8. *Le paiement de l'aide du gouvernement se fera tous les trois mois à des dates fixes.*

Québec, 24 janvier 1855.

BATEAUX A VAPEUR DE L'OCEAN ATLANTIQUE.

Nouveau plan projeté des départs commençant en mai 1855, des lignes de batimens à vapeur de "La compagnie canadienne de navigation à la vapeur," de "La compagnie Cunard" et de "La compagnie Collins."

		De Liverpool.		Pour			d'Amérique.		Pour
Cie. Canadienne,	Mercredi,	2	Mai,	Québec,	Cie. Canadienne,	Samedi,	7	Juin,	Québec,
" Cunard,	Samedi,	5	"	Boston,	" Cunard,	Mercredi,	6	"	Boston,
" Collins,	Mercredi,	9	"	N. York,	" Collins,	Samedi,	9	"	N. York,
" Cunard,	Samedi,	12	"	"	" Cunard,	Mercredi,	13	"	"
" Canadienne,	Mercredi,	16	"	Québec,	" Canadienne,	Samedi,	16	"	Québec,
" Cunard,	Samedi,	19	"	Boston,	" Cunard,	Mercredi,	20	"	Boston,
" Collins,	Mercredi,	23	"	N. York,	" Collins,	Samedi,	23	"	N. York,
" Cunard,	Samedi,	26	"	"	" Cunard,	Mercredi,	27	"	"
" Canadienne,	Mercredi,	30	"	Québec,	" Canadienne,	Samedi,	30	"	Québec,
" Cunard,	Samedi,	2	Juin,	Boston,	" Cunard,	Mercredi,	4	Juil,	Boston,
" Collins,	Mercredi,	6	"	N. York,	" Collins,	Samedi,	7	"	N. York,
" Cunard,	Samedi,	9	"	"	" Cunard,	Mercredi,	11	"	"
" Canadienne,	Mercredi,	13	"	Québec,	" Canadienne,	Samedi,	14	"	Québec,
" Cunard,	Samedi,	16	"	Boston,	" Cunard,	Mercredi,	18	"	Boston,
" Collins,	Mercredi,	20	"	N. York,	" Collins,	Samedi,	21	"	N. York,
" Cunard,	Samedi,	23	"	"	" Cunard,	Mercredi,	25	"	"
" Canadienne,	Mercredi,	27	"	Québec,	" Canadienne,	Samedi,	28	"	Québec,
" Cunard,	Samedi,	30	"	Boston.	" Cunard,	Mercredi,	1	Août.	Boston.

Note.—D'après le plan ci-dessus on verra que la compagnie canadienne de navigation à vapeur est préparée (à raison d'un taux comparativement peu élevé) l'été prochaine, à faire autant de service que la ligne Collins.

Au moyen d'un semblable arrangement, une malle laisserait Liverpool et l'Amérique régulièrement chaque, mercredi et samedi durant l'été.

La ligne pourrait être en opération tout l'hiver jusqu'à Portland.

AVANTAGES POUR LE CANADA. Exemple—Une lettre laissant Québec par le bateau à vapeur de la compagnie canadienne, disons samedi le 2 juin, arrivera à Liverpool, jeudi le 14 (peut-être plutôt) mais si elle est envoyée *via* Boston, mise à la poste le même jour, elle ne se rendra pas avant lundi le 18. Et une lettre mise à la poste à Liverpool pour Québec, mercredi, 16 mai (supposant un passage de 13 jours) se rendrait à sa destination deux jours après une autre envoyée par un bateau à vapeur de la ligne Cunard, le samedi précédent (le 12) et cinq jours avant une lettre qui arriverait par le bateau à vapeur de la ligne Cunard, de samedi le 19.

No. 24,714.

SWORDS' HOTEL,
QUEBEC, 31 janvier 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la vôtre du 30 courant, dans laquelle vous m'informez que vous avez ordre de me faire savoir qu'avant que le gouvernement prenne une détermination dans l'affaire en rapport à ma note du 26 courant, et aux diverses entrevues que j'ai eues avec les commissaires ou touchant ce qu'ils se proposent de faire plus tard, il est nécessaire que le gouvernement soit officiellement informé si c'est l'intention des entrepreneurs actuels de se conformer aux exigences et de remplir les conditions du contrat, tel qu'il est actuellement ou autrement.

En réponse, je prends la liberté de dire que l'objet de ma visite en Canada est d'obtenir un règlement pour les derniers services, et s'il est possible des modifications à notre contrat pour le futur. Rien dans mes correspondances avec le gouvernement peut le mener à la conclusion que nous n'entendons pas remplir notre contrat, et je crois que j'ai de justes raisons de me plaindre de ce que l'on me pose cette question. L'exécution du contrat est garantie au moyen d'une forte pénalité.

Quant à la partie de votre lettre dans laquelle vous faites allusion aux remarques de M. Cropper, vous vous convaincrez infailliblement en lisant la lettre de ce monsieur plus attentivement que vous l'avez par inadvertance mal comprise. En parlant de la dissolution de la présente société, il donne comme raison et objet, l'obtention d'une charte en Angleterre, ou d'un acte d'incorporation de la législature de ce pays pour les fins de notre contrat, et il ne parle nulle part d'une dissolution absolue qui pourrait justifier la question qu'on me pose.

En justice, je crois avoir droit de connaître les vues du gouvernement quant à ce qui a rapport au passé ou au futur, et je vous prie respectueusement de référer à ma note du 26 courant, et de me répondre promptement.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé)

ROBERT LAMONT.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics,
Québec.

No. 24,768.

SWORDS' HÔTEL,
QUEBEC, 5 février 1855.

MONSIEUR,—Depuis mon entrevue avec vous samedi, j'ai pris en considération le sujet de notre conversation. Il paraissait, dans votre opinion, y avoir une nécessité pour moi de produire une autorité pour traiter avec le gouvernement touchant les services passés et futurs de la compagnie canadienne de navigation à vapeur. Cela ne peut provenir que de ce que le sujet est nouveau à vos yeux comme vous le verrez clairement quand je vous aurai expliqué qu'en 1852, ma société passa le contrat avec le gouvernement qui existe actuellement, pour une communication à la vapeur avec l'Angleterre, et conséquemment que ma société est le seul "représentant légal" dans le règlement et l'arrangement de toutes les choses qui s'y rattachent. Sous ces circonstances je suis bien embarrassé de savoir quelle autorité est requise, et de qui je pourrais me la procurer ; il est vrai, comme je vous l'ai déjà fait connaître, que tel qu'originellement compris, une compagnie composée de quelques-uns des hommes les plus riches en Angleterre, a été formée pour les fins du contrat, et que tout en n'ayant aucune objection à ce que les arrangements qu'elle a pris pour l'avenir soient ratifiés par elle, cependant je n'abandonne pas mon droit d'être traité et considéré comme son agent.

Ce ne fut qu'à mon arrivée en ce pays, à la fin de décembre dernier, que je constatai que le département du gouvernement dont vous avez actuellement la présidence, avait fait un rapport défavorable du service accompli jusqu'à la première partie de la saison dernière. Il pourra devenir de mon devoir quant aux intérêts importants que je représente, de répondre à ce rapport, qui émane de M. Killaly, l'assistant commissaire, et de le signaler plus tard.

Le service du contrat a été fait pendant les deux années, durant lesquelles le gouvernement s'est servi de nos bateaux sans qu'aucune plainte ne nous ait été

communiquée, et conséquemment les entrepreneurs n'avaient pas raison de supposer que le gouvernement n'appréciait pas les efforts faits, et le montant considérable de deniers dépensés à faire le service sous des difficultés sans pareilles, et cela aussi pendant une époque d'un dérangement sans exemple dans les finances, et je ne peux pas m'imaginer que ce soit l'intention sérieuse du gouvernement de mettre obstacle au paiement des deniers que nous avons si chèrement gagnés, ou de s'opposer à toute modification raisonnable de notre contrat pour l'avenir.

Après l'explication ci-dessus, vous devez comme de raison vous apercevoir que toutes questions qui pourraient s'élever contre mon autorisation à agir doivent disparaître.

L'importance qui en revient au commerce, l'époque avancée de la saison, et la grandeur des intérêts demandent une décision immédiate de la part du gouvernement. Les nombreux arrangements nécessaires pour garantir à la colonie le bénéfice entier du service durant la saison prochaine, sur le plan en contemplation par la compagnie, ne peuvent être autrement accomplis, et il ne sera pas possible, si plus de temps est perdu, de compléter les plans pour l'établissement d'une ligne de bateaux à hélice jusqu'à l'ouest, pour le transport des émigrés, pour des quais, et mille affaires de détail, tant ici qu'en Angleterre. Pour ces raisons, et quand vous aurez appris qu'il y a déjà cinq ou six semaines que je suis à Québec, j'espère qu'aucune forme officielle ni aucune considération légère n'interviendront pour empêcher la question d'être portée devant le conseil exécutif à sa première réunion.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) ROBERT LAMONT.

L'honorable F. Lemieux,
Commissaire en chef des Travaux Publics,
Québec.

No. 16,849.

TRAVAUX PUBLICS,
QUÉBEC, 9 février 1855.

MONSIEUR, — J'ai ordre d'accuser réception de votre lettre du 5 courant, dans laquelle vous demandez que la question quant à l'arrangement passé et futur de la compagnie canadienne de navigation à la vapeur, soit portée devant le conseil exécutif à sa première réunion. En réponse, j'ai instruction de vous informer qu'avant que les commissaires soient en état de mettre ce sujet devant l'exécutif, ou de recommander aucune solution dans l'affaire, ils demandent qu'on leur fournisse l'information qu'ils ont sollicitée dans leur lettre à votre adresse en date du 30 ultimo, à laquelle votre réponse du 5 courant, n'est ni satisfaisante ni explicite.

Dans la lettre en question, les commissaires demandent une réponse explicite à la question de savoir, si c'est l'intention des entrepreneurs actuels de se conformer aux exigences et de remplir les conditions du contrat tel qu'il est actuellement ou autrement. A cela vous répondez le 31, que "vous avez de justes raisons de vous plaindre de ce qu'une telle question vous soit faite, vu que rien dans vos correspondances avec le gouvernement ne peut le mener à la conclusion que vous n'entendez pas le remplir." J'ai instruction, sur ce point, de vous faire observer que les commissaires sont d'opinion qu'ils ont toute raison d'être justifiés de vous faire la question, et de vous demander une réponse directe avant de porter le sujet devant l'exécutif.

Dans votre lettre du 31 janvier dernier, vous annoncez que vous êtes venu en Canada, " pour constater si le gouvernement est disposé à admettre quelques modifications au contrat pour l'avenir."

Dans votre lettre du 23 janvier dernier, vous exprimez de nouveau votre désir " de faire faire des modifications dans le contrat."

Dans votre lettre du 25 janvier dernier, vous envoyez une cédule des " changements et modifications désirés dans le contrat—que la compagnie a trouvé " que des modifications étaient nécessaires" et que le montant entier, " £50,000 " par année des subsides maintenant demandés, est absolument nécessaire."

Dans votre lettre du 31 janvier dernier, vous dites " qu'un de vos objets en " venant en Canada, est d'obtenir, si c'est possible, quelques modifications à " notre contrat."

Dans votre lettre du 5 courant, se trouvent les passages suivants, " je ne peux " pas m'imaginer que ce soit l'intention sérieuse du gouvernement, etc., etc., de " s'opposer à toute modification raisonnable à notre contrat pour l'avenir."

Quant en addition aux lettres précédentes, les commissaires considèrent la nature de la lettre de M. Cropper du 29 novembre, telle qu'il est fait allusion dans la votre du 31 ultimo, ils pensent qu'ils ont tout lieu d'exiger l'information explicite qu'ils vous ont demandée. La lettre de M. Cropper est au plus haut point une lettre d'affaire et très explicite, et elle paraît aux commissaires n'admettre aucun malentendu. La substance de cette lettre ayant trait aux points sous considération, est comme suit :—Qu'en 1852, le " gouvernement canadien fit un cer- " tain contrat avec MM. Lamont et McLarty," qui furent incapables de l'ex- " écuter et l'avaient de bonne heure en 1854 transporté aux parties qu'il (M. Cropper) représente, que ces parties agissant " sous le nom de la compagnie " canadienne de navigation à vapeur" dont il est le député président, avaient fait 16 voyages; " que bien que les vaisseaux eussent 100 à 150 tonneaux de " moins que ceux qui sont prescrits dans le contrat, la compagnie espérait que " la subvention ne serait pas retenue lorsque le gouvernement prendrait en considé- " ration les prix élevés qu'elle a eu à payer pour les vaisseaux, les difficultés et " les dépenses encourues en conséquence de la glace, etc., etc.; que cette com- " pagnie a fait un contrat pour trois vaisseaux de première classe qui, conjointe- " ment avec d'autres arrangements, la mettraient dans une condition à pouvoir " placer les communications à vapeur entre l'Angleterre et le Canada sur un " pied à pouvoir supporter une comparaison favorable avec la ligne qui existe " entre l'Angleterre et les Etats-Unis; que *pour obtenir ce but cependant il faudra " une subvention plus forte que celle qui est mentionnée dans le contrat existant;*" que les difficultés que la compagnie éprouve dans le moment à prélever les capi- " taux nécessaires, l'obligent avant d'aller plus loin de constater : premièrement,— si le gouvernement est préparé à payer pour la saison passée, et secondement,— s'il sera accordé pour l'avenir une plus forte subvention et quelle somme.

Que pour des raisons qui intéressent la compagnie " il est devenu néces- " saire de dissoudre la présente compagnie et qu'elle a pris des mesures pour effec- " tuer cet objet; qu'il est donc nécessaire et d'une importance urgente dans le moment de connaître les intentions du gouvernement *quant à l'appui qu'il est dis- " posé à accorder à la compagnie, vu que sans cet appui elle sera forcée d'interrom- " pre la ligne.*

" Que les mesures légales à prendre pour dissoudre la compagnie prendront six ou huit semaines et ne pouvant trouver quelqu'un à envoyer en Canada pour les y représenter et arranger cette affaire, et comme une correspondance entraîne des retards," " les termes auxquels ils consentent à réorganiser la compagnie sont spécifiés," que ces termes sont comme suit :

Ils " ne veulent point être limités quant au taux de fret et de passage," (par le présent contrat ils le sont pour les deux objets.) Ils ne veulent pas s'engager à faire plus de 8½ nœuds à l'heure (par le présent contrat ils sont tenus à en faire

neuf.) Que pour faire un service semi-mensuel entre Liverpool et Québec, durant l'été et Portland durant l'hiver, ils leur faut une subvention de £50,000 par année, (par le présent contrat, la subvention pour ce contrat est de £30670.)

En passant toutes ces circonstances en revue, les commissaires ont été informés, et le transport du contrat semble l'établir pleinement, que votre société était incapable, sans l'assistance de *La Compagnie Canadienne de navigation à la vapeur* actuelle de mettre à exécution le contrat que vous aviez fait avec le gouvernement du Canada; que vous aviez transporté votre contrat à cette compagnie sans que le gouvernement ou les parties à tel transport en fussent informés, que la compagnie à laquelle le contrat a été transporté, a trouvé nécessaire d'effectuer sa dissolution, et de dicter certains termes, et que sans l'adoption de ces termes par le gouvernement, elle ne *procèdera pas davantage*; que ces termes ne comprendraient pas seulement un grand oubli des conditions du contrat passé entre votre société et le gouvernement, mais aussi augmenterait considérablement le montant de la subvention sanctionnée par la législature. Toutes ces raisons y compris l'exposé contenu en votre lettre du 25 janvier dernier, faisant voir que vous n'aviez pas en votre possession de document pour "indiquer que la présente compagnie, *La Compagnie Canadienne de navigation à vapeur* était formée expressément pour les fins de ce contrat, et ainsi que la lettre de M. Cropper, établissant que "la compagnie était incapable de trouver personne qui fut capable de la représenter ou de députer quelqu'un pour arranger l'affaire en Canada," rendent nécessaire que les commissaires, comme ils l'ont déjà plus d'une fois demandé, soient informés par vous, distinctement, comme représentant de la partie avec laquelle ils ont passé contrat, et comme vous le dites dans votre lettre, le seul "*représentant légal*" pour le règlement de l'affaire, si c'est votre intention de vous conformer aux exigences et de remplir les conditions du contrat tel qu'il est actuellement, ou autrement; et si la réponse est affirmative, que vous leur fassiez connaître pleinement les préparatifs à cette fin, dans lesquelles d'après la nature de la lettre de M. Cropper, ne peuvent pas être inclus les vaisseaux auxquels il réfère comme étant en voie de construction.

En terminant, je suis chargé d'attirer votre attention sur un ou deux points compris dans vos dernières correspondances.

En référant au rapport annuel de ce département à la législature, requis par par la loi, dans lequel il est fait une mention défavorable de la manière en laquelle le contrat été mis à exécution jusqu'à la date du rapport, vous insinuez "qu'il émane de M. Killaly, l'assistant commissaire." Ce rapport est soumis et signé par les deux commissaires, conjointement, et en conséquence du caractère du ci-devant honorable commissaire en chef, on ne peut pas convenablement supposer qu'il mettrait son nom au bas d'un rapport dans lequel il n'aurait pas concouru.

Vous dites en outre que le service du contrat a été rempli pendant deux ans sans qu'aucune plainte n'ait été portée par le gouvernement. *En avril 1853*, un mémorial fut envoyé au gouvernement par la chambre de commerce de Montréal, se plaignant de la classe de vaisseaux mis sur la ligne; une copie de ce mémorial a été transmise à votre agent, M. Bellhouse. *En octobre 1853*, en conséquence du mécontentement continuel que créaient les procédés de la compagnie, ce monsieur fut informé par écrit des désappointements exprimés et qu'à moins qu'on ne donnât une preuve satisfaisante, sans délai, que la promesse de mettre la ligne en opération effective, serait réalisée, le gouvernement devait considérer le contrat résilié.

En juin 1854, votre agent est de nouveau informé que les termes et conditions du contrat n'étant pas remplis, il était requis de dire immédiatement, pour l'information du gouvernement, quand la compagnie serait en état d'exécuter son contrat d'une manière satisfaisante, tel que requis par les conditions du dit contrat, etc. La législature ayant voté une adresse demandant certaines informa-

tions se rattachant à votre contrat, une copie en fut transmise à votre agent, en lui demandant de fournir certains détails aux commissaires des travaux publics. L'information par lui fournie étant vague, on écrivit de nouveau à ce monsieur, lui demandant de produire des réponses plus distinctes et plus détaillées, mais elle n'ont pas encore été transmises.

Dans votre lettre du 23 janvier 1855, il est allégué que quoique le contrat soit daté du mois d'août 1852, ce ne fut qu'en mars 1853, qu'il fut terminé; mais dans une lettre de M. McLarty, un des membres de votre société, la réception de la confirmation du contrat pour la partie canadienne du service est mentionnée comme ayant eu lieu à la fin d'octobre 1852. Relativement à la partie du contrat se rattachant à Portland, il est dit dans votre lettre du 23 janvier 1855, qu'il n'a pas été ratifié jusqu'à ce jour. M. McLarty dans sa correspondance du 4 avril 1853, mentionne la confirmation de la partie du contrat de Portland, comme ayant eu lieu en mars 1853.

Les commissaires regrettent la longueur qu'ils ont donnée à cette correspondance, et croient qu'elle n'aurait pas été nécessaire si vous aviez fourni les informations qui vous ont été demandées, informatious sans lesquelles, comme il vous l'a déjà été dit, ils ne sont pas prêts à porter le sujet sous la considération de l'exécutif.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire.

Robert Lamont, écuyer,
Sword's Hotel, Québec.

No. 24,880.

SWORD'S HOTEL,
QUEBEC, 12 février 1855.

MONSIEUR,—J'ai reçu samedi après-midi, une lettre en date du jour précédent, à moi adressée par M. Begly, de votre département, et dans laquelle vous me mentionnez que vous ne serez pas prêt à porter le sujet de notre contrat à la considération de l'exécutif, avant que vous ne connaissiez "distinctement comme" représentant la partie avec laquelle ils ont passé contrat, et comme vous le dites "dans votre lettre, le seul représentant légal pour le règlement de l'affaire, si c'est notre intention de nous conformer aux exigences et de remplir les conditions du contrat, tel qu'il est actuellement ou autrement, et si la réponse est affirmative que vous leur fassiez connaître pleinement les préparatifs faits à cette fin, dans lesquels, d'après la nature de la lettre de M. Cropper, ne peuvent pas être inclus les vaisseaux auxquels il réfère comme étant en voie de construction."

Quand d'accord avec l'usage et le désir d'observer la courtoisie due à votre charge importante, je demandai au gouvernement par le canal de votre département, à être payé des services passés et que je suggérai quelques modifications à notre contrat pour le futur, j'en ai agi ainsi sous l'impression que la fonction de votre département consistait à mettre ma demande devant le gouvernement, votre refus péremptoire de s'y conformer me démontre que j'étais dans l'erreur, et ne me laisse d'autres remèdes que celui de m'adresser directement au gouvernement touchant ces sujets.

En agissant ainsi, j'exposerai les raisons qui me font dévier du cours ordinaire, et je prendrai occasion de passer en revue la dernière lettre reçue de votre département, dans laquelle des extraits choisis de ma correspondance ne sont

pas les moindres des défauts. Le rapport de M. Killaly, auquel j'ai déjà fait allusion dans ma correspondance feint de ne pas connaître l'existence de votre contrat, conseil que les services soient doublés, et conclut en disant que des bâtimens à vapeur de première classe étaient en voie de construction par des hommes entreprenans en cette province, et que l'on pourrait se les procurer pour le service.

Je ne puis m'expliquer les doutes de M. Killaly sur l'existence de notre contrat, si ce n'est par un désir de donner à ces hommes entreprenans le contrat entier si on peut se débarrasser de nous. Les obstacles que j'ai rencontrés dans votre département m'ont fait voir d'une manière suffisante que les influences et les intérêts qui ont suggéré ce rapport continuent à prévaloir. Sans que le gouvernement ait protesté dans le cours de l'entreprise, sans avoir été mis sur notre défense ou entendus, nous sommes condamnés dans ce rapport, et sans même que cela nous soit communiqué.

En demandant au gouvernement les émolumens que nous avons chèrement gagnés, nous ne demandons certainement pas de faveur, et en suggérant des modifications de notre contrat, nous savons que leur adoption ne dépend que de leur approbation par le public. Le gouvernement nous doit les deniers, et pour en être payé je suis convaincu qu'il suffit simplement que notre réclamation soit portée devant lui ; et les modifications sont ou raisonnables ou autrement, et peuvent être adoptées ou rejetées, mais elles sont dans le sens du rapport des commissaires des travaux publics.

L'importance des communications à la vapeur pour ce beau pays est de nature à laisser peser une grave responsabilité sur les personnes en charge qui refusent ou négligent de donner au sujet la considération qu'il mérite.

En terminant, je prends la liberté de vous assurer avec sincérité, sans vouloir manquer de respect à vous ou au département que vous présidez, j'en suis certain, habilement et honnêtement, que je me crois placé dans l'absolue nécessité de m'adresser au gouvernement directement et sans plus de délai.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

ROBT. LAMONT.

L'honorable F. Lemieux,
Commissaire en chef des travaux publics,
Québec.

No. 24,934.

A son excellence Sir Edmund Walker Head, Bart., 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, du Nouveau Brunswick et de l'Île du Prince Edouard, et vice-amiral d'icelles.

LE MEMORIAL DE ROBERT LAMONT DE LIVERPOOL, MARCHAND,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que votre mémorialiste, ainsi que ses associés, sont entrepreneurs du service à vapeur entre ce pays et l'Angleterre, en vertu d'un contrat avec le gouvernement canadien.

Que le service a été rempli pendant deux années sans qu'ils aient reçu une plainte de la part du gouvernement.

Que votre mémorialiste est venu en ce pays expressément pour obtenir paiement des services passés, et pour suggérer des extensions et des modifications à leur contrat.

Que votre mémorialiste est maintenant à Québec depuis plus de six semaines pour porter le sujet de sa visite devant votre excellence et le gouvernement canadien, par le canal du département des travaux publics, et qu'il a enfin reçu la réponse de ce département exposant qu'il ne portera pas l'affaire devant le gouvernement à moins que réponse soit faite à une question posée par ce gouvernement, en y répondant il est parfaitement compris que cela mettrait votre mémorialiste dans une fausse position, et nuirait au sujet qu'il désire porter à la considération du gouvernement.

Que vos mémorialistes ont fait un contrat avec le gouvernement canadien, et ils pensent qu'ils ont le droit de soumettre leur affaire à ce gouvernement sans obstacle de la part des départements, obstacle provoqué, comme votre mémorialiste le croit, par des intérêts opposés aux siens et indiqués dans le dernier rapport des commissaires des travaux publics.

Que votre pétitionnaire profitant de son privilège constitutionnel indubitable de pétitionner, prend la liberté d'approcher de votre excellence et de solliciter que son affaire soit saisie par le gouvernement et décidée, et qu'avant qu'on en vienne à aucune détermination finale quant au passé, les objections, si le gouvernement peut en avoir, lui soient de suite communiquées, et qu'une occasion lui soit donnée d'y répondre, et en outre qu'il plaise à votre excellence permettre à votre mémorialiste de mettre devant son excellence et le gouvernement, les modifications et suggestions au contrat que l'expérience de votre mémorialiste et l'expédience publique demandent.

Pourquoi vos mémorialistes prient humblement qu'il plaise à votre excellence porter son affaire devant le gouvernement, et qu'ordre soit donné qu'un warrant émané en faveur de votre mémorialiste pour le montant de la subvention qui leur est due par le gouvernement canadien pour ces services passés, et s'il y a des objections à ce qu'un pareil procédé soit adopté, que ces objections soient de suite communiquées à vos mémorialistes afin qu'ils puissent y répondre avant que le gouvernement en vienne à une décision finale. Et enfin qu'il plaise à votre excellence informer votre mémorialiste s'il peut suggérer quelques modifications au contrat existant.

Avec la plus grande confiance dans le sentiment d'honneur et de justice du gouvernement canadien, votre mémorialiste ne cessera de prier.

Québec, 13 février 1855.

(Signé,)

ROBERT LAMONT.

SWORD HÔTEL,
QUÉBEC, 11 février 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date d'hier, et maintenant je vous transmets ci-inclus un état détaillé des voyages et du montant réclamé pour iceux.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

ROBERT LAMONT.

W. H. Lee, écuyer,
Greffier du Conseil Exécutif.

Le gouvernement de sa majesté en Canada,

Di. aux entrepreneurs du service océanique à vapeur.

“ Pour le montant dû comme par contrat, le 31 décembre 1854, savoir :

1853—Service d'été, 5 voyages à	£1,333	6	8	.....	£6,666	13	4
1853-54—Hiver, “ “ “ “	833	6	8	.....	1,666	13	4
1854—Été, “ 12 “ “	1,238	1	11	.....	14,857	3	0
1854—Hiver, “ 2 “ “	333	6	8	.....	666	13	4

£23,857 3 0

Daté à Québec, 17 février 1855.

NOTE.—Détails des services ci-dessus annexés.

MEM.—Le service a été fait par les vaisseaux ci-dessous mentionnés laissant Liverpool aux dates indiquées :

Hiver 1853-54....	}	Sarah Sands,....	26 novembre,...	1853,..	Pour Portland.
		Charity,.....	16 janvier,....	1854,..	“
		Sarah Sands,....	30 “	“	“
Cinq voyages.	}	Ottawa,.....	2 mars,.....	“	“
		Sarah Sands,....	31 “	“	“
		Cleopatra,.....	12 avril,.....	“	Pour Québec.
1854, service d'été.	}	Ottawa,.....	25 “	“	“
		Charity,.....	10 mai,.....	“	“
		Sarah Sands,....	25 “	“	“
		Ottawa,.....	26 juin,.....	“	“
		Cleopatra,.....	10 juillet,....	“	“
		Charity,.....	25 “	“	“
Douze voyages.	}	Sarah Sands,....	15 août,.....	“	“
		Cleopatra,.....	25 “	“	“
		Ottawa,.....	5 sept. .	“	“
Hiver,	}	Charity,.....	15 “	“	“
		Sarah Sands,*... 5 octobre,....	“	“	“
Deux voyages.	}	Canadian,.....	5 novembre, ..	“	Pour Portland.
		Sarah Sands,.....	5 décembre ..	“	“

Le soussigné regrette d'avoir oublié d'apporter avec lui les dates des départs des bâtiments à vapeur qui ont fait le service du St. Laurent en 1853, mais cinq voyages ont été faits tel qu'il est constaté dans le rapport des commissaires des travaux publics.

(Signé,) ROBERT LAMONT.

SWORDS HOTEL,
QUEBEC, 24 février 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20 courant, comportant la décision de son excellence le gouverneur général en conseil, sur le contrat de navigation à la vapeur entre l'Angleterre et ce pays, laquelle lettre m'oblige de partir immédiatement pour l'Angleterre, afin d'en donner communication à la compagnie canadienne de navigation à la vapeur, qui a actuellement le contrat en main, afin de lui fournir l'occasion d'y répondre.

* En conséquence de ce que les assureurs ont positivement refusé de permettre au bâtiment à vapeur qui a laissé Liverpool en octobre, de remonter le St. Laurent, il a fallu en changer la destination et le diriger sur Portland.

Il a plu à son excellence exprimer que ce n'est pas son désir d'exclure les entrepreneurs actuels du nouveau contrat avec le gouvernement du Canada pour la navigation océanique à la vapeur entre Québec et Liverpool, ou d'agir conjointement avec d'autres dans un nouveau contrat, pourvu que les termes soient satisfaisants, et tels qu'ils peuvent être considérés avantageux à accepter. Pour permettre à la compagnie canadienne de navigation à la vapeur de profiter de cette permission de faire de nouveaux arrangements pour un service futur, sans une perte de temps qui ne peut pas manquer de priver ce pays de toute communication à la vapeur pendant une partie, si non pour tout l'été prochain, il est nécessaire que je me trouve en état de lui faire connaître à mon retour en Angleterre quel service le gouvernement canadien désire, et si on adhèrera aux termes et conditions du contrat du mois d'août 1852, ou si on les modifiera en quelques points et lesquels.

J'ai essayé dans ma lettre du 25 janvier dernier, adressée aux honorables commissaires des travaux publics, d'exposer au gouvernement les termes sur lesquels un service à la vapeur efficace et permanent pourrait être établi. Je prends la liberté de référer à cette lettre, et de demander respectueusement que les vues du gouvernement sur ces termes me soient communiquées afin que je puisse en faire part à la compagnie, procédé qui facilitera de beaucoup et qui abrègera sensiblement les négociations pour des arrangements nouveaux.

Le gouvernement sait doute qu'il existe en Angleterre une grande demande de gros bâtiments à vapeur, et que le gouvernement anglais les nolise à des taux qui paient beaucoup, et dont la conséquence très-probable ne sera pas seulement d'élever les frets considérablement, mais le tonnage disponible pour l'Amérique du Nord, ne sera pas suffisant pour faire face aux besoins du commerce ; et par ce moyen les importateurs seront forcés de retourner au moyen lent des voiliers qui, il est à craindre, causera inévitablement de grands inconvénients dans le commerce.

La compagnie canadienne de navigation à vapeur a jusqu'à ce jour refusé de noliser les deux plus beaux vaisseaux qui sont déjà presque prêts et qui étaient destinés par elle pour ce pays, et si je retournais en Angleterre sans ces informations du gouvernement nécessaires pour maintenir la compagnie dans la marche qu'elle doit adopter relativement au service future, elle ne pourrait pas garder ses vaisseaux sans emploi pendant une négociation incertaine et peut-être tardive. En ce cas les vaisseaux seront alors nolisés au gouvernement, et une interruption du service à la vapeur du Canada aura lieu pendant au moins une année. Cette interruption pourrait être réparée si le gouvernement juge à propos de me faire la faveur de me communiquer ses vues, et consent à payer pour tous les voyages qui pourront être faits par les bâtimens de la compagnie canadienne de la navigation à la vapeur pendant toute négociation qui pourra avoir lieu au taux qui pourra être fixé pour le service futur, et si de nouveaux arrangements ne sont pas faits alors, au taux du contrat de 1852.

Voulez-vous mettre le sujet de cette lettre devant son excellence aussitôt que vous le pourrez convenablement, et l'assurer que rien autre chose de ma part qu'un profond désir de voir la communication à vapeur avec le Canada, commencée par nous, mise sur un pied solide et permanent à l'avenir, a dicté ma lettre. Je ne puis pas, néanmoins, m'empêcher d'exprimer ma ferme conviction et mon espoir que rien ne sera fait par le gouvernement au préjudice de la compagnie de navigation à vapeur, qui a dépensé près d'un demi million de louis courant à se préparer à ce service, auparavant qu'on leur ait donné le temps de recevoir la décision du gouverneur-général en conseil touchant son contrat, et y répondre.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,
(Signé,) **ROBERT LAMONT.**

E. Parent, écuyer,
Assistent secrétaire, provincial.

13 février 1855.

BUREAU DU SECRÉTAIRE CIVIL.

MONSIEUR,—Je suis chargé par son excellence le gouverneur-général d'accuser réception de votre mémorial de ce jour.

Son excellence a mis ce mémorial devant le conseil exécutif, sans le moindre délai, et a demandé son avis touchant celui.

Relativement au passage suivant de votre mémorial. "Que vos mémorialistes ont passé un contrat avec le gouvernement canadien, et qu'ils croient qu'ils ont droit de mettre leur affaire devant ce gouvernement sans obstacle de la part des départements," son excellence désire que je vous fasse remarquer qu'il est bien embarrassé de savoir quels sont les obstacles qu'on vous a opposés pour vous enlever libre accès auprès du gouvernement canadien.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

BURY.

No. 17,017.

TRAVAUX PUBLICS,
QUÉBEC, 1er mars 1855.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 24 février dernier, adressée à l'assistant secrétaire provincial, et transmise à ce département, je suis chargé de vous informer que les commissaires des travaux publics ne voient aucune raison pour que vous différiez votre départ pour l'Angleterre. L'information que vous demandez dans votre lettre sera communiquée à compagnie canadienne de navigation océanique à vapeur à Liverpool, aussitôt que la décision de son excellence le gouverneur général en conseil aura été rendue dans cette affaire. En vous communiquant cette information, je dois de plus vous faire savoir que les commissaires sont prêts à recevoir de vous, ou de de toute autre personne, des propositions pour une ligne efficace de batiments à vapeur.

Je suis,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

Robert Lamont, écuyer,
Québec.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative, pour copie du rapport d'A. C. Buchanan, écuyer, sur l'émigration.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Québec, 7 mars 1855.

BUREAU DE L'AGENT PRINCIPAL DE SA MAJESTÉ POUR LA SURINTENDANCE DE
L'ÉMIGRATION AU CANADA.

QUEBEC, 31 décembre 1854.

*A son excellence, Sir Edmund Head, baronet, gouverneur
général, etc., etc., etc.*

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus à votre excellence, pour l'information du gouvernement de sa majesté, mon rapport annuel sur l'émigration dans cette colonie, durant la saison de 1854, accompagné des tableaux statistiques ordinaires.

Le tableau No. 1, dans l'appendice, fait voir que le nombre total des émigrants débarqués à ce port durant la saison a été de 53,183, savoir : 52,365 passagers d'entrepont, et 818 passagers de chambre. 52,366 passagers d'entrepont et 811 passagers de chambre ont laissé l'Europe. Il y a eu 83 naissances durant la traversée ; 487 décès ont eu lieu en mer, et 46 à la quarantaine, ce qui laisse à 52,326 le nombre d'émigrants venus dans cette province du Royaume-Uni et du continent de l'Europe ; à ce nombre il faut ajouter 857 personnes des provinces d'en bas, faisant en tout 53,183 âmes.

En comparant ce chiffre avec celui de l'émigration de 1853, on trouve une augmentation de 16,484, c'est-à-dire près de 45 par cent.

C'est l'émigration la plus considérable qui ait eu lieu en Canada, dans le cours d'une année, à l'exception de celle de 1847.

Voici un état comparatif de l'émigration des deux dernières années :

	1853.		1854.
Emigrés venus d'Angleterre.....	9585	.....	18175
“ d'Irlande	14417	.....	16108
“ d'Ecosse	4745	.....	6456
“ d'Allemagne	2400	.....	5688
“ de Norvège.....	5056	.....	5840
“ du Nouveau Brunswick	} 496	.....	857
“ de la Nouvelle Ecosse			
	36,599	.....	53,183

Cet état indique une augmentation considérable sur le nombre des émigrants de chaque pays. D'Angleterre, le nombre est presque doublé, puisqu'il est de 90 par cent. D'Irlande, l'augmentation a été de 12½ par cent. D'Ecosse, de près de 36 par cent. D'Allemagne, de plus de 137 par cent. De Norvège, de 15½ par cent, et des provinces d'en bas, de 73 par cent.

Sur les 13,471 émigrants donnés comme venant d'Angleterre, près des trois quarts se sont embarqués à Liverpool; un grand nombre étaient étrangers ou irlandais. En examinant les listes des différents vaisseaux, on voit que le lieu respectif de la naissance de ces passagers était comme suit :

	Chambre.	Entrepont.	Total.
Angleterre.....	238	2501	2739
Irlande.....	69	4194	4263
Ecosse.....	57	670	727
Allemagne.....	19	4594	4613
Norvège.....		199	199
Hollande.....		231	231
Suède.....	7	634	641
Etats-Unis et Canada.....	58		58
	448	13,023	13,471

On voit aussi que 295 Allemands ont fait voile de Hull, et 255 de Dublin, et que 108 ont été débarqués à ce port par un navire de Londres, qui les avait sauvés du naufrage lors de la perte du "Cachalot," vaisseau du Havre en route pour New-York et abandonné en mer.

L'émigration d'Europe, durant les deux dernières années paraît être comme suit :

Natifs de	1853.	1854.
Angleterre.....	3928	7353
Irlande.....	18972	20269
Ecosse.....	4913	7186
Allemagne.....	3135	11034
Norvège.....	5123	5811
Suède.....	96	910
Hollande.....	32	231
Suisse.....	—	7
Etats-Unis.....	—	25
Canada.....	4	33
	36,203	52,859

On voit par cet état que les émigrés étrangers qui ont suivi cette voie l'année dernière ont été au nombre de 18,018, tandis qu'il n'y en avait eu que 8,369 en 1853. Le nombre des émigrés Anglais et Ecosseis s'est aussi accru de 5,698; mais l'émigration irlandaise, cette année, ne dépasse celle de l'année dernière que de 1,267 personnes.

On va plus loin que le nombre des vaisseaux employés au transport des passagers d'Europe a été de 386, jaugeant 204,058 tonneaux, et manœuvrés par 7,474 marins. Sur ce nombre 235 vaisseaux sont venus en se conformant aux règles du *Passenger Act* (acte des passagers), et 151 en ont été exempts. Le nombre venu de chaque pays était comme suit :

	Vaisseaux sujets aux dispositions de l'acte.		Vaisseaux exemptés des dispositions de l'acte.	
	No.	Passagers.	No.	Passagers.
Angleterre	57	16886	89	1572
Irlande.....	81	15878	16	366
Ecosse	37	5779	45	678
Ports étrangers...	60	11615	1	7
	235	50158	151	2618

Sur le nombre total des vaisseaux, 10 n'ont amené que des passagers de chambre ; 46 vaisseaux voiliers ont fait deux voyages ; et les quatre vapeurs de la ligne postale canadienne ont fait neuf voyages durant la saison, et transporté de Liverpool, 1,786 passagers de pont et 429 passagers de chambre.

Le nombre d'adultes à bord des 386 vaisseaux était de 43,476, tandis que d'après leur tonnage, les vaisseaux auraient pu légalement en transporter 94,555, sans compter les hommes de l'équipage.

La durée moyenne du passage, a été de 47 jours à partir du Royaume-Uni, et de 58, des ports Continentaux. Celle des vapeurs de Liverpool a été de 16 jours.

On verra plus loin par ce tableau que le nombre des femmes, parmi les émigrés d'Irlande, a été de 2,209 adultes de plus que celui des hommes, c'est-à-dire, deux fois plus que l'année dernière, et je vois dans les rapports de 1851,—la première année où on a pu apercevoir quelque excédant,—que le nombre s'est graduellement augmenté chaque année, de sorte que durant ces quatre années cet excédant s'élève à 5,270.

Un état des navires et des passagers arrivés de chaque port et de chaque pays, avec les décès durant la traversée et à la Quarantaine, se trouve au tableau No. 2 de l'appendice.

Le nombre total des décès parmi les 18,488 personnes venues d'Angleterre a été de 313, c'est-à-dire de 1.69 par cent, et sur ce nombre, 270 s'étaient embarqués à Liverpool, ce qui fait 2 par cent sur le nombre des passagers embarqués à ce port. Les décès parmi les passagers des autres ports anglais ont été de 43, c'est-à-dire de 0.86 par cent.

Les décès parmi les 16,261 émigrés d'Irlande, ont été de 93, c'est-à-dire de 0.57 par cent, parmi les 6,459 d'Ecosse, de 13, c'est-à-dire de 0.20 par cent, et parmi les 5763 d'Allemagne, de 75, c'est-à-dire, de 1.30 par cent ; parmi les 5,888 de Norvège, de 39, c'est-à-dire de 0.66 par cent.

On remarquera que, comme dans les années précédentes, les mortalités ont eu lieu principalement parmi les passagers du port de Liverpool, mais que cette année la plus grande partie des victimes ont été des émigrants étrangers, puisque sur 4,639 Allemands qui ont fait voile de ce port, 136 sont morts dans la traversée, ce qui fait 2.93 par cent. Le tableau No. 3 est un état général d'hôpital, indiquant le nombre des malades admis pour être traités par les médecins, avec les résultats obtenus à l'établissement de la Quarantaine, jusqu'à sa clôture ; à l'hôpital de la marine et des émigrés, dans cette ville, et à l'hôpital-général à Montréal ; ce tableau fait voir que le nombre total des malades traités dans ces différentes institutions a été de 1,647, et les décès de 224.

Ce tableau, comparé avec celui de 1853, indique une augmentation de 707 sur le nombre des malades admis, et de 129 sur celui des décès.

La grande augmentation des décès doit être attribuée au choléra, parce que je vois que le nombre d'émigrés atteints de cette maladie, et admis à l'hôpital de marine et des émigrés, a été de 198, dont 92 sont morts; les décès causés par le choléra à l'hôpital-général de Montréal ont été de 48, et à la Grosse-Ile de 8; total 148, de manière que si on retranchait les décès causés par ce fléau, la mortalité durant cette saison, parmi les émigrés, aurait pu être comparée favorablement avec celle d'aucune des années précédentes.

Le tableau No. 4 contient un état des émigrés adultes du sexe masculin, faisant la distinction des métiers, professions, etc., tel que spécifié sur les listes des passagers.

Le nombre total des hommes embarqués a été de 19,548, dont 3,195 ont été inscrits comme artisans ou hommes de métier, ce qui fait parmi cette classe une augmentation de 1,637 sur celle de l'année dernière. Cultivateurs et hommes de ferme 5,632; serviteurs 117; commis, 156; et simples journaliers, 10,448.

Le tableau No. 5 est un état comparatif du nombre des émigrants débarqués à Québec, depuis l'année 1829 inclusivement; se montant en tout à 825,187 âmes; ce qui fait une moyenne de 31,738 par année, pendant les 26 dernières années.

J'ai à rapporter la perte de trois vaisseaux à émigrants, en destination pour ce port, durant l'année dernière, mais heureusement sans perte d'hommes.

Le premier était le "Helen Thompson" de Troon, avec 145 passagers, qui se perdit dans les glaces le 18 mai; 15 des passagers sont arrivés à ce port dans le brigandin "Dykes," et 130 furent pris à bord du brigandin "Sarah," et débarqués à Richibucto, N. B.

Le deuxième était le "Anne Kenny" de Liverpool, avec 13 passagers, lequel fit naufrage sur l'île d'Anticoste, le 17 juin; les passagers furent tous sauvés, et se rendirent à ce port dans le vapeur "Doris."

Le troisième était la barque "Lottenham," de Cork, avec 101 passagers; perdu près de Port Nova, Cap Breton, le 20 octobre; les passagers et les bagages furent sauvés, et le capitaine les transporta à Halifax, en goëlette, d'où ils se rendirent à Boston, leur destination étant principalement les Etats-Unis. Un grand nombre d'émigrants naufragés ont été transportés à ce port, lesquels s'étaient embarqués dans des navires en destination pour Boston ou New-York.

Vaisseaux arrivés à Québec.	Vaisseaux d'où les émigrants ont été reçus, port d'embarquement et destination.			Nombre de passagers.
	Nom.	Port d'embarquement.	Destination.	
Paragon	Winchester	Liverpool....	Boston.....	29
Mary Caroline	"	"	"	130
Ann	"	"	"	15
Transit	"	"	"	19
Robert Burns.....	"	"	"	41
Good Intent	Black Hawke....	"	New-York..	70
Leonard Dobbin....	Cachelot	Havre	"	108
Dykes	Helen Thompson.	Troon.....	Québec	15
Wilkinson	"	"	"	14
		Total		441

Les passagers du "Winchester" furent à leur arrivée ici, pris sous les soins des agents de MM. Train et Cie., et transportés à Boston.

Ceux du "Cachelot" furent envoyés par ce département à New-York, et les frais de ce transport furent remboursés par les agents de ce navire, MM. Lane, West et Cie.

Ceux du "Black Hawke" furent aussi envoyés, mais aucune partie des frais n'a été recouvrée.

Les réclamations des navires qui ont sauvé ces gens ne sont pas encore réglées; elles se montent dans quelques cas à une somme considérable. Ceux de la "Mary Caroline," avaient été plus de 30 jours à bord du vaisseau; et le capitaine ne dépensa pas seulement tout ce qu'il avait de provisions dans son navire, mais il lui fallut encore en acheter de plusieurs vaisseaux qu'il rencontra en mer.

Le délai et les difficultés qu'éprouvent les capitaines de vaisseaux pour se faire rembourser les dépenses qu'ils ont faites pour sauver la vie de leurs semblables, leur occasionnent de grands désavantages et même des pertes personnelles; et il est grandement à regretter qu'au lieu de les encourager à des actions qui assez souvent les exposent à des pertes graves et même à des dangers pour leur vie, en reconnaissant immédiatement et libéralement leurs justes réclamations, la négligence ou le refus de la part de ceux qui sont intéressés au paiement deviennent l'objet de plaintes pour les capitaines, et il n'est pas besoin de remarquer que dans ces cas il faut favoriser au lieu d'arrêter les efforts faits spécialement dans un but d'humanité.

On remédierait à cela en autorisant les collecteurs de ce port à régler ces réclamations d'après l'échelle établie par les lords commissaires de l'amirauté, dans le cas de marins naufragés, et à transmettre les comptes en Angleterre pour y être liquidés, en la manière prescrite par la 50^e clause de l'acte des passagers.

Un seul vaisseau durant l'année n'a pu atteindre sa destination, c'est "l'Industry" de Sligo, avec 99 passagers, qui retourna à Sligo après avoir atteint le 32^e degré de longitude, avec une petite voie d'eau: la saison étant trop avancée pour lui permettre de se rendre à ce port, les passagers s'en retournèrent.

Le tableau No. 6 donne un état du nombre de personnes envoyées durant l'année par les unions irlandaises de la loi des pauvres ou qui ont reçu de l'aide à même les caisses de paroisses ou autres.

On verra par cet état que 3,407 personnes reçurent de l'argent en débarquant ici, à un montant de £3,271 17s. sterling, dont £2,848 furent payés par l'entremise de ce département, et la balance £433 17s. fut payée par des agents dans cette cité.

Le nombre de ceux qui venaient d'Angleterre n'était que de 28 dont 14 reçurent £8 10s. et 14 paraissent seulement avoir eu leur passage gratuit jusqu'à ce port.

Le nombre d'Irlandais qui ont reçu de l'aide pour émigrer a été de 2,963, savoir: 61 du sexe masculin, 2,581 adultes du sexe féminin, et 311 enfants, ce qui fait 1,559 personnes de cette classe de plus qu'en 1853. Ces émigrés étaient envoyés par 58 unions différentes, principalement par celles du sud et de l'ouest de l'Irlande.

Cette classe d'émigrants continue à donner beaucoup de satisfaction, et malgré le grand nombre qui sont arrivés ici durant la dernière saison, il n'y a eu de plainte que contre deux des unions. Celles de Dublin sud et de Cork, et je regrette d'avoir à dire que la conduite d'une partie des femmes de l'union de Dublin a été loin d'être bonne. 26 des femmes de cette union ont été enfermées dans la prison de Montréal, comme fainéantes, vagabondes et de mœurs déréglées, et suivant un rapport reçu, 12 d'entre elles ont été incarcérées pour la deuxième fois et une pour la troisième fois.

On offrit à ces filles de les envoyer à la campagne où elles auraient obtenu de suite de l'emploi chez les cultivateurs, mais elles refusèrent de laisser la cité préférant une vie de paresse et de débauche à une honnête industrie.

C'est avec peine que je fais un rapport si défavorable au sujet d'une aussi petite proportion de ces femmes, parce que dans la grande majorité des cas, leur conduite

a donné beaucoup de satisfaction, et que leurs services sont avidement recherchés; à la page 34 de l'Appendice, se trouve un extrait d'une lettre reçue du maire de Port Hope rapportant l'arrivée d'un nombre de ces jeunes femmes et la manière dont elles se sont placées. Nous en avons reçu un grand nombre d'autres semblables durant la dernière saison, lesquels montrent comment ces femmes émigrées ont pu se procurer des moyens de subsistance; et si on prend le soin ordinaire dans le choix qu'on en fait et qu'on les envoie de bonne heure au commencement de la saison, il n'y a aucune difficulté à les placer d'une manière satisfaisante, mais on voit en examinant cet état, que plus de 500 sont arrivés ici après le 15 septembre, dont 276 après le 26 octobre, époque de l'année où il devient très difficile de les pourvoir avant l'approche de l'hiver.

Je désirerais faire comprendre aux commissaires des lois des pauvres et aux surveillants des unions l'importance d'une attention rigoureuse dans le choix des femmes qu'ils pourront se proposer d'envoyer à l'avenir, tant pour ce qui regarde leur santé que pour leur caractère moral, parce que, si on fait attention à ces qualités et qu'on ne les expédie pas après le mois de juillet, cette province pourra donner de l'emploi à toutes celles qu'on sera disposé à envoyer. Le système adopté pour pourvoir ces jeunes femmes est le suivant :

À leur arrivée, on leur donne l'argent qu'elles doivent recevoir en débarquant; celles qui ont des amis ou quelque destination en vue, on leur indique la route et on les envoie. Au commencement de la saison, un nombre considérable trouve de suite de l'emploi en arrivant dans cette cité et à Montréal sous la surintendance et avec la sanction de ce département, parce qu'à moins d'être prises par des personnes respectables et avec la perspective de quelque emploi permanent, il leur est recommandé de se rendre de préférence dans les campagnes.

Sur le nombre total arrivé durant cette saison, entre deux et trois cents ont gagné directement vers leurs amis établis aux États-Unis, principalement à Boston et à New-York; on a exigé de ceux qui allaient aux États-Unis 15s. à 20s. courant pour leur passage, ce qui suffisait généralement pour achever d'en payer le prix. On a exigé 7s. 6d. de ceux qui se sont rendus aux États-Unis sous la direction du bureau, la balance du prix du passage se prenant sur le fonds des émigrants. Cela fut fait afin de les engager à se rendre dans les campagnes, où on a besoin de leurs services, et la balance de leur argent était employée à leurs procurer des provisions pour le voyage et à subvenir à leurs besoins les plus immédiats jusqu'à ce qu'ils eussent obtenu de l'emploi. Ce plan réussit très-bien parce que des arrangements préalables ayant été faits pour leur réception à différents points le long de la route, ils purent généralement se placer très-peu de temps après leur arrivée.

Sur les émigrants étrangers, 422 pauvres furent envoyés par cette route durant la dernière saison, de Bade, savoir: 124 hommes, 90 femmes, et 208 enfants; le nombre venu de là en 1853, n'avait été que de 30. Il paraît que ces émigrants furent envoyés aux frais des municipalités et du grand Duché de Bade conjointement; on leur paya leur passage jusqu'à ce port, et chaque adulte reçut dix *guilders* en débarquant. L'émigration de ces malheureux débarqués ici en octobre dernier, et offrant l'apparence de la plus grande misère, presque nus, ignorant notre langue, sans destination particulière en vue, et n'ayant pour tout bien que la petite somme payée à chacun d'eux en débarquant ici, laquelle devrait à peine suffire pour les faire vivre une semaine, doit faire naître les plus graves réflexions, et il semble que la législature devrait intervenir pour protéger la province contre cette émigration d'indigents.

S'ils avaient été envoyés ici au commencement de la saison où le besoin de bras se fait sentir, et avec l'été devant eux, la province n'aurait peut-être pas eu d'objection à les recevoir, et prendre la responsabilité de les maintenir, mais permettre à un état étranger de se débarrasser de ses pauvres, déjà physiquement peu propres au travail, et les jeter dans un pays exigeant l'aide d'une émigration

énergique et robuste, (et non d'hommes malades, faibles, de femmes et d'enfants incapables de travailler, comme ceux dont nous venons de parler) et cela, à l'approche d'un hiver rigoureux, serait non seulement imposer à la province la responsabilité de pourvoir au maintien de ces malheureux, mais ce serait de plus une admission tacite du droit de nous inonder des rebus du paupérisme étranger.

Par suite des réglemens sévères adoptés dans les ports des Etats-Unis, avec la forte capitation qu'on y prélève, joint au fait que le prix du passage par le St. Laurent est bien moins élevé, des gens intéressés à l'émigration de leurs pauvres ont été induits à les envoyer par cette route, et j'ai su indirectement qu'il y a apparence d'une augmentation considérable parmi cette classe d'émigrants durant la saison prochaine. Si les émigrans sont en bonne santé et disposés à travailler et qu'ils arrivent ici de bonne heure, je ne pense pas que nous devons appréhender aucune difficulté sérieuse pour les pourvoir; mais le cas est bien différent, et devra donner lieu aux plus graves objections, s'ils arrivent ici dans le mois d'octobre. Je vois que durant les quelques dernières années, les émigrans arrivant après le 1er octobre se sont accrus graduellement, comme l'indique le tableau suivant :

	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
1852	342	447	483	1272
1853	541	469	589	1599
1854	1853	1915	1969	5737

et comme ces gens forment généralement la classe la plus pauvre des émigrans, et qui doit vraisemblablement devenir le plus à charge au public, je suggérerai que la taxe sur tous émigrans à bord de tout vaisseau venant d'un port du Royaume-Uni ou du continent de l'Europe, après le 1er août, fût de 10s. chacun, taux imposé actuellement sur les émigrans qui débarquent à New-York ou Boston. Mon objet en suggérant d'élever cette taxe n'est certainement pas de mettre des restrictions à l'émigration par cette route, mais seulement d'engager les émigrans à venir de bonne heure au printemps; en élevant la taxe ce sera aussi créer un fonds pour subvenir aux dépenses que la province devra nécessairement encourir à leur sujet, lorsqu'ils arrivent dans l'automne, ce qui est d'autant plus nécessaire que l'octroi de £1500 sterling du gouvernement impérial, pour payer les frais d'agence de l'émigration doit être discontinué à l'expiration de la présente année.

Des procédures légales ont été intentées dans quatre cas, pour violation de l'acte des passagers, durant la dernière saison, savoir : contre le capitaine Wallace Brigantini Hannah, d'Arbroath, pour avoir donné de l'eau impure et malsaine, condamné à £20 sterling d'amende et aux dépens; contre le capitaine Hughes, du "John Davis," de Liverpool, condamné à £5 sterling d'amende, sur plainte portée par quelques-uns de ses passagers, contre la qualité des provisions; contre le capitaine Ray du "Hotspur" de Liverpool, condamné aussi à £5 d'amende et aux dépens pour la même offence; aussi contre le capitaine Owen, de la barque "Vixen" de Liverpool, pour une violation des 12e et 13e clauses de l'acte des passagers. Les poursuites furent portées dans ce dernier cas, en vertu d'instructions des commissaires de l'émigration, sur le rapport reçu du bureau de l'émigration à Liverpool; le capitaine ayant confessé jugement, les magistrats le condamnèrent une amende de £5 sterling et aux dépens.

Des plaintes ont aussi été portées contre le capitaine du "Crown" par quelques-uns de ses passagers; l'affaire néanmoins s'est arrangée, le capitaine ayant consenti à payer cinquante piastres à ceux qui se plaignaient.

Ce sont là les seules plaintes portées durant la dernière saison, et une d'elles seulement, celle contre le capitaine du "P'Hannah," pouvait être regardée comme étant d'une nature grave; dans tous les autres cas, les témoignages étaient tellement contradictoires, que les magistrats ne se crurent pas justifiables d'imposer autre chose que le *minimum* de la pénalité établie par la loi.

Lorsque nous considérons le grand nombre d'émigrants de tous âges et de toutes conditions qui ont traversé l'Océan l'année dernière, exposés à tous les inconvénients d'un entrepont encombré, il est surprenant que les plaintes pour violation de l'acte des passagers aient été si peu nombreuses; la majorité des plaintes portées devant les tribunaux judiciaires l'étaient contre des vaisseaux partis de Liverpool, et cela peut s'expliquer par le fait que les passagers qui s'emquent à ce port viennent de toutes les parties du Royaume-Uni et du continent de l'Europe, tandis qu'à bord des vaisseaux d'autres ports, à l'exception de "P'Hannah" déjà mentionné, pas une seule plainte n'est venue à ma connaissance.

On me permettra d'observer ici qu'à l'égard des capitaines de navire qui sont régulièrement employés au trafic des passagers, il est rare qu'il soit porté contre eux des plaintes bien fondées; elles paraissent se restreindre presque exclusivement aux vaisseaux qui sont pris de temps à autre pour faire un trajet, ou dont le capitaine n'a souvent pris la direction que quelques jours avant le départ et s'est trouvé probablement pour la première fois de sa vie à la tête d'un vaisseau d'émigrants. Lorsqu'on considère toutes ces choses, on est étonné qu'il y ait si peu de plaintes; ce fait peut être attribué en grande partie au soin et à l'attention qu'apportent à l'accomplissement de leurs devoirs importants les officiers de l'émigration dans le Royaume-Uni; et comme il paraît que le comité de la chambre des communes, nommé pour réviser l'acte des passagers, qui a siégé l'année dernière, se propose de reprendre ses travaux à la réunion du parlement, je profite de cette occasion pour soumettre à sa considération un petit nombre de suggestions.

D'après les observations minutieuses que j'ai pu faire durant la dernière saison de l'émigration, je me suis convaincu que la partie du présent acte qui souffre le plus d'objections, est celle qui permet de distribuer les provisions à l'état de crudité. A bord des grands vaisseaux, et particulièrement de ceux de Liverpool, où les émigrants sont généralement étrangers les uns aux autres, la cuisine devient un théâtre de querelles et même d'effusion de sang, les forts oppriment le faible et le timide, et on m'assure qu'il n'est pas rare de voir des femmes faibles et de jeunes passagers privés de faire cuire leurs aliments durant des jours entiers, tandis que les passagers plus robustes ont le monopole du feu.

Il est bien établi aussi par la déclaration de plusieurs émigrants respectables, qu'ils se contentaient pendant des jours entiers de subsister de biscuits secs, plutôt que de se battre pour avoir leur tour au feu.

Pour obvier à ce mal, je voudrais qu'on établît par rapport aux navires à émigrants de l'Amérique du Nord les mêmes réglemens que par rapport à ceux de l'Australie, et tous les capitaines et chirurgiens que j'ai consultés sur le sujet sont d'opinion que l'introduction de ces réglemens dans les vaisseaux à émigrants pour l'Amérique du Nord contribuerait matériellement au confort et à la santé des émigrants, et ferait disparaître la grande source de plaintes et de difficultés qui existent aujourd'hui.

Les arrangements actuels ne pourvoient pas non plus suffisamment aux besoins médicaux, à la nécessité d'aliments nutritifs pour les femmes et de bon lait pour les jeunes enfants durant la traversée. Cette omission dans les détails de l'acte me paraît si importante que je désirerais y appeler toute l'attention du gouvernement, parce que c'est au manque de confort et d'aliments nutritifs qu'on doit attribuer en grande partie la mortalité qui s'est fait sentir parmi les enfants aussi bien que parmi les femmes malades et faibles. Il est établi par le médecin chargé de l'hôpital de la Grosse Ile qu'en interrogeant les mères sur la grande

mortalité des enfants à bord des vaisseaux, elles ont reconnu le fait douloureux que, pendant que les enfants et les jeunes femmes étaient malades et considérablement affaiblis durant les longues traversées, la seule nourriture qu'elles pouvaient obtenir pour elles-mêmes était de la farine d'avoine détrempée dans de l'eau froide; des personnes faibles et âgées étaient souvent obligées aussi de s'astreindre à cette manière de vivre, et il n'est pas surprenant par conséquent qu'on rencontrât parmi cette classe de passagers tant de cas de maladies de boyaux de caractère le plus grave.

Je voudrais aussi voir exiger du chirurgien, comme règle générale, qu'il se procurât du médecin surintendant à la Grosse-Île, un certificat constatant qu'il s'est acquitté de ses devoirs professionnels d'une manière satisfaisante, et qu'à moins qu'il ne produisit un certificat à cet effet on refint une partie de sa paie, et que la charge d'un vaisseau à émigrants lui fut ensuite interdite. Ces restrictions pourraient paraître sujettes à objection en ce qu'elles peuvent tendre à élever le prix du passage, sinon à mettre des obstacles à l'émigration des classes pauvres qui pourraient être disposées à le faire; je ne pense pas cependant que l'élévation dans le prix du passage pût exercer une influence importante ou préjudiciable sur l'émigration. En mettant toutefois de côté le fait de cette tendance des restrictions que je viens de suggérer, on doit admettre que les premiers devoirs de tous les gouvernements sont de pourvoir par des dispositions législatives au bien-être et à la protection de la vie de leurs sujets, et vu la grande importance de cette province qui forme aujourd'hui une si belle portion de l'empire, j'ai donc lieu d'espérer que les amendements qui sont sur le point d'être faits à l'acte assureront les fins qu'on a en vue.

Treize émigrants ont été transportés par les vaisseaux suivants, moyennant l'obligation exigée par la 12^e section de l'acte provincial des passagers, 16 Vict., chap. 86 :

Albatross,	New Ross	2	£150	0	0
Delta,	do	1	75	0	0
Tottenham,	Cork,	1	75	0	0
Onwards,	Liverpool,	1	75	0	0
Columbus,	Dublin,	2	150	0	0
Georgiana,	Limerick,	1	5	0	0
Oregon,	Liverpool,	3	225	0	0
Canada,	Cork,	2	150	0	0

Les émigrés du "Tottenham," du "Columbus" et du "Georgiana" avaient été expédiés par les unions des lois des pauvres; ils avaient perdu la vue par suite d'une attaque d'ophtalmie, et ils furent renvoyés par les capitaines afin de se décharger de la responsabilité de l'obligation; les deux du "Canada," auraient aussi été renvoyés, mais l'état de leur santé, et l'époque avancée de la saison s'y opposaient, et ils sont maintenant sous traitement à l'hôpital de la marine.

Deux femmes ont été envoyées à l'asile de Beauport comme aliénées, Mary Kelly, qui arriva ici le 21 juin, de l'union de Rathdrum, par le navire New Brunswick, de Dublin, et Ellen Ryan, le 25 juillet, de l'union de Limerick, par le navire "Théron" de Limerick. Elles paraissaient en bonne santé lorsqu'elles arrivèrent et se rendirent jusqu'à Montréal, où elles obtinrent de l'emploi, mais elles ne purent continuer à travailler, et furent renvoyés à cette cité, et après avoir été sous le traitement des médecins à l'hôpital des émigrés, il fut donné ordre de les admettre à l'asile.

Les dépenses du département de l'émigration, y compris l'établissement de la Quarantaine, et les frais occasionnés par le soin donné aux malades, s'élèvent à £16,915 6s. Sur cette somme £6,649 13s. 4d., ont été dépensés pour la station de la Quarantaine, comme suit :

Pour l'établissement de la Quarantaine.....	£1,802	16	3
Provisions pour l'hôpital	420	12	10

Lavage	58	15	6
Charroyage	107	7	6
Bois de chauffage	122	2	3
Poêles et tuyaux pour l'usage de l'hôpital	14	16	8
Transport de malades.....	50	0	0
Cercueils	50	0	0
Provision pour les émigrants en santé	145	3	11
Service de bateaux-à-vapeur	1,580	0	0
Compagnie de télégraphe	50	0	0
Papeterie, impressions, annonces, etc.	39	14	4
Montant dépensé en vertu de l'autorité du bureau des travaux pour réparations	1,547	18	3
Montant dépensé pour service de bateaux-à-vapeur pour le transport des émigrants en santé de la Grosse Ile à Québec	575	0	0
Salaire du gardien des apprentis des émigrants à Montréal	41	15	0
Somme allouée aux missionnaires protestants et catholiques romains	43	10	10

Dépense totale pour l'établissement de la Quarantaine.. £6,649 13 4

Salaire du médecin d'inspection pour le port de Québec durant la saison de la navigation £ 336 0 7

Montant des dépenses encourues pour le soin médical et le traitement des émigrants à l'hôpital de marine et des émigrés, durant l'année expirée le 31 décembre.....£ 523 1 3

£ 859 1 10

Déboursés pour les fins de l'émigration par des agents de ce département, comme suit, pour le soulagement direct et l'assistance des émigrants 7,726 4 2

Pour agences

1,680 6 8 £9,406 10 10

£16,915 6 0

Voici quelles ont été les dépenses de ce département :

Agence de Québec, transport.....£4118 2 0

Pour provisions..... 100 4 10

“ autre assistance 420 7 11

“ agences

443 1 0

£5081 15 9

Agence de Montréal, transport.....£2523 2 0

Pour provisions..... 138 1 4

“ autre assistance 64 17 10

“ agences..... 316 11 9

£3042 13 1

Agence de Toronto, transport.....£279 11 9

Pour provisions..... 81 16 4

“ agences..... 714 4 6

Hamilton “ 102 2 1

Berlin “ 104 7 4

£1282 2 0

£9406 10 10

La dépense de la dernière saison comparée à celle de 1853, montre une augmentation de £7,363 2s. 2d. répartie de la manière suivante :

	1853.		1854.	
Etablissement de la Quarantaine.....	£2490	0 7	£4441	8 3
Réparations, etc	368	2 11	2208	4 1
Médecin d'inspection et hôpital de marine et des émigrés à Québec.....	896	2 7	859	1 10
Émigration, soulagement indirect des émigrants.....	4328	0 9	7726	4 2
Agences, etc.....	1468	17 0	1680	6 8
	<hr/>		<hr/>	
	£9551	3 10	£16,915	6 0

La dépense à l'établissement de la Quarantaine montre une augmentation sur celle de 1853, de..... £3791 0 10

Répartie comme suit :

Pour payer les serviteurs de l'établissement.....	512	4 6
Pour l'approvisionnement de l'hôpital et autres dépenses se rattachant directement au soin des malades.....	382	13 5
Service de bateaux-à-vapeur.....	992	10 0
Pour transport d'émigrants en santé de la Grosse Ile à Québec, durant le temps du choléra.....	575	0 0
Réparations au bâtiment de l'hôpital, etc.	1223	6 2
Divers items additionnels.....	105	15 9
	<hr/>	
	£3791	9 10

La grande augmentation dans la dépense de la Quarantaine est due au louage des bateaux-à-vapeur. Le contrat de 1853 était de £20 par voyage hebdomadaire ; cette année le prix s'est élevé à £37 10s. par voyage d'un jour, mais subséquentement s'est élevé jusqu'à £56 5s. en conséquence de ce que ce temps a été prolongé jusqu'à deux jours. L'excédant sous ce chapitre seul, s'est monté à £992 10s. outre £575 pour services additionnels pour le transport des émigrants de la division des émigrants en santé, durant le temps du choléra, tel que recommandé par le bureau central de santé.

Une augmentation de 25 par cent a été aussi accordée à tous les sous-employés, depuis l'intendant de l'hôpital en descendant ; ces ajoutés, avec le temps beaucoup plus long pendant lequel l'établissement a été tenu ouvert, expliquent parfaitement cet excédant de dépenses. Pour plus amples renseignements au sujet de l'administration intérieure de cet établissement, je prendrai la liberté de renvoyer au rapport du surintendant médical qui a déjà été soumis à votre excellence.

On me permettra d'offrir ici quelques observations par rapport à cet important établissement. Il serait néanmoins superflu, et la chose n'est pas de mon ressort d'entrer dans une dissertation au sujet de la Quarantaine, comme moyen d'empêcher le fléau de s'étendre, je désirerais seulement soumettre mes vues sur la nécessité d'améliorer l'établissement, et le rendre par là conforme aux vues de la législation, et aux dictées de l'humanité et de l'économie publique.

Conformément à ces vues, je recommanderais instamment d'établir indépendamment d'un établissement pour les émigrants malades, un autre établissement d'une importance encore plus grande pour le logement des émigrants en santé où ils pourront demeurer quelque temps après leur arrivée, et y jouir de l'avantage de pouvoir se laver et nettoyer leur hardes et leur bagage, renouveler leur vigueur

épuisée, et prendre tous les renseignements nécessaires par rapport à leurs démarches futures.

Il serait donc très-désirable que cet établissement purificateur fût situé de manière à ce que tous les vaisseaux à émigrants pussent y débarquer leurs passagers, les faire examiner avec soin pour voir ceux qui sont malades ou faibles et qui doivent être transportés à l'hôpital; ceux que l'on constaterait être en santé auraient le privilège de demeurer 48 heures à la station pour les objets qui viennent d'être mentionnés.

Ce dépôt et lavoir des émigrants devrait être situé de manière à offrir aux vaisseaux un mouillage sûr et commode, et être assez près de Québec pour permettre aux steamers voyageant entre cette cité et l'Ouest, d'arrêter chaque jour pour y prendre les passagers qui seraient prêts à partir.

Je suis convaincu qu'on retirerait les plus grands avantages d'une amélioration de cette nature, tant pour ce qui regarde les intérêts de la société que pour ce que peut réclamer l'humanité; parmi ses nombreux avantages, je puis remarquer que plusieurs des difficultés et des inconvénients auxquels les émigrants ont été assujettis et qui ont donné lieu à une foule de plaintes et de clameurs disparaîtraient; on éviterait l'accumulation des émigrants sur nos quais, et dans les réduits sales, mal-aérés et encombrés des populueuses cités de Québec et de Montréal; les malheureuses personnes, ignorantes et sans appui, jetées souvent ainsi au milieu des classes les plus dépravées de la société, seraient protégées contre le vice et l'imposition.

Ce changement aurait l'effet, j'en suis persuadé, non seulement de faire disparaître une masse de maux qui existent aujourd'hui et qui exercent l'influence la plus pernicieuse sur cette classe, mais il donnerait lieu à une épargne considérable dans la dépense publique.

Ce sujet n'a pas manqué, l'année dernière, d'attirer l'attention publique: le Dr. Nelson, maire de Montréal, dont les connaissances dans toutes les branches de l'économie sanitaire et sociale méritent la plus haute considération, a exprimé l'opinion que le site actuel est mal choisi, principalement à cause de son éloignement de Québec. Cette opinion du Dr. Nelson est, je dois le faire observer, partagée par le bureau central de santé de cette ville, et c'est sur cela que je m'appuie pour suggérer de faire choix pour cet important objet d'une localité possédant de plus grands avantages.

Je prends la liberté de référer respectueusement ces documents à la favorable considération de votre excellence.

L'objection principale et la plus importante à l'établissement actuel de la Grosse Isle est, non seulement sa grande distance de la cité, ce qui assujettit la province à de grandes dépenses pour entretenir une communication hebdomadaire régulière; mais c'est un fait établi que durant l'épidémie l'année dernière, les émigrants furent détenus dix jours à la division des émigrants en santé à l'établissement de la quarantaine, sans avoir aucun cas de maladie; cependant après s'être embarqués à bord de ces vaisseaux et s'être rendus à Québec, plusieurs sont tombés malades et durent être envoyés à l'hôpital de la marine.

Il est aussi nécessaire de faire remarquer que les émigrants sont exposés à souffrir beaucoup par suite de la détention des vaisseaux à la station; leurs lits qui sont généralement de paille, sont nécessairement jetés à l'eau, dans la vue de nettoyer et purifier le vaisseau, et il peut se faire que les émigrés en se rembarquant n'aient pas les moyens de les remplacer, et comme les vaisseaux mettent deux ou trois jours à atteindre ce port, ces pauvres malheureux sont obligés durant tout ce tems de coucher et dormir sur le plancher nu et humide, ce qui est très-préjudiciable à leur santé, et peut engendrer des maladies.

Dans cette vue, je crois de mon devoir de soumettre à la considération de votre excellence et de la législature provinciale, de la manière la plus pressante, les avantages du transport prochain de l'établissement actuel de la Grosse Ile, à l'extrémité supérieure de l'île d'Orléans, localité qui possède chez elle tout ce qui est dé-

sirable pour l'établissement effectif d'un dépôt d'émigrants, avec d'amples commodités pour un hôpital, et tout ce qu'il faut pour les émigrants malades et en santé.

Ayant visité personnellement et inspecté avec attention cette localité durant le cours de l'été dernier, je suis convaincu qu'on pourrait y acquérir un emplacement désirable qui offrirait tout ce qui peut être nécessaire pour une station commode et effective. Sa proximité (chose de la plus grande importance) est telle que les bateaux à vapeur engagés dans le commerce de l'ouest pourraient y passer et y recevoir chaque jour les émigrants sans frais aucun pour le gouvernement. Les avantages et les nouvelles facilités apportées par là aux intérêts maritimes seraient très considérables et peuvent être appréciées à leur véritable valeur par ceux à qui il est arrivé d'être retenus de huit à dix jours avec leurs vaisseaux à la Grosse Ile.

Cela permettrait aussi de transporter les émigrants qui pourraient tomber malades dans cette cité à une place plus salubre, plus aérée et plus gaie, où ils trouveraient constamment pour les recevoir médecins, serviteurs et garde-malades, ce qui serait en même temps le moyen de rendre l'hôpital de marine et des émigrés disponible pour y mieux accommoder les marins ou les citoyens malades.

On pourra dire à cela que les dépenses que nécessitera ce déplacement et l'acquisition des terrains nécessaires formeront un grand obstacle à l'accomplissement de ce projet; mais aucune considération pécuniaire ne devrait, dans mon opinion, militer contre une amélioration qui se rattache à des intérêts si importants et si généraux.

Je prendrai aussi occasion de faire remarquer que les bâtimens et l'établissement à la Grosse Ile, n'ont été érigés que temporairement, et que plusieurs d'entre eux ne valent pas la peine qu'on dépense de nouvelles sommes d'argent pour les réparer.

Je me flatte que la vaste importance de la question maintenant soumise à votre excellence, et l'intérêt profond qu'elle a excité durant l'été dernier seront une excuse suffisante pour la liberté que je prends d'attirer votre attention sur le sujet de la manière la plus puissante.

Le bureau central de santé dans son rapport, aussi bien que le surintendant médical de la Grosse Ile, ont recommandé l'adoption de réglemens restreignant le nombre d'émigrants à bord des bateaux-à-vapeur voyageant sur les eaux intérieures de la province. Je considère que cela serait très-considérable, au moins durant une épidémie.

Dans toutes ces circonstances, et concevant comme je le crois, qu'il ne saurait y avoir un sujet d'un intérêt plus vital pour une colonie comme le Canada, possédant tant de ressources, et ayant un avenir si grand et si prospère, que l'encouragement par le gouvernement, d'une émigration vigoureuse et saine, j'espère que je ne manquerai pas de l'appui nécessaire pour éloigner tout obstacle qui peut nuire à l'accomplissement d'une fin si désirable.

En envisageant l'immense émigration qu'on peut attendre annuellement par cette route, particulièrement aujourd'hui que la navigation de notre beau fleuve est ouvert à l'esprit d'entreprise et à l'intelligence de nos énergiques voisins, et que la route du St. Laurent devient plus généralement connue et même appréciée par les Européens, il est hautement à désirer qu'on ne néglige aucune amélioration, arrangement ou facilité, pour favoriser et encourager cette branche importante de notre commerce.

La dépense de ce département indique une grande augmentation comparée à celle de l'année 1853, s'élevant à £3,609 13s. 1d.

La dépense moyenne de l'émigration totale débarquée dans la colonie pour l'année 1853 a été égale à 3s. 1½d., sur chaque personne, et durant la saison de 1854, elle s'est élevée à 3s. 6½d., ce qui fait une augmentation d'environ 13 par cent.

L'apparition du choléra qui a visité presque toutes les parties de la province, et qui a fait de grands ravages parmi notre population émigrante a eu aus-

si l'effet d'augmenter considérablement la dépense, d'autant plus qu'il devient nécessaire de transporter des personnes qui dans des circonstances ordinaires, n'auraient eu droit à aucune assistance, afin d'empêcher une accumulation d'émigrants que l'opinion publique supposait porter chez eux le germe de la maladie.

Le nombre de personnes secourues à l'agence de Québec a été de 6,700 adultes, augmentation de 2,000 sur 1853, à une dépense moyenne de 12s. 3½d. tandis que celle de 1853 n'aurait été que de 10s. 3½d.

Furent envoyés à Montréal.....	2,824
“ dans le Haut-Canada.....	2,122
“ à Buffalo, Chicago, et dans les états de l'ouest	1,063
“ dans les Etats-Unis par la route du lac Cham-Champlain.....	691
	6,700

A Montréal le nombre auquel on a donné de l'assistance a été de 6,051, dont 4,306 adultes, au coût moyen de 11s. 8½d., contre 10s. 4½d., en 1853.

Adultes du sexe masculin.....	515
“ “ féminin.....	2,600
Enfants.....	2,382
Do. au-dessous de 3 ans.....	554

L'accroissement considérable de l'émigration étrangère par la route du St. Laurent a ajouté beaucoup à la dépense de la dernière saison, et on a jugé nécessaire tant à l'agence de Montréal qu'à celle-ci d'étendre l'aide à un grand nombre d'émigrants de cette classe, particulièrement à des émigrants Allemands.

Le montant de la dépense dans le Haut-Canada accuse une légère augmentation sur celle de l'année dernière s'élevant à £301 8s. 8d., £206 9s. 5d., sur cette somme ont été employés pour rétablir une agence à Hamilton et la nomination d'un agent à Berlin, dans le district de Waterloo.

L'importance toujours croissante d'Hamilton et la grande augmentation du trafic d'émigrants qui passent par cette cité depuis l'ouverture du grand chemin de fer Occidental, ce qui fait de cette route la voie la plus directe pour l'Ouest, rendent très désirable l'établissement d'une agence permanente et effective à cette place, dans le but de donner la protection et les renseignements nécessaires à la grande émigration qui passe annuellement par cette route.

La nécessité d'une agence à Berlin ne semblerait pas urgente pour la saison prochaine, vu que par suite de la proximité d'Hamilton, les devoirs pourraient en être très-bien remplis par ce bureau.

Le nombre des lettres d'émigrés adressées au soin de ce département durant la dernière saison, a été de 375 : 173 de ces lettres contenaient des remises pour le montant de £538 0s. 6d. L'agence de Montréal a reçu plus de 260 lettres contenant des remises, se montant à près de £300 courant ; elles ont toutes été délivrées et le montant payé aux parties en faveur desquelles elles étaient adressées.

On peut faire remarquer que plusieurs de ces lettres d'argent ont été reçues en réponse aux demandes d'argent transmises de ce bureau pour mettre les parties en état de rejoindre leurs familles.

A la page 18, je prend la liberté de soumettre une copie du rapport de M. Hawke, l'agent en chef pour le Canada Ouest, comme étant le résultat de l'émigration vers cette partie de la province durant la dernière saison ; et je prends respectueusement la liberté d'y renvoyer votre excellence.

La taxe des émigrés a réalisé dans le cours de la dernière saison les sommes suivantes :

A Québec, 35,413 adultes à 5s.	£8,853	5	0
“ 13,459 enfants à 3s. 9d	2,523	11	3
“ 100 non certifiés à 7s. 6d	37	10	0
“ 87 do à 40s.	174	0	0
A Montréal, 560 adultes à 5s ...	140	0	0
“ 236 enfants à 3s. 9d.	44	5	0
<hr/>			
Montant de la taxe reçue	£11,772	11	3
Appropriation impériale, £1500 st. au pair.....	1,825	0	0
<hr/>			
	£13,597	11	3

Le nombre des émigrés naufragés qui sont arrivés dans ce port durant la saison dernière a été de 584. Ils ont été exempts du paiement de toute taxe, ce qui autrement aurait produit la somme de £136, 5s. 4d.

Le fonds des émigrés a rapporté, comme ci-dessus mentionné la somme de £11,772 11s. 3d., égale à 4s. 8½d., sur chaque émigré imposable pendant que la dépense s'est montée à £16,915 6s. 0d., égale à 6s. 9d., par tête. Le déficit £5142 8s. 9d., a été rencontré par la balance restant de l'année dernière qui est maintenant dépensée ensemble avec l'appropriation impériale de £1,500 sterling; mais comme ce secours doit être discontinué à l'avenir, les ressources du département durant la saison prochaine dépendront exclusivement de la somme provenant de la taxe des émigrés.

En offrant de donner un aperçu approximatif de la manière dont a été distribué et réparti l'émigration durant la dernière session, il se présente inévitablement de nombreuses difficultés et plus particulièrement par suite de l'absence de toutes dates sur lesquelles on puisse compiler un état exact, et je n'ai qu'à répéter ce que j'ai eu occasion de dire il y a quelques années, que les changements qui s'introduisent annuellement dans les moyens de transport intérieur qui s'étendent et se multiplient de jour en jour font qu'il est presque impossible d'obtenir aucune donnée sur laquelle on puisse compter relativement au transit de notre population d'émigrés.

En consultant les différents rapports que j'ai faits de temps en temps, je trouve que l'estimation qui y est faite de la manière dont l'émigration de l'année dernière s'est probablement distribuée, est comme suit :

Total de l'émigration débarquée à Québec.....	53,183
Emigrés d'origine anglaise	35,132
“ étrangère.....	18,051
<hr/>	
Emigrés étrangers directement aux Etats-Unis.	14,000
“ d'origine anglaise	8,000
<hr/>	
Restant en Canada.....	31,183
Dans le Canada Ouest.....	27,000
“ Est.....	4,000

En sus du nombre qui s'est rendu par cette route dans le Canada Ouest, un nombre considérable d'émigrés se rend encore dans cette province par la route des Etats-Unis; M. Hawke ne l'estime pas à moins de 6,000 à 7,000; en sorte que l'accession totale qui s'est faite à notre population par l'émigration de l'année dernière peut être évaluée à environ 38,000 âmes.

D'après un tableau de l'émigration au port de New-York, il semblerait que 313,747 y sont arrivés durant l'année 1854, faisant une augmentation de plus de 30,000 sur l'émigration de 1853, et l'émigration du Royaume-Uni indique une diminution de 32,731 si on la compare avec celle de 1853; d'Irlande une diminution de

34,000; d'Écosse une augmentation cependant de plus de 3,000 sur le nombre venu d'Angleterre. Mais la grande augmentation semble être venue de l'émigration Allemande qui donne un chiffre de 47,000 de plus que sur celui de 1853. L'émigration Norvégienne aux États-Unis semble avoir presque entièrement cessé, ayant graduellement tombé de 3,000 qu'elle était en 1852 à 90, le nombre descendu sur nos rivages durant l'année dernière.

L'émigration Norvégienne sur ce continent semble être maintenant exclusivement limitée à cette route, et les chiffres indiquent annuellement une augmentation constante depuis son commencement en 1850.

L'émigration de 1854 a été satisfaisante en général et elle aurait été heureuse sans l'apparition du choléra.

Durant la première partie de la saison et dans tous les mois d'été le besoin de journaliers et d'artisans de toute espèce a été sans précédent, et l'on a éprouvé les plus grandes difficultés dans tout le pays à s'en procurer. Cette grande demande a cependant bien diminué depuis les deux derniers mois et les gages de toutes les classes ont subi une diminution de 25 à 50 pour cent. Ce grand changement a été occasionné par le mauvais état des marchés Européens, quant à la valeur de leurs principaux articles d'exportation et par l'état de gêne dans lequel s'est trouvé le marché monétaire dans les États-Unis—ce qui n'a pas peu affecté les intérêts de notre industrie. Cette dépression cependant ne s'est fait sentir principalement qu'à la classe des travailleurs et des artisans employés dans nos villes et nos travaux publics. La classe agricole et les émigrés qui avaient assez de moyens pour pouvoir occuper des terres, ont bien réussi.

Le prix élevé de tous les produits agricoles, durant ces dernières années a placé le cultivateur du Canada dans une position heureuse et indépendante.

Une augmentation considérable de fermiers et de cultivateurs Écossais et Anglais et possédant des capitaux s'est fait remarquer parmi les émigrés de l'année dernière, ce qui ne peut être que grandement désirable et très-avantageux aux intérêts du pays. Les émigrés d'Aberdeen et de Hull, qui se sont montrés en plus grand nombre que les années précédentes, appartenaient principalement à cette classe.

Il y avait aussi un nombre d'Allemands respectables et riches qui se sont établis dans la partie Ouest de la province.

Un petit parti de 50 à 60 Norvégiens ont acquis quelques propriétés dans les townships de l'Est près de Sherbrooke, et d'après les habitudes laborieuses et sobres de ces gens, j'ai de grandes espérances qu'ils deviendront une acquisition précieuse pour cette section importante de la province, et bien plus qu'ils seront un moyen d'attraction pour leurs compatriotes dans quelques années. C'est là le premier parti Norvégien de quelque importance qui se soient établis en Canada, et ce qui les y a attirés, ce sont les rapports favorables qu'ils ont reçus de leurs compatriotes qui se sont établis dans ce district en 1853. S'il leur arrive de réussir, ce dont je ne doute nullement, nous pouvons nous attendre à voir leur nombre grossir durant la saison prochaine.

Quant aux apparences pour 1855, je regrette qu'il ne soit pas en mon pouvoir d'offrir autant d'encouragements, et la saison ne commencera probablement pas aussi favorablement que celle de l'année dernière. Il n'est pas possible, dans la crise commerciale qui sévit actuellement et qui a affecté si sévèrement les meilleurs intérêts de la province, que les gages de la saison dernière puissent se maintenir, et les émigrants doivent donc calculer pour la saison prochaine une diminution considérable dans les gages de l'année dernière.

La misère qui a régné dans la plupart des grandes villes de l'union Américaine, aura indubitablement, au commencement des opérations du printemps l'effet de porter un grand nombre de leurs hommes sans ouvrage à chercher de l'emploi sur nos travaux publics, et s'impareront nécessairement du champ qui jusqu'ici était ouvert à l'industrie du nouvel arrivant; je m'attends cependant à

une grande diminution dans l'émigration de la saison prochaine, car il est évident que les raisons ou plutôt les dispositions qui portaient l'émigré à sortir du Royaume-Uni ont sensiblement diminué, et si j'en juge par les apparences actuelles, il est plus que probable que cette disposition ne changera pas d'ici à quelque temps.

L'augmentation dans la demande du travail, une hausse proportionnée dans les gages et de l'emploi constant en Angleterre, joints comme sont tous ces avantages au retour en ce pays d'un grand nombre de personnes désappointées qui partiront des Etats-Unis, n'auront pas, je le crains fort, d'autre effet que d'en diminuer le nombre en 1855.

D'un autre côté les nouveaux avantages offerts par la voie du St. Laurent depuis que le grand chemin de fer occidental est ouvert à la circulation (ce qui en fait aujourd'hui la route la plus directe et la moins dispendieuse entre l'Europe et l'Ouest) commencent maintenant à être connus.

Notre navigation intérieure sans rivale entre Québec et Hamilton, 590 milles, de là par le chemin de fer jusqu'à Chicago, distance de 465 milles, place immédiatement l'émigrant dans le cœur des grands états de l'Ouest, et quand l'on songe que cette longue distance peut se parcourir dans environ cinq jours et à un prix qui va à quelque chose de moins que £2 sterling, ces faits joints à la protection bien connue que l'émigrant trouve contre les nombreuses fraudes auxquelles il a été si souvent exposé dans les Etats-Unis, ne peuvent qu'encourager l'émigration d'Europe à prendre cette route, qui, à une époque qui n'est pas éloignée, doit devenir la grande voie de l'Ouest; et c'est à ces causes en grande partie que l'on peut attribuer l'augmentation constante que l'on remarque dans le chiffre de l'émigration étrangère.

Dans le papier No. 7 de l'appendice, on verra un tarif des taux de passage, des distances et des meilleures routes pour les principaux endroits du Canada et des Etats-Unis; ce papier est distribué gratuitement et en grande profusion à bord de chaque vaisseau d'émigrés qui arrive dans ce port; et l'on prend tous les moyens possibles pour mettre des renseignements corrects et exacts à la portée de tous et ils n'ont qu'à s'adresser à l'un des agents de ce département pour recevoir des avis et une protection qui les mettront à l'abri de toute fraude.

Les vaisseaux de la compagnie canadienne de navigation à vapeur ont amené un nombre considérable d'émigrés appartenant à la meilleure classe; ils ont fait neuf voyages de Liverpool durant la saison et avaient en moyenne 246 passagers à chaque voyage; leurs arrangements semblent avoir contenté tout le monde et les passagers parlent favorablement des aménagements.

Cette compagnie, par suite de la difficulté qu'elle a rencontrée à se procurer un nombre suffisant de steamers de la classe adaptée à la navigation de l'atlantique, a souffert bien des désavantages et pour n'avoir pu faire ses voyages à des périodes fixées elle a moins réussi qu'elle aurait pu le faire autrement; mais d'après les renseignements que j'ai, ces difficultés ne se présenteront plus à l'avenir et la compagnie est prête à commencer ce printemps avec une bonne ligne de steamers forts et réguliers qui feront le trajet en 12 ou 14 jours.

L'établissement régulier d'une bonne ligne de steamers pour ce port ne peut-être que d'une immense importance pour les meilleurs intérêts de la province et deviendrait aussi, je l'espère, une source de profits pour les propriétaires industriels.

J'ai ainsi cherché aussi brièvement que possible à mettre devant votre excellence un aperçu des transactions les plus importantes qui se sont rattachées à ce département durant la saison dernière, et le tout est respectueusement soumis à la considération de votre excellence.

J'ai l'honneur d'être, de votre excellence,

Le très-obéissant serviteur,

(Signé,)

A. C. BUCHANAN,

Agent principal de sa majesté pour l'émigration en Canada.

(Copie.)

BUREAU DE L'EMIGRATION,

TORONTO, 30 décembre 1854.

CHER MONSIEUR,—Relativement à l'émigration de 1854, je suis d'opinion que le nombre total des émigrés en Canada a été de quelque chose de plus de \$0,000 ; sur ce chiffre vous savez que les neuf dixièmes, ou 54,000 sont débarqués à Québec et à Montréal. Le reste est venu dans cette province par Oswego, Rochester et Lewiston.

Je n'ai pas de moyen de constater quelle proportion sur le premier chiffre s'est réellement établi sur des terres, mais je suis porté à croire que le nombre va au-delà de la moitié ou 27,000. Sur ces derniers qui sont entrés dans le pays par les ports que je viens de nommer, presque tous y restent, mais comme quelques-uns d'entre eux sont venus ici pour y chercher de l'emploi sur nos travaux publics, il n'est que raisonnable de supposer qu'aussitôt que ces travaux seront finis quelques-uns d'eux retourneront aux Etats Unis.

Les dispositions à s'établir permenement en Canada n'ont jamais été aussi fortes qu'à présent parmi les émigrés du Royaume-Uni.

Un nombre extraordinaire d'émigrés qui avaient résidé pendant de longues années dans les Etats, sont venus ici durant l'année; d'autres qui voulaient résider encore une fois sous le gouvernement britannique, ont souvent demandé des renseignements sur le prix des terres, le montant des gages et la nature du climat, etc., pourvu qu'ils eussent quelques chances de faire quelque chose. Il est aussi quelque peu extraordinaire de voir révenir dans le Royaume-Uni un aussi grand nombre d'émigrés des Etats, comme cela a eu lieu pendant la saison dernière, suivant l'estimation des journaux Américains qui l'ont porté au chiffre de plus de 20,000. Bien que l'état de gêne publique puisse expliquer en partie cette disposition à laisser les Etats pour venir s'établir en Canada, ou retourner dans leur île natal, il est évident que le mouvement récent du "Nativisme," ou comme il est mieux connu du parti *know nothing* dirigé contre les étrangers, et plus particulièrement contre les Irlandais catholiques romains en a été la principale cause; et si les sentiments d'hostilité que les américains ont manifesté ont, comme il y a toute apparence, quelque influence sur leur législation future, il s'en trouvera encore un plus grand nombre qui viendront s'établir dans la province, et l'émigration Anglaise aux Etats-Unis se trouvera arrêtée.

Durant le printemps et l'été de 1854, la demande du travail a été sans exemple en Canada, et les gages ont été excessivement élevés; mais par suite du changement soudain survenu dans nos affaires financières, et à l'approche de l'hiver, il est survenu une dépression qui continuera probablement quelque temps encore; mais il y a toute raison de croire que l'année 1855 sera aussi prospère qu'aucune des précédentes pour le Canada.

Le prix de tous les produits agricoles a été très-élevé, et nos cultivateurs n'ont jamais été mieux. La quantité du blé d'automne excède de beaucoup celle d'aucune année précédente, et les préparatifs qui se font pour ce qu'on appelle les récoltes de printemps indiquent une augmentation considérable dans les travaux. Le printemps permettra aussi aux entrepreneurs de procéder avec plus d'activité dans leurs entreprises privées et publiques.

Je pense donc que nous pouvons avec confiance espérer en 1855 beaucoup de travail et de bonnes gages pour l'homme habile comme pour celui qui ne l'est pas, qui descendra sur nos rives.

Les maladies de la dernière saison par suite du choléra qui a régné dans tout le Canada, ont occasionné beaucoup de misère surtout parmi les émigrés Allemands; mais le nombre des décès parmi les émigrés Anglais n'a pas été considérable. J'attribue cette différence au fait que les vaisseaux dans lesquels les premiers sont venus étaient de beaucoup encombrés, vu qu'ils arrivaient à Québec par partis nombreux,

et qu'ils remontaient de la même manière le St. Laurent et les lacs jusqu'au lieu de leur destination dans les Etats de l'Ouest.

Quant à l'à propos de limiter le nombre des émigrés à bord de nos bateaux à vapeur Canadiens, je n'ai rien à ajouter que je n'aie déjà dit, et je ne puis suggérer aucun changement dans les affaires du département de l'émigration que je considérerais comme une amélioration dans le système actuel, excepté l'adoption d'une loi pour restreindre le nombre des passagers durant le règne du choléra ou de toute autre maladie épidémique à un chiffre que les médecins pourraient fixer comme sans danger. Les moyens de transport sur nos eaux sont amplement suffisants pour presque tout nombre quelconque d'émigrés. Les prix sont raisonnables, les bateaux-à-vapeur commodes, sûrs et prompts et ceux qui réellement ont besoin d'assistance, sont toujours promptement soulagés en s'adressant aux agens d'émigration. Je ne connais point d'endroit dans le monde où un égal nombre de personnes, jetées soudainement ensemble, ont été transportées à la même distance, pour le même prix, avec moins d'inconvénients et aussi peu d'accidents que l'a été le nombre immense d'émigrés qui ont été transportés de Québec à Hamilton, dans le cours des dix dernières années.

Je suis, mon cher monsieur,

Tout à vous,

(Signé.)

A. B. HAWKE,
Agent principal des émigrés
pour le Haut-Canada.

A. C. Buchanan, écuyer,
etc., etc., etc.

APPENDICE AU RAPPORT SUR L'EMIGRATION.

CANADA.—Etat du nombre d'Emigrants embarqués, avec le nombre de naissances et de décès durant le voyage et à la Quarantaine, le nombre total débarqué à Québec, distinguant les hommes des femmes et les adultes des enfants, avec le nombre de dames de chaque pays; aussi le nombre de vaisseaux, le tonnage, et les marins employés, et la figure moyenne du passage, durant la saison de 1854.

D'où.	Nombre de Vais				Passage moyen.		Tonnage.		Nombre de marins.		Nombre embarqué.				Nais-sances.				Décès durant le passage.								
	Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Passagers de chambre.		Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Total d'âmes.		Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Total.		Adultes.		Enfants.		
	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	
Angleterre.....	146	464	95992	3438	528	7182	4718	2708	2262	1080	17930	17	13	18488	34	24	88	82	54	282							
Irlande.....	97	471	42818	1825	107	4605	6814	2138	2122	458	16187	10	7	16261	25	18	16	14	11	84							
Ecosse.....	82	47	43141	1578	140	2708	1639	823	799	343	6312	5	2	6459	2	1	2	2	3	10							
Continent d'Europe.....	61	58	22107	833	36	4766	3866	1474	1416	562	11886	13	16	11451	12	13	32	28	26	111							
Ports d'en bas, etc.....	55	.....	8138	385	7	307	225	164	142	12	850	.....	.....	857	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Total.....	441	484	212196	7859	818	19548	16762	7807	6741	2457	52815	45	38	53716	73	56	138	129	94	487							

D'où.	Décès à la Quarantaine.				Total des décès.				Total débarqué dans la colonie.												
	Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Total.		Adultes.		Enfants de 1 à 14 ans.		Total de l'emport.		Passagers de chambre.		Grand Total		
	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	
Angleterre.....	3	9	6	10	313	7125	4885	2614	2170	9739	6855	1053	17647	528	18175						
Irlande.....	4	3	.....	2	93	4576	6793	2122	2106	6698	8899	464	16061	107	16168						
Ecosse.....	1	.....	1	.....	8	18	2705	1638	796	3525	2434	847	6306	140	6436						
Continent d'Europe.....	1	2	.....	.....	114	4753	3251	1442	1888	6185	4739	567	11501	36	11587						
Ports d'en bas, etc.....	.....	.....	.....	.....	.....	307	225	164	142	471	367	12	860	7	857						
Total.....	9	14	7	13	533	19466	16892	7162	6902	28628	23294	2443	52365	818	53188						

Décès durant le passage, 0,92 par cent. | Décès à la Quarantaine, 0,8 par cent. | Total des décès sur le nombre embarqué, 1 par cent.
 Département de l'émigration, Québec, 30 décembre 1854. A. C. BUCHANAN, Agent principal. (Signé.)

No. 2.

ETAT SOMMAIRE du nombre d'émigrés embarqués, des naissances qui ont eu lieu durant la traversée. du nombre de morts en mer et à la Quarantaine. et le total débarqué dans la colonie, indiquant les endroits et les ports d'où ils ont fait voile, durant la saison de 1854.

Ports d'où ils ont fait voile.	No. de vaisseaux.	Passagers.		Naissances.	Total.	Décès.		Débarqués dans la colonie.
		De pont.	De chamb.			En mer.	A la Quarantaine.	
ANGLETERRE.								
Bristol ...	6	85			85			85
Cardiff ...	5	50			50			50
Carlisle ...	1	146			146			146
Falmouth ...	3	54	4		58			59
Fowey ...	2	396		1	397	6		391
Grangemouth ...	1	6			6			6
Hull ...	7	1057	17	2	1076	16		1060
Ipswich ...	1	6			6			6
Liverpool ...	79	13023	448	24	13495	239	31	13225
London ...	15	285	29	1	315	2		313
Maryport ...	3	17			17			17
Newcastle ...	2	16			16			16
Newport ...	2	14			14			14
Poole ...	1	22			22			23
Plymouth ...	9	2671	29	2	2702	19		2683
Sunderland ...	1	5			5			5
Shields ...	2	13			13			13
St. Ives ...	1	3			3			3
Swansea ...	1	1			1			1
Teignmouth ...	1	10			10			10
Torquay ...	1	13	1		14			14
Whitehaven ...	1	19			19			19
Workington ...	1	18			18			18
	146	17930	528	30	18488	232	31	18175
IRLANDE.								
Belfast ...	9	918	16	1	935			935
Cork ...	13	2542	27	1	2570	5	7	2558
Dublin ...	8	1516	19	3	1539	11		1528
Galway ...	2	263			263			263
Limerick ...	31	4962	26	2	4990	55	1	4934
Londonderry ...	3	265		1	266	1		265
New Ross ...	7	2490	6	2	2498	6		2492
Newry ...	1	24			24			24
Sligo ...	2	392	4	5	401	4	1	396
Tralee ...	5	1416	1	1	1418	1		1417
Waterford ...	13	1050	7		1057	1		1056
Wexford ...	1	147			147			147
Youghal... ..	2	152	1		153			153
	97	16137	107	17	16261	84	9	16168

ETAT sommaire du nombre d'émigrés embarqués, etc.—(Continuation.)

Ports d'où ils ont fait voile.	No. de vais- seaux.	Passagers.		Naisances.	Total.	Décès.		Débarqués dans la colonie.
		De pont.	De chamb.			En mer.	A la Qua- rantine.	
ECOSSE.								
Aberdeen	12	1559	48	...	1607	1	...	1606
Arbroath	1	46	...	...	46	...	...	46
Ardrossan	3	93	...	...	93	...	...	93
Alloa	1	2	...	...	2	...	...	2
Banff	1	144	8	...	152	...	...	152
Dumfries	2	56	...	...	56	...	...	56
Dundee	3	17	11	...	28	...	...	28
Fraserburg	1	113	...	...	113	...	...	113
Glasgow	41	2053	64	6	2123	7	2	2114
Greenock	9	1778	9	1	1788	1	1	1786
Leith	4	48	...	...	48	...	...	48
Montrose	2	359	...	...	359	1	...	358
Troon	2	44	...	...	44	...	...	44
	82	6312	140	7	6459	10	3	6446
ALLEMAGNE.								
Anvers	4	394	...	1	395	7	...	388
Hamburg	23	4561	8	14	4583	58	1	4524
Breme	3	779	6	...	785	8	1	776
	30	5734	14	15	5763	73	2	5688
NORVEGE ET SUEDE.								
Arendal	1	188	...	...	188	...	...	188
Bergen	7	1454	...	1	1455	2	1	1453
Christiania	8	1749	4	4	1757	16	...	1741
Drammen	2	320	...	1	321	2	...	319
Gothenborg	2	259	14	3	276	13	...	263
Kragerö... ..	3	523	...	...	523	...	...	523
Larvig	1	7	...	...	7	...	...	7
Osterrisör	1	62	...	...	62	2	...	60
Porsgrund	2	499	...	3	502	2	...	500
Stavanger	3	615	4	2	621	1	...	620
Waløe Salværk	1	176	...	...	176	...	...	176
	31	5852	22	14	5888	38	1	5849
FORTS D'EN BAS	55	850	7	...	857	...	...	857
RECAPITULATION.								
Angleterre	146	17930	528	30	18488	282	31	18175
Irlande	97	16137	107	17	16261	84	9	16168
Ecosse	82	6312	140	7	6459	10	3	6446
Allemagne, etc	30	5734	14	15	5763	73	2	5688
Norvège et Suède	31	5852	22	14	5888	38	1	5849
Ports d'en Bas	55	850	7	...	857	...	...	857
	441	52815	818	83	53716	487	46	53183

(Signé,)

A. C. BUCHANAN,
Agent principal.Département de l'émigration,
Québec, 30 décembre 1854.

No. 3.

ETAT du nombre d'émigrés arrivés durant la saison de 1854, admis à l'hôpital, rétablis et décédés.

	Admis.	Rétablis.	Décédés.	Qui y sont encore.
Hôpital de la Grosse Isle... ..	690	644	46	...
Hôpital de marine et des émigrés de Québec	615	447	130	38
Hôpital général, Montréal	342	278	48	16
	1647	1369	224	54

(Signé,)

A. C. BUCHANAN,
Agent principal.

Département de l'émigration,
Québec, 30 décembre 1854.

No. 4.

ETAT des métiers et occupations des émigrés arrivés au port de Québec et Montréal durant l'année 1854.

Boulangers	51	Selliers	18
Bouchers	23	Voiliers	5
Fondeurs, plombiers et ferblantiers	16	Sciurs de long	16
Imprimeurs et relieurs	19	Constructeurs	17
Briquettiers et maçons	228	Cordonniers	358
Meubliers et tourneurs	20	Forgerons... ..	354
Charpentiers et menuisiers	617	Cailleurs de pierre	67
Charrons	39	Cailleurs	433
Carrossiers	8	Horlogers	43
Tonneliers... ..	40	Manipulateurs de laine et de lin... ..	4
Corroyeurs	2	Tisserands	85
Teinturiers	4	Serviteurs	117
Ingénieurs... ..	76	Non mentionnés	163
Jardiniers	37	Fermiers	5632
Chapeliers	3	Journaliers	10448
Meuniers et ouvriers de moulins	131		
Mineurs	238	Adultes du sexe masculin décédés :—	19548
Marchands et commis	156	En mer	73
Mouleurs et fondeurs	24	A la Quarantaine	9
Peintres et vitriers	41		82
Papetiers	4		
Plâtriers	5		
Cordiers	6	Total... ..	19466

(Signé,)

A. C. BUCHANAN,
Agent principal.

Département de l'émigration,
Québec, 30 décembre 1854.

No. 5.

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

Pays.	5 années de	5 années de	5 années de	5 années de	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	Grand Total.
	1829 à 1833.	1834 à 1838.	1839 à 1843.	1844 à 1848.							
Angleterre ...	43386	28624	30813	60452	8980	9887	9677	9276	9585	18175	228856
Irlande ...	102264	54898	74981	112192	23126	17976	22381	15983	14417	16168	454386
Ecosse ...	20143	10998	16289	12767	4984	2879	7042	5477	4745	6446	90770
Continent ...	15	485	...	972	436	849	870	7256	7456	11537	38632
Ports inférieurs	1889	1346	1777	1219	968	701	1106	1182	496	857	11543
	167697	93351	123860	196351	38494	32292	41076	39176	36699	53183	824187

(Signé)

A. C. BUCHANAN,
Agent principal.

Département de l'émigration,
Québec, 30 décembre 1854.

No. 6.

ETAT du nombre de personnes qui ont reçu de l'aide pour émigrer, le montant de deniers à elles payés lors de leur débarquement à Québec, durant la saison de 1854.

Date.	Nom du navire.	D'où.	No. de Personnes.	Classe.			Par qui envoyés.	Somme donnée lors du débarquement à Québec.		
				H.	F.	C.		£	s.	d.
Mai 24	Thetis	Limerick	60	60	...	Cashel Union	60	0	0	
" 26	Energy	do	32	28	4	Thurles do	30	0	0	
" 27	Jane Black	do	4	4	...	Ballyvaughan do	4	0	0	
" "	do	do	12	8	4	Currofin do	10	0	0	
" "	do	do	44	39	5	Ennis do	41	10	0	
" "	do	do	36	32	4	Ennistymore do	34	0	0	
" "	do	do	26	21	5	Killydysart do	23	10	0	
" "	do	do	47	45	2	Kilrush do	46	0	0	
" "	do	do	34	32	2	Scaroff do	33	0	0	
" "	do	do	18	17	1	Tulla do	17	10	0	
Juin 3	Pottenham	Cork	19	17	2	Urlingford do	18	0	0	
" "	do	do	30	10	20	Cork Foundling Hosp.	45	0	0	
" "	Joseph Howe	do	10	10	...	Cloughoen Union	10	0	0	
" 9	Jenlyon	New Ross	37	34	3	Callan do	27	0	0	
" 17	Lady Russell	Tralee	55	46	9	Kenmore do	55	0	0	
" "	do	do	37	32	5	Cahiriveen do	37	0	0	
" "	do	do	54	45	9	Dingle do	54	0	0	
" "	do	do	50	48	2	Tralee do	50	0	0	
" "	Augusta	Sligo	21	16	5	Ballina do	18	10	0	
" "	do	do	17	14	3	Killala do	15	10	0	
" "	do	do	3	3	...	Glanamady do	3	0	0	
" "	do	do	9	1	8	Westport do	8	0	0	
" "	do	do	13	8	5	Newport do	10	10	0	
" "	do	do	18	16	2	Clanmorris do	17	0	0	
" "	do	do	10	9	1	Castlebar do	9	10	0	
Juin 18	John Holwell	Liverpool	20	19	1	Carrick-on-suir do	19	10	0	

No 6.—(Continuation.)

Date.	Nom du navire.	D'où.	No. de Personnes.	Classe.			Par qui envoyés.	Somme donnée lors du débarquement à Québec.			
				H	F.	C.		£	s.	d.	
Juin 20	New Brunswick	Dublin	60	7	48	7	Ballinrobe do	56	10	0	
" "	do	do	75	14	38	23	Castlindrum do	63	10	0	
" "	do	do	120	10	10	14	Parsonstown do	113	0	0	
" "	do	do	43	4	43	4	Ythlone do	41	10	0	
" 26	Delta	New Ross	11	1	1	4	Waterford do	8	0	0	
Juillet 6	Waterford	Galway	80	8	8	4	Galway do	80	0	0	
" "	do	do	4	4	4	4	Fuam do	4	0	0	
" 7	Blanche	Cork	40	3	3	1	Kanturck do	40	0	0	
" "	do	do	33	3	3	3	Skibbereen do	33	0	0	
" "	do	do	9	9	9	1	Skull do	9	0	0	
" "	do	do	36	3	3	2	Bantry do	36	0	0	
" "	do	do	21	15	15	2	Castletown do	20	0	0	
" "	do	do	17	1	1	3	Millstreet do	17	0	0	
" 10	Northern Light	Liverpool	59	5	5	1	New Ross do	58	10	0	
" "	do	do	9	4	4	3	Lis-more do	7	10	0	
" "	Friton	Galway	69	4	4	22	Galway do	58	0	0	
" "	do	do	2	1	1	4	Dughterarard do	19	0	0	
" 12	St. Lawrence	York	30	27	27	3	Nenagh do	28	10	0	
" 22	Pemberton	do	59	5	5	3	Youghall do	59	0	0	
" 25	Theron	Limerick	108	10	10	3	Limerick do	106	10	0	
" "	do	do	2	2	2	3	Kilmallock do	2	0	0	
" "	do	do	31	17	17	13	C-coon do	24	10	0	
" 26	Simonds	Liverpool	10	10	10	1	Ballina do	10	0	0	
" 29	Mauritius	Londondry	4	2	2	2	Londonderry do	6	10	0	
" "	Columbus	Dublin	22	22	22	2	South Dublin do	223	0	0	
Août 10	Satellite	York	61	6	6	1	Clonmel do	60	10	0	
" "	do	do	109	104	104	4	Cork do	109	0	0	
" 11	Dykes	Tralee	19	11	11	1	Killarney do	19	0	0	
" 12	Janes	Limerick	14	1	1	7	Rathkeale do	10	10	0	
" 19	Mary Carson	Liverpool	104	6	6	2	Gort do	92	10	0	
" 20	Harriet	Dublin	32	26	26	4	Salrothery do	30	0	0	
" 22	Georgiana	Limerick	21	21	21	4	Limerick do	23	0	0	
" "	do	do	21	17	17	4	Rathkeale do	19	0	0	
" "	do	do	18	7	7	11	Glynn do	12	10	0	
" "	do	do	31	22	22	8	Newcastle do	26	0	0	
" "	do	do	36	31	31	6	Listowel do	33	0	0	
Septembre 1	Triumph	do	78	77	77	3	Limerick do	78	10	0	
" 15	William et Joseph	do	128	124	124	4	Do do	125	0	0	
" 28	Anna Maria	do	75	70	70	2	Do do	77	0	0	
Octobre 10	Jessy	do	54	48	48	5	Galway do	51	10	0	
" 26	Canada	Cork	251	208	208	43	Cork do	229	10	0	
" "	do	do	7	6	6	1	Cork Foundling Hosp.	11	0	0	
" 28	New Brunswick	Dublin	21	21	21	4	Rathdrum Union	21	0	0	
Mai 26	Oriental	Plymouth	1	1	1	4	Parish do	4	0	0	
Juillet 3	Richard et Harrie	Hull	14	8	8	8	Do do	0	0	0	
Septembre 30	Lady Peel	Plymouth	1	1	1	5	Do do	4	10	0	
Mai 26	Orégon	Liverpool	8	18	18	47	Baden, in Germany	64	0	0	
Octobre 4	Enterprise	Dublin	19	57	42	94	Do do	200	13	0	
" 18	Orégon	Liverpool	15	51	38	67	Do do	150	14	0	
			3421	1911	12694	536	Sterling £	3271	17	0	

RECAPITULATION.	Angleterre.				Irlande.				Continent d'Europe.			
	No.	£.	s.	d.	No.	£.	s.	d.	No.	£.	s.	d.
Fonds de paroisse	14	8	10	...	2971	2848	...	...	422	415	7	...
Fonds privés	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Passage gratuit seulement	14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	28	8	10	...	2971	2848	...	...	422	415	7	...

(Signé.)

A. C. BUCHANAN,
Agent principal.

No. 7.

1854.

ROUTES, DISTANCES ET TAUX DE PASSAGE.

DE QUEBEC A MONTREAL.—180 milles, en bateaux-à-vapeur, tous les jours, à 5 heures, parcourus en 14 heures.

	Pont.		Chambre.	
	Stg.	Cy.	Stg.	Cy.
Par les paquebots de la malle royale	3s. 0d.	3s. 9d.	14s.	17s. 6d.
“ Ligne de bateaux de Tai’s	3s. 0d.	3s. 9d.	10s.	12s. 6d.

DE MONTREAL AU CANADA OUEST.—Tous les jours par la ligne des bateaux-à-vapeur de la malle royale, à 9 heures A. M., ou par le chemin de fer de La-chine, à midi.

De Montréal à—	Distances. Milles.	Passage de pont.		Passage de chambre	
		Stg.	Cy.	Stg.	Cy.
Cornwall	78	5s.	6s. 3d.	11s.	13s. 9d.
Prescott	127	6s.	7s. 6d.	14s.	17s. 6d.
Brockville	139				
King-ton	189	8s.	10s 0d.	20s.	25s 0d.
Cobourg	292	12s.	15s. 0d.	28s.	35s. 0d.
Port Hope	298				
Bond Head	313	14s.	17s. 6d.	34s.	42s. 6d.
Darlington	317				
Whitby	337	16s.	20s. 0d.	36s.	45s. 0d.
Toronto	367				
Hamilton	410	24s.	30s. 0d.	56s.	\$14
Detroit	596				
Chicago	874	32s.	40s. 0d.	80s.	\$20

Les passagers qui prennent cette ligne se embarquent sur les batiments-à-vapeur du lac à Kingston et à Toronto pour Buffalo.

Tous les jours par la ligne de bâtiments-à-vapeur américains, à 1 heure A. M.

De Montréal à—	Milles.	Prix du pont.		Prix de chambre.	
		Stg.	Cy.	Stg.	Cy.
Ogdensburg	138	6s.	7s. 6d.	14s.	17s. 6d.
Cap Vincent	190	8s.	10s. 0d.	20s.	25s. 0d.
Sacket's Harbour	242	12s.	15s. 0d.	24s.	30s. 0d.
Oswego	286	14s.	17s. 6d.	26s.	32s. 6d.
Rochester	349	16s.	20s. 0d.	30s.	37s. 6d.
Lewiston	436				
Buffalo	467	20s.	25s. 0d.	34s.	42s. 6d.
Cleveland	661	26s.	32s. 6d.	..	..
Sandusky	721	28s.	35s. 0d.	..	..
Toledo et Monroe... ..	975	28s.	35s. 0d.	..	..

Les passagers qui prennent cette ligne se embarquent sur les bâtiments-à-vapeur du lac à Ogdensburg, pour Oswego et Lewiston.

Les passagers pour les lignes de bateaux embarquent au bassin du canal, Montreal.

Passage de pont de Québec à Hamilton 23s. 9d.

“ “ “ Buffalo 28s. 9d.

No. 7.—(Continuation.)

De Hamilton aux états de l'ouest par le grand chemin de fer occidental. La route nouvelle la plus courte pour l'ouest. Les convois laissent Hamilton tous les jours pour Détroit, se reliant à cette cité avec le central du Michigan pour Chicago.

	Distance.	Train d'émigrants.		Train de 1re classe.	
		Milles.	Stg. Os. 6d.	Cy. Os. 7½d	Stg. 1s. 0d.	Cy. 1s. 3d.
A Dundas	6				
Flamboro	9				
Paris... ..	20	2s. 0d.	2s. 6d.	3s. 8d.	4s. 6d.
Woodstock	48	3s. 0d.	3s. 9d.	5. 0d.	6s. 3d.
Ingersoll	47	3s. 6d.	4s. 4½d	7s. 0d.	8s. 9d.
London	76	4s. 9d.	6s. 0d	9s. 0d.	13s. 3d.
Eckford	96	6s. 0d.	7s. 6d.	14s. 0d.	17s. 6d.
Chatham	140	7s. 0d.	8s. 9d.	"	"
Windsor	186	8s. 0d.	10s. 0d.	20s. 0d.	25s. 0d.
Detroit, Michigan					
Chicago, Illinois	465	16s. 0d.	20s. 0d.	44s. 0d.	56s. 0d.

Les bâtiments-à-vapeur laissent Chicago tous les jours pour Milwaukee et tous les autres ports pour le lac Michigan.

Les émigrants arrivant à Chicago recevront, s'ils vont plus loin, en s'adressant à W. H. J. Spalding, l'agent de la compagnie du chemin de fer central de Michigan, des informations correctes quant à la route.

Les passagers pour les parties ouest des Etats-Unis de New-York, Ohio, Pennsylvania et Indiana, doivent prendre la route *via* Buffalo.

RIVIERE DES OUTAOUAIS ET CANAL RIDEAU.—De Montréal à Bytown et autres lieux sur le canal Rideau, par bateau à vapeur tous les soirs, par la ligne Robertson, Jones et Cie.

De Montréal à—	Distance.	Passagers de pont.	
		Milles.	Stg. Cy.
Carillon	54	2s.	2s. 6d.
Grenville... ..	66	3s.	3s. 9d.
L'Orignal	73	3s.	3s. 9d.
Bytown	129	4s.	5s. 0d.
Kemptville	157 175 100 199 216 226 258	6s.	7s. 6d.
Merrickville			
Smith's Falls			
Oliver's Ferry			
Isthmus			
Jones' Falls			
Kingston... ..			

Les passagers allant à Perth, Lanark, ou aux autres établissements adjoints, devront débarquer à la traverse d'Oliver, à 7 mil de Perth.

No. 7.—(Continuation.)

ROUTE POUR LES ETATS DE L'EST DE L'AMERIQUE.

Les émigrants se rendant aux états de l'Union américaine suivants, savoir:—
Maine, New Hampshire, Massachusetts, Connecticut, Vermont, New-York
et Pennsylvania,—par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et du
Champlain,—M. W. A. Merry, secrétaire; bureau vis-à-vis du débarcadère,
Montréal.

De Montréal à—	Train d'émigrants.	
	Stg.	Cy.
Bur.ington	8s. 0d.	10s. 0d.
Whitehall	12s. 0d.	15s. 0d.
Troy	18s. 0d.	22s. 6d.
New York	19s. 0d.	23s. 9d.
Boston	26s. 0d.	32s. 6d.

Les trains de la compagnie ci-dessus laissent Montréal tous les jours.

A Toronto les steamers laissent tous les jours pour le Port Crédit, 15 milles; Oakville, 25 milles;
Wellington Square, 37 milles; Hamilton, 43 milles; aussi au Port Dalhousie, à l'entrée du canal Welland,
Niagara, Queenston et Lewiston—passage, 3s. 9d.

Les steamers laissent Kingston tous les jours pour la Baie de Quinté et la Rivière Trent, et arrêtent
à Picton, Adolphustown, Belleville, et autres places de débarquement dans la Baie.

AU NOUVEAU BRUNSWICK.

La route la meilleure et la plus expéditive est celle du St. Laurent et du chemin
de fer de l'Atlantique, de Montréal à Portland—de là par le steamer qui
part pour St. Jean, N. B., tous les lundis et mercredis soirs, à 8 heures.

Route.	Stg.	Cy.
De Québec à Montréal, par Steamer	3s.	3s. 9d.
Montréal à Portland, par chemin de fer	21s.	30s. 0d.
Portland à St. Jean, par Steamer	16s.	20s. 0d.
	43s.	53s. 9d.

Les steamers à fret laissent Montréal tous les jours pour Kingston, Toronto et
Hamilton.

Passage à Kingston	4s. Stg.	5s. Cy.
“ Toronto et Hamilton	8s. Stg.	10s. Cy.

Pour ces passages, les enfants au-dessous de 12 ans paient moitié prix, et ceux au-dessous de trois
passent gratuitement.

Les passagers par steamer de Québec à Hamilton—ne paient rien pour leur bagage; si c'est le che-
min de fer, 100 lbs. pesant leur est alloué; au-dessus de cette pesanteur ils doivent payer.

Le souverain d'or vaut maintenant 24s. 4d. courant; le chelin anglais, 1s. 3d.; et l'écu de cinq chelins
anglais, 6s. 1d.

Les billets de passage peuvent être pris à ce bureau sur demande.

A. C. BUCHANAN.
Agent principal.

Département de l'émigration,
Québec, août 1854.

No. 8.

Extraits des notes accompagnant les rapports périodiques des arrivages, aux ports de Québec et de Montréal, de vaisseaux chargés de passagers, dans la saison de 1854.

RAPPORT No. 1.

Du 17 au 26 mai 1854.

NOTE.—Les émigrants arrivés du 17 au 26 mai sont au nombre de 8,135, donnant une augmentation de 4,387 sur la période correspondante de 1853. Ils débarquèrent en bonne santé, nonobstant la crainte de la part d'un grand nombre que l'existence du choléra dans le Royaume-Uni ne manquerait pas de l'introduire ici; heureusement que ces craintes n'ont pas été réalisées, et quoique la maladie existât à bord de plusieurs vaisseaux, elle s'est bornée à la rougeole et à la petite vérole. Les seuls cas de choléra qui se soient manifestés eurent lieu à bord du "Primrose," de Limerick; 35 des passagers moururent, et sur ce nombre deux décès eurent lieu avant le départ de ce vaisseau; le dernier décès eut lieu le 3 mai, 15 jours avant son arrivée à la station de la Quarantaine; et quoique plusieurs des passagers aient été envoyés à l'hôpital, souffrant d'une débilité extrême, aucun autre symptôme de maladie ne s'est manifesté parmi eux.

L'augmentation sur la saison dernière vient particulièrement des ports Anglais, et donne un excédant de 2,500 sur la saison dernière. Le port de Liverpool fournit plus de 1,800 personnes, dont plus de la moitié sont des étrangers, principalement des Allemands. Ceux-ci forment une partie de notre émigration qui tout probablement s'augmentera beaucoup, attendu qu'en conséquence des rapports favorables que les émigrants des années précédentes ont fait parvenir chez eux de la route du St. Laurent, et que le prix du passage est beaucoup moins élevé qu'aux Etats-Unis, l'attention des agents des émigrés et des émigrés eux-mêmes a été attirée vers cette route.

Les émigrants des pays étrangers qui sont arrivés cette saison ont apporté avec eux des sommes considérables d'argent consistant généralement en des traites sur New-York, et en or. Les Norvégiens se rendent tous au Wisconsin. Les Allemands sont plus généralement dispersés par toute l'Union Américaine, et un certain nombre de familles aisées et respectables sont allées s'établir dans le Haut-Canada.

Les émigrants Ecossais et Anglais sont d'une classe supérieure, et je n'ai point vu une classe de fermiers plus respectable arriver dans ce port, depuis bien des années. Un grand nombre d'entre eux ont l'intention de s'établir dans le Haut-Canada, qui par là sera sûr de faire une bonne acquisition. Environ 100 jeunes filles ont été envoyées par les associations formées en vertu de la loi des pauvres d'Irlande; elles ont reçu £1 sterling chacune en débarquant ici; elles se sont rendues la plupart à Toronto, où elles ont trouvé de l'emploi immédiatement.

Il y a beaucoup d'emploi à donner, et je n'ai jamais en connaissance qu'on se soit jamais autant plaint que cette année, partout le pays, de toutes les parties de la difficulté et presque de l'impossibilité qu'il y a de se procurer des journaliers, serviteurs ou ouvriers. Je reçois chaque jour des demandes de toutes les sections de la province, et je me trouve dans l'impossibilité de pouvoir y satisfaire.

No. 2.

Du 27 ou 28 mai.

Deux mille sept cent douze émigrants sont arrivés dans ce port le 27 de mai en bonne santé. Les décès durant le passage n'ont été que de 33, principale-

ment des enfants, dont 19 à bord du *Lady Hobart*, de Liverpool, savoir, 3 adultes et 16 enfants. La grande majorité des émigrants à bord de ces vaisseaux étaient des fermiers et ouvriers respectables, tous allant rejoindre des amis; bien peu d'émigrants cependant de la classe ouvrière n'ont pu être induits à rester ici, où ils auraient trouvé de l'emploi.

221 Pauvres filles sont arrivées par le *Jane Black*, de Liverpool, et 10 par le *Joseph Howe*, de Cork. Elles ont reçu 20s. sterling chacune en débarquant ici; elles étaient envoyées par les associations (*unions*) suivantes, savoir.

Ennistymore,.....	32	adultes,	4	enfants,	£34	0	0
Killadysart,.....	21	“	5	“	23	10	0
Kilrush,.....	45	“	2	“	46	0	0
Scariff,.....	32	“	2	“	33	0	0
Tulla,.....	17	“	1	“	17	10	0
Ballyvaugham,.....	4	“	0	“	4	0	0
Corofin,.....	8	“	4	“	10	0	0
Ennis,.....	39	“	5	“	41	10	0
Clougheen,.....	10	“	0	“	10	0	0
	208		23		£219	10	0

75 à 80 de ces jeunes filles ont été engagées à Québec le jour même qu'elles sont débarquées; les autres sont allées rejoindre des amis à New-York et à Boston, plus de 120 se sont embarquées pour le Haut-Canada, et ont toutes eu de l'emploi au bout de quelques heures après leur débarquement.

No. 3.

Du 29 mai au 3 juin.

4,529 émigrants sont débarqués à ce port en bonne santé, depuis le 29 de mai jusqu'au 3 du courant.

L'émigration des étrangers, qui s'augmente considérablement par cette route, est de 1,311 personnes, dont 1,203 viennent directement des ports continentaux, et 108 de Londres par le "*Leonard Dobbin*," elles appartiennent au "*Cachelot*" du Havre, en destination pour New-York, abandonné en mer; elles ont été transportées à New-York par les agents du "*Cachelot*."

L'émigration de l'étranger par les vaisseaux mentionnés dans ce rapport a gagné directement à quelques exceptions près, les états de l'Ouest.

L'émigration anglaise n'est que de 246 personnes, principalement de Fowey; elle se composait de fermiers respectables et de quelques mineurs. Les émigrants du port de Liverpool sont principalement des Irlandais.

Les vaisseaux énumérés dans ce rapport, au nombre de quatre, bien qu'ils aient amené 170 passagers, ne tombent pas sous les règlements de l'acte, ayant moins d'un passager pour chaque 25 tonneaux de leur tonnage enregistré.

Le "*Good Intent*," de Fowey, avait à son bord, à part de ses propres passagers, 76 personnes prises à bord du vaisseau naufragé le "*Black Hawke*," de Liverpool, en destination pour New-York, et abandonné en mer. Ces malheureuses créatures ont perdu tout leur bagage; elles ont manifesté leur reconnaissance envers le capitaine Gill et ses propres passagers, pour le soin et les bontés qu'ils ont eus pour elles.

L'émigration d'Irlande est de 1,306 personnes; dont la plupart allèrent rejoindre des amis en Canada Ouest et aux Etats Unis. Par le "*Tittenham*," de Cork, il est arrivé 19 femmes envoyées par l'association (*Union*) d'Urlingford; elles ont reçu de ce département 10s. sterling chacune en débarquant, et elles ont

été transportées à Belleville, Haut-Canada, munies d'une lettre de recommandation, et j'ai appris depuis qu'elles ont toutes obtenu de l'emploi le jour même qu'elles sont arrivées dans cet endroit. Il est arrivé aussi, par ce vaisseau, 10 garçons et 20 filles envoyés par les gouverneurs de l'hôpital des enfants trouvés de Cork ; ils ont reçu 30s. chacune en débarquant ici, et ont tous été placés dans cette cité ; les garçons pour apprendre des métiers et les filles dans des familles respectables.

La première plainte qu'on ait reçue cette saison a été faite contre le maître par les passagers du "*Hannah*," d'Arbroath, pour avoir distribué de l'eau impure et malsaine. Des procédures ont eu lieu, et après une longue enquête le maître a été condamné à une amende de £20 sterling avec les frais. L'ouvrage de toute sorte continue à être abondant, et les journaliers sont rares par tout le pays.

En somme, l'émigration a été très-satisfaisante.

Les demandes d'assistance ont été en moindre nombre cette saison que la saison dernière comparé au nombre des arrivages ; les seules personnes qui aient demandé de l'assistance ont été des femmes et des enfants qui sont émigrés pour tâcher de rejoindre leurs amis.

—
No. 4.

Du 4 au 20 juin.

Les émigrants arrivés durant la période qu'embrasse mon rapport sont débarqués en bonne santé, à l'exception de ceux du "*Glenmanna*" de Liverpool ; 44 décès ayant eu lieu parmi les passagers par suite de la rougeole et de la diarrhée, et 8 ayant été rapportés malades à leur arrivée à la Grosse-Ile.

La maladie s'est manifestée plus fortement parmi les émigrés de Liverpool cette saison que parmi ceux d'aucun autre port. Il y avait un bon nombre d'étrangers à bord de chacun des vaisseaux de ce port, principalement des Allemands et des Suédois, et la maladie a paru exister à un plus haut degré parmi eux que parmi nos compatriotes.

Sur l'émigration totale venant de Liverpool, 2,190, plus de 700 étaient des étrangers, ce qui porte le nombre des étrangers dans ce rapport à 2,974, plus de la moitié desquels sont Norvégiens, et ont, à peu d'exceptions près, gagné directement vers les états de l'Ouest. 14 familles Norvégiennes (formant 60 personnes) passagers à bords du "*Flora*," de Christiana, sont allées s'établir dans les townships de l'Est, où elles ont été induites à aller s'établir par les représentations qui leur ont été faites depuis deux ans, et où, paraît-il, elles auraient bien fait et jouissaient de l'estime des habitants de cet endroit ; quatre de ces familles ont acheté des fermes, et les autres sont employées sur le chemin de fer.

Les émigrés Anglais et Ecossois sont des fermiers respectables et des journaliers familiers avec l'agriculture ; ils ont gagné le Haut-Canada.

Parmi les Irlandais, 648 étaient des pauvres femmes envoyées par les associations (*Unions*) formées en vertu de la loi des pauvres ; elles ont reçu 20s. sterling chacune en débarquant ici ; quelques-unes ont eu de l'emploi dans cette cité, et d'autres sont allées rejoindre leurs amis aux Etats-Unis, pas moins des trois quarts se sont dirigées vers le Haut-Canada, où elles trouveront toutes de l'emploi immédiatement.

L'ouvrage continue à être abondant, et l'on reçoit chaque jour des demandes de toutes les parties de la province pour des journaliers et ouvriers ; mais il est impossible d'y satisfaire.

No. 5.

Du 21 juin au 3 juillet

Les vaisseaux à émigrants compris dans ce rapport ont débarqué leurs passagers en bonne santé ; sur tout le nombre des émigrés débarqués, 4,206,—1,802 étaient des étrangers, principalement des Norvégiens; 1444 sont venus directement de leur pays, et 358 *viâ* Liverpool. Ils ont gagné les Etats Unis de l'Ouest.

Les émigrants de cette saison paraissent en général dans de bonnes circonstances, ou du moins posséder des moyens suffisants pour leur permettre de parvenir à leur destination.

Je ne donne de l'assistance qu'aux plus pauvres familles, composées de femmes et d'enfants, qui sont émigrés pour aller rejoindre des amis; tous ceux qui sont disposés à travailler ont pu obtenir de l'emploi de suite sans être obligés d'en chercher; les journaliers ordinaires reçoivent maintenant de 5s. à 7s. 6d. par jour.

No. 6.

Du 3 au 31 de juillet.

Dix mille cinq cent trente émigrants sont débarqués à ce port durant le mois de juillet.

Les décès durant le passage ont été de 112, et ont eu lieu principalement à bord des vaisseaux de Liverpool, et parmi les étrangers. Les décès à bord des vaisseaux de Liverpool ont été 79; à bord des vaisseaux étrangers de 29, tandis que parmi les émigrants des ports d'Irlande et d'Ecosse il n'y en a eu que 4.

Sur le nombre des émigrés des ports Anglais (4,602), 4,272 étaient de Liverpool, au nombre desquels il y avait

Etrangers.....	2504
Anglais	722
Irlandais	844
Ecoissais.....	203
	<hr/>
	4272

L'émigration totale venant de l'étranger durant le mois peut être portée comme suit :

Emigrés directement de leur pays.....	2651
“ <i>viâ</i> Liverpool	2504
“ Hull.....	2295
	<hr/>
	5450 âmes

formant plus de la moitié des arrivages du mois. Les quatre-cinquièmes au moins des émigrés de cette classe se sont dirigés vers les travaux publics dans le Haut-Canada, où ils ont trouvé de l'emploi durable qui les paie bien.

Les émigrants Anglais et Ecoissais étaient des agriculteurs et ouvriers; plusieurs d'entre ces derniers sont venus comme engagés à la compagnie du Grand Tronc. Les fermiers et journaliers familiers avec l'agriculture sont tous allés au Haut-Canada, à Toronto et Hamilton, où ils seront, je n'en doute pas, une bonne acquisition pour la population de cette section de la province, possédant, comme c'est le cas pour la plupart d'entre eux, des capitaux, de l'intelligence et des

connaissances en agriculture ; parmi les émigrants Irlandais, un certain nombre se composait de femmes envoyées par les associations formées en vertu de la loi des pauvres ; elles étaient au nombre de 833. Chaque adulte a reçu 20s. sterling, et chaque enfant 10s. en débarquant. Le reste se compose de familles, (des femmes et des enfants principalement,) qui vont rejoindre des amis ; un grand nombre sont allés aux Etats-Unis. Toute l'émigration Irlandaise se classe comme suit :

Adultes du sexe masculin.....	618
Do. du sexe féminin.....	1279
Enfants.....	619
Passagers de chambre.....	12
	2528

La principale partie des femmes pauvres ont été adressées au Haut-Canada où, nonobstant le nombre envoyé auparavant, elles feront toutes bien, attendu qu'on a besoin d'elles et qu'on reçoit chaque jour des demandes pour des domestiques et des journaliers, de toutes les parties de la province. On apprend que les travaux publics sont retardés, et que les cultivateurs ont à souffrir de la rareté des journaliers et de la difficulté de s'en procurer.

Les émigrants par les divers vaisseaux mentionnés dans ce rapport ne m'ont point fait de plaintes, à l'exception des émigrants de l'étranger, par le "*Crown*," de Liverpool, qui se sont plaint du traitement qu'ils ont reçu durant le passage, mais l'affaire a été ensuite arrangée par le maître qui leur a payé cinquante piastres de compensation.

No. 7.

Du 31 juillet au 31 août.

7132 émigrants sont débarqués à ce port durant le mois dernier. Les décès durant le passage ont été de 46, principalement des enfants, dont 26 à bord de trois vaisseaux de Liverpool.

Sur le nombre total 2,199 étaient des étrangers, dont 1,616 sont venus directement de leur pays, et 589 *via* Liverpool.

6,670 ont émigrés volontairement, et 462 ont été envoyés par les associations formées en vertu de la loi des pauvres ; chaque adulte a reçu 20s. sterling en débarquant ici. Une des filles envoyées par l'association de Listowel, par le "*Georgiana*," ayant perdu l'usage de la vue, a été renvoyée à la même association par le maître. La conduite de ces filles a été très-exemplaire ; elles ont elles-mêmes fait un rapport favorable de la bonté et de l'attention du maître à leur égard durant le passage. Un certain nombre d'entre elles ont obtenu des situations dans la cité de Montréal et dans le voisinage ; environ 150 ont gagné les Etats-Unis pour rejoindre des amis, résidant principalement dans des districts manufacturiers, dans les Etats de l'Est, et les autres ont été envoyées au Haut-Canada, où elles ont été immédiatement employées à raison de 2 à 3 piastres par mois ; le reste des émigrants d'Irlande sont des journaliers avec leurs familles qui sont venus rejoindre des amis dans les différentes parties du Canada et des Etats-Unis.

Un parti de 27 passagers du "*Christiana*," de Cork, s'est rendu ici après avoir touché à Boston et à New-York, ayant retenu son passage par cette route de M. Brenan de Cork, à des conditions plus favorables qu'il n'aurait pu se procurer un passage direct.

L'émigration d'Ecosse, 1,397, consiste en fermiers et ouvriers respectables ; la plus grande partie a poursuivi jusqu'au Haut-Canada.

L'ouvrage continue d'être abondant, et des demandes sont constamment faites à ce département pour des journaliers et des serviteurs, et il est impossible d'y satisfaire.

Des plaintes ont été faites par une partie des passagers du John Davis, de Liverpool, pour irrégularité dans la distribution des provisions au départ du vaisseau. La plainte a été portée devant un magistrat et le maître a été condamné à une pénalité de £5 avec frais.

Le nombre des personnes venues par les divers vaisseaux mentionnés dans ce rapport et qui ont reçu de l'assistance, est de 1,202, savoir : 658 adultes et 544 enfants ; les adultes étaient presque toutes des femmes.

No. 8.

Du 31 août au 30 septembre.

Les émigrants arrivés durant le mois de septembre, au nombre de 4,556, sont tous débarqués en bonne santé ; mais 26 décès ont eu lieu durant leur passage, dont 10 à bord du vaisseau Norwégien le "Norden" de Christiana.

Parmi les émigrés d'Irlande, il y avait 283 filles toutes envoyées par l'association de Limerick. Elles ont toutes reçu leurs 20s. sterling à leur arrivée ici, et à l'exception de quelques-unes qui avaient des amis aux Etats-Unis, elles ont été envoyées au Haut-Canada, dans le voisinage de Cobourg et Port Hope. Ce qui suit est l'extrait d'une lettre du maire de Port Hope, rapportant l'arrivée de ces filles qui lui étaient adressées et ce qu'il en a fait. "Le matin du 5 du courant je reçus de l'agent à Montréal une liste de 54 jeunes filles, transmise par lui en conformité de vos instructions, et après m'être informé j'appris qu'elles avaient toutes été débarquées ici durant la nuit. Je pris aussitôt les arrangements nécessaires pour leur procurer la nourriture et un abri, et durant le cours du jour je pus faire avoir des situations à 34 d'elles avec de bons gages ; depuis ce temps elles ont toutes été pourvues d'une manière satisfaisante, à l'exception de deux qui sont un peu indisposées et qui sont sous les soins d'un médecin. Je dois vous remercier pour la promptitude avec laquelle vous nous avez envoyé ces jeunes filles ; par là vous avez rendu un grand service aux habitants de cet endroit ci, aussi bien qu'à ces filles elles-mêmes ; par là les premiers ont été sauvés d'un embarras sérieux dans le besoin de servantes, et celles-ci ont été placées dans une position qui les met en état de bien vivre dans le nouveau monde. Je pense que si je les avais aujourd'hui, je pourrais en placer vingt de plus dans de bonnes situations dans le comté. La nouvelle de l'arrivée de ces filles est déjà répandue partout.

"Nous recevons tous les jours des demandes pour des servantes de la part de personnes qui ne savent pas encore que toutes celles que vous m'avez adressées sont déjà toutes engagées. Il serait à désirer, si vous en avez le pouvoir, que vous nous en enverriez, d'ici à la clôture de la navigation, cinquante de plus ; vous pourriez me faire avertir quelques jours d'avance du jour de leur arrivée ici."

Depuis la réception de cette note d'autres filles ont été adressées aux soins de son honneur, et toutes ont été bien placées.

Les émigrants Ecosseis et Anglais débarqués durant ce mois sont tous des fermiers et garçons de ferme respectables ; ils sont presque tous allés à Toronto et Hamilton ; un grand nombre d'Ecosseis, par le "John McKenzie," de Greenock, sont allés rejoindre leurs amis à Pembroke, sur la rivière d'Outaouais.

Les étrangers sont presque tous des Allemands, presque tous en destination pour les Etats de l'Ouest.

L'emploi continue à être abondant comme ci-devant, et les journaliers et garçons de ferme sont en grande demande dans presque toutes les sections de la province.

No. 9.

Du 30 septembre au 8 novembre.

Les émigrants arrivés durant le mois d'octobre sont au nombre de 5,868, formant une augmentation sur le mois correspondant en 1853 de 4,116 personnes.

Ils sont généralement débarqués en bonne santé; le total des décès durant le passage n'est que de 65; dont 32 à bord de deux vaisseaux, le "Larwig," de Gottenburg, et "l'Orégon," de Liverpool. Ces deux vaisseaux ont eu un long passage, le premier de 90 et le dernier de 62 jours.

Les émigrants sont venus principalement pour rejoindre des amis, dont une grande partie avaient été assistés par leurs parents dans ce pays.

Parmi ceux d'Irlande, il y avait 327 filles pauvres envoyées par les associations de Cork, Galway et Rathdrum, et 7 orphelines de l'hospice de la maternité à Cork. Les premières ont reçu chacune leurs 20s. sterling et les dernières 30s.

J'ai placé les orphelines dans des situations respectables dans cette cité; une partie des filles envoyées par les associations sont allées rejoindre des amis aux Etats-Unis, mais la plus grande partie sont allées à Bytown, Belleville et Port-Hope où elles avaient tout lieu de s'attendre à avoir de l'emploi. Parmi le parti envoyé par l'association de Cork 14 sont débarqués à la Grosse Ile, souffrant d'une forte attaque d'ophtalmie; il est à présumer que 2 perdront la vue; ils seront en conséquence transportés suivant l'acte provincial des passagers.

A bord de "l'Entreprise," de Dublin, et de "l'Orégon," de Liverpool, il y avait un parti d'Allemands pauvres. Dans le premier vaisseau 191, dans le dernier 150; total 106 hommes, 75 femmes et 160 enfants. Ces individus ont été envoyés du village d'Amshodst, dans le duché de Bade; la dépense étant payée moitié par le duché et moitié par les habitants du village. Ils ont eu leur passage payé jusqu'à ce port, plus dix *guilders* en débarquant ici pour subvenir à leurs plus pressants besoins.

Ils sont presque tous journaliers, quelques-uns sont tailleurs et cordonniers, mais comme ils sont arrivés tard dans la saison, il y a peu d'espoir de leur procurer de l'emploi dans ce district. Ils ont été transportés une partie à Bytown et à la Baie de Quinté où des personnes influentes se sont offertes de leur procurer l'emploi, et une partie par "l'Orégon" aux travaux publics, près de Williamsburg, où ils pouvaient se procurer de l'emploi pour tout l'hiver.

Ce débouché a été bien avantageux, car les femmes et les enfants, qui ne savent pas notre langue, auraient été sans cela exposés à endurer beaucoup de souffrances durant l'hiver qui s'approche.

Si ces émigrants eussent été envoyés ici dans une saison convenable, par exemple, dans le mois de mai ou de juin, au lieu du mois d'octobre, leur arrivée aurait été saluée avec satisfaction, et ils auraient pu être certains de trouver de l'emploi et de s'établir de telle sorte que leurs familles n'auraient manqué de rien durant l'hiver.

D'après les apparences, je puis calculer sur une augmentation considérable dans cette classe d'émigrants de l'étranger à l'avenir, et à moins qu'ils ne soient envoyés ici dans une saison convenable il pourra être trouvé nécessaire d'imposer une taxe additionnelle sur les émigrants qui arriveront après une certaine date, afin de former un fonds pour rencontrer les frais que le pays sera tenu d'encourir à leur sujet.

La proportion des femmes et des enfants venus par les divers vaisseaux mentionnés dans ce rapport est plus considérable qu'à l'ordinaire, les femmes et les enfants donnent un nombre double de celui des adultes du sexe masculin; les demandes d'assistance qui ont été faites à ce département sont donc considérables.

La navigation a été fermée le 1er de décembre.

QUEBEC:
DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,
RUE LA MONTAGNE.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 8 courant, pour copie de toute correspondance relative aux lettres patentes de papier terrier de certains fiefs et seigneuries.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Québec, 19 mars 1855.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
QUÉBEC, 16 mars 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'assemblée législative, copie, avec liste de toute correspondance avec ce département, relativement aux demandes de lettres patentes de terrier, pour les fiefs et seigneuries mentionnés dans votre lettre du 9 courant, à l'exception de Lessard; il ne se trouve ici aucune telle demande dans les records. Je désire observer que quoique par l'adresse demandant ces documents on ne mentionne que ceux depuis le 1er de juillet dernier, cependant, comme le moteur de cette adresse a exprimé le désir d'avoir tous les papiers se rattachant à ces cas, le tout a été transmis; je désire aussi ajouter que toutes les patentes en question ont été émises, excepté celle pour Vincelotte, et partie de l'Islet, St. Jean.

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

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des terres de la couronne.

A l'honorable George Etienne Cartier,
Secrétaire provincial, Québec.

Liste des documents accompagnant la lettre de ce département à l'honorable secrétaire provincial, datée le 16 mars 1855, relativement aux fiefs et seigneuries ci-dessous mentionnés.

St. Denis et Ste. Anne.

Copie de la lettre de J. T. Taschereau,	15	octobre	1852.
“ de la pétition de Mme. Dionne,	“	“	“
“ de la pétition de Mme. Dionne,	“	“	“
“ de la lettre à J. T. Taschereau,	21	“	“
“ du rapport de M. Primrose,	29	“	“
“ de la lettre à M. Taschereau,	“	“	“

St. Roch des Aulnets.

Copie de la lettre de M. Taschereau,	13 juillet 1853.
“ de la pétition de Mme. Dionne et al.,	“ “ “
“ de la lettre à M. Taschereau,	25 “ “
“ du rapport de M. Primrose,	29 “ “
“ de la lettre à M. Taschereau,	“ “ “
“ de la lettre à M. Taschereau,	2 août “

St. Jean Port Joli, et La Pocatière ou Isle à la Peau.

Copie de la lettre de A. Stuart,	3 décembre 1853.
“ de la pétition de P. A. De Gaspé et al.,	sans date.
“ de la lettre à M. Stuart,	6 décembre 1853.
“ du rapport de M. Primrose,	9 “ “
“ de la lettre à M. Stuart,	10 “ “
“ de la lettre à M. Stuart,	21 février 1854.

Islet St. Jean et partie d'Islet Bonsecours.

Copie de la lettre de L. Letellier,	3 décembre 1854.
“ de la pétition de O. E. Casgrain,	25 novembre “
“ de la lettre à L. Letellier,	10 décembre “
“ du rapport de M. Primrose,	23 “ “
“ de la lettre à M. Letellier,	24 “ “

QUEBEC, 15 octobre 1852.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente deux requêtes de dame veuve de feu l'honorable Amable Dionne, demandant des lettres de terrier pour le fief St. Denis et la seigneurie Ste. Anne.

Je vous prie de les soumettre à la considération de son excellence le gouverneur général.

J'ai l'honneur d'être,
Etc., etc.,

(Signé,) J. THOMAS TASCHEREAU,
Avocat.

L'honorable A. N. Morin,
Etc., etc., etc.,
Québec.

(Copié.)

PROVINCE DU CANADA, }
 District de Québec. }

A 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 dans et sur les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau Brunswick et de l'Isle du Prince Edouard, et vice admiral d'icelles, etc., etc.

**LA REQUETE DE DAME CATHERINE PERRAULT, DE LA PAROISSE
 STE. ANNE DE LA POCATIERE, VEUVE DE FEU L'HONORABLE
 AMABLE DIONNE, EN SON VIVANT DU MEME LIEU,**

EXPOSE A VOTRE EXCELLENCE :

Que votre requérante est propriétaire de moitié et usufruitière sa vie durant de l'autre moitié du fief St. Denis situé dans la paroisse Ste. Anne, contenant une demie lieue de front sur deux lieues de profondeur, prenant par devant au fleuve St. Laurent, et se terminant au bout de la dite profondeur, joignant d'un côté au sud ouest à la seigneurie St. Roch de la Grande Anse, et au nord-est partie à la seigneurie Ste. Anne de la Pocatière, et partie au township d'Ixworth, et de laquelle moitié la requérante est propriétaire par son droit de communauté de biens avec le dit feu l'honorable Amable Dionne, son époux, et usufruitière de l'autre moitié comme légataire de feu son époux le dit Honorable Amable Dionne aux termes de son testament solennel exécuté à Ste. Anne le 22 janvier 1852, devant Mtre. A. Morin, et confrère, notaires publics.

Qu'en ces qualités la requérante a sur toutes et chacune les terres qui sont situées dans l'enclave du dit fief, tenues soit en fief ou en roture, certains droits de foi et hommage, quints, relief, cens et rentes, lods et ventes, retrait, amendes et autres droits seigneuriaux et conventionnels mais que par suite du manque d'un papier terrier régulier, les susdits droits ne peuvent se constater facilement et deviennent de jour en jour plus difficiles à constater.

C'est pourquoi votre requérante prie votre excellence de lui accorder au nom de sa majesté des lettres patentes de terrier pour le dit fief St. Denis, adressées aux honorables juges de la cour supérieure de sa majesté par le Bas-Canada.

Et votre requérante ne cessera de prier.

(Signé)

J. THOMAS TASCHEREAU,
 Procureur de la requérante.

Québec, 15 octobre 1852.

(Copie.)

PROVINCE DU CANADA, }
 District de Kamouraska. }

A 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 dans et sur les provinces du Canada, de la Nouvelle Ecosse, du Nouveau Brunswick et de l'Isle du Prince Edouard, et vice amiral d'icelles, etc., etc.

LA REQUETE DE DAME CATHERINE PERRAULT, DE LA PAROISSE STE. ANNE DE LA POCATIERE, VEUVE DE FEU L'HONORABLE AMABLE DIONNE, EN SON VIVANT DU MEME LIEU,

EXPOSE A VOTRE EXCELLENCE :

Que votre requérante est propriétaire de moitié et usufruitière sa vie durant de l'autre moitié de la seigneurie Ste. Anne de la Pocatière, située dans le district de Kamouraska, contenant une lieue et demie de profondeur, prenant son front au fleuve St. Laurent, et se terminant au bout de la profondeur au township d'Ixworth, bornée au nord-est au fief et seigneurie de la Bouteillerie, et de l'autre côté au nord-ouest au fief St. Denis, et de laquelle moitié la requérante est propriétaire, par son droit de communauté de biens avec le dit feu honorable Amable Dionne, son époux, et usufruitière de l'autre moitié comme légataire de feu son époux le dit honorable Amable Dionne, aux termes de son testament solennel exécuté à Ste. Anne le 22 janvier 1852, devant Mre. A. Morin et confrère, notaires publics.

Qu'en ces qualités la requérante a sur toutes et chacune les terres qui sont situées dans l'enclave de la dite seigneurie, tenues soit en fief ou en routure, certains droits de foi et hommage, quint, relief, cens et rentes, lods et ventes, retrait, amendes et autres droits seigneuriaux et conventionnels, mais que par suite du manque d'un papier terrier régulier, les susdits droits ne peuvent se constater facilement et deviennent de jour en jour plus difficiles à constater.

C'est pourquoi votre requérante prie votre excellence de lui accorder au nom de sa majesté des lettres patentes de terrier pour la dite seigneurie Ste. Anne de la Pocatière, adressées aux honorables juges de la cour supérieure de sa majesté pour le Bas-Canada.

Et votre requérante ne cessera de prier.

(Signé,) J. THOMAS TASCHEREAU,
 Procureur de la requérante.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 21 octobre 1852.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 courant, adressée à l'honorable secrétaire provincial, transmettant deux requêtes de dame veuve Amable Dionne, pour lettres patentes de terrier pour le fief St. Denis et la seigneurie de Ste. Anne de la Pocatière, et de vous informer qu'elles ont été ren-

voyées à l'honorable M. Primrose, pour faire le rapport d'usage sur les titres et les droits qui peuvent être dûs à la couronne, et de vous prier de vous mettre en communication avec ce monsieur au sujet de ces requêtes.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) **FELIX FORTIER,**

Pour le commissaire des terres de la couronne.

J. Thomas Taschereau, écuyer, avocat,
Québec.

(Copie.)

QUEBEC, 29 octobre 1852.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, conformément à l'ordre de renvoi de son excellence le gouverneur général, en date du 27 courant, et fait sur deux pétitions de dame Catherine Perrault, veuve de feu l'honorable Amable Dionne, demandant que des lettres de terrier émanent en sa faveur en la manière ordinaire, pour le fief de St. Denis, et la seigneurie de Ste. Anne de la Pocatière, situés dans le district de Kamouraska, de vous faire rapport pour l'information de son excellence, qu'ayant examiné les titres produits par le pétitionnaire, je suis humblement d'opinion qu'ils sont parfaitement satisfaisants, toutes redevances accrues sur iceux à la couronne dues par le dit feu l'honorable Dionne, ayant été dûment payées, et les seules arrérages dûs par ses auteurs étant la somme de trente louis courant, pour droits de quint à raison de l'achat fait par l'honorable M. le juge Aylwin, d'un huitième indivis du fief St. Denis, vendu depuis cette époque par lui à feu M. Dionne. Il n'y a aucun autre empêchement à l'octroi de la demande contenue dans les deux pétitions, et je désire exposer respectueusement que cette circonstance ne devrait pas dans le cas actuel retarder l'émission des lettres patentes pour St. Denis, en autant que la somme est bien minime, et parfaitement garantie sur la propriété et qu'elle sera très probablement payée sous peu, vu que j'ai écrit à M. le juge Aylwin à ce sujet; à part cette considération, M. Taschereau, l'agent du pétitionnaire, m'informe qu'il est important pour elle qu'elles émanent de suite afin d'être entérinées par ordre de la cour siégeant actuellement à Kamouraska.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

(Signé,) **F. H. PRIMROSE,**
I. G. D. R.

Aux honorables commissaires des terres de la couronne,
Etc., etc., etc.

N. B.—Les onze incluses sont transmises avec le testament de feu l'honorable M. Dionne, fourni par M. Taschereau.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 29 octobre 1852.

MONSIEUR,—Relativement à la requête de dame veuve Amable Dionne, demandant qu'il sorté des lettres patentes de papier terrier pour le fief St. Denis, j'ai l'honneur de vous informer que l'honorable M. Primrose a fait rapport au département qu'il était dû à la couronne une somme de trente louis pour quint, sur l'acquisition d'un huitième indivis de ce fief, par l'honorable M. Aylwin, qui subséquemment revendit cette part indivise à feu l'honorable M. Dionne, et je dois ajouter qu'il est d'usage lorsqu'il est demandé des lettres de papier terrier pour un fief ou seigneurie, d'exiger auparavant de soumettre la demande aux officiers en loi de la couronne, le paiement de tous arrérages dûs; toutefois vu l'importance que madame Dionne attache à l'octroi des lettres patentes à temps pour être entérinées à la cour supérieure de Kamouraska, que l'on dit siéger présentement, je vais renvoyer de suite cette requête ainsi que celle pour la seigneurie de St. Anne de la Pocatière à l'honorable procureur-général pour préparer les projets de ces lettres patentes, toutefois elles ne seront émanées que lorsque la somme de trente louis plus haut mentionnée sera payée. Vous pourrez donc dans l'intervalle voir à ce que paiement soit fait par qui de droit.

Vous avez à payer de suite les honoraires accoutumés sur renvoi au procureur général pour examen des titres, savoir: onze livres treize chelins et huit sols, et lorsqu'il sera donné ordre de grossoyer les projets des lettres patentes, vous aurez alors à payer au bureau du secrétaire provincial une autre somme de six livres dix chelins courant pour honoraires sur ces deux patentes.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) FELIX FORTIER,

Pour le commissaire des terres de la couronne.

J. Thomas Taschereau, écuyer, avocat,
Québec.

QUEBEC, 13 juillet 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente une requête à son excellence le gouverneur général, demandant au nom de madame Dionne et al, des lettres de terrier pour le fief et seigneurie St. Roch des Aulnets.

Je vous prie d'avoir la bonté de la soumettre à la considération de son excellence.

J'ai l'honneur l'être,

Etc., etc.,

(Signé,)

J. THOMAS TASCHEREAU.

A l'honorable A. N. Morin,
Secrétaire civil,
Etc., etc., etc.

A 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, etc., etc., etc.

La requête de dame Catherine Perrault, de la paroisse St. Anne de la Poca-tière, veuve de feu l'honorabe Amable Dionne, en son vivant seigneur du fief et seigneurie de St. Roch, autrement appelé Grande Anse, dans le district de Québec, et de Paschal Dionne, écuyer, avocat, de la paroisse de St. Roch des Aulnets,

EXPOSE A VOTRE EXCELLENCE :

Que vos requérants sont seigneurs et propriétaires par indivis du dit fief et seigneurie St. Roch, autrement appelé *Grande Anse*, situé dans le district de Québec, et possèdent comme tels, sur toutes les terres situées en icelui fiefs et seigneuries, et tenues soit en fief ou en roture les droits ordinaires de foi, hommage, quint, relief, cens et rentes, lods et ventes, saisine, amendes et autres droits féodaux et seigneuriaux ; mais en conséquence du manque d'un terrier, vos requérants se voient exposés à perdre ces droits.

C'est pourquoi vos requérants prient votre excellence de vouloir bien leur accorder au nom de sa majesté la reine, des lettres de terrier pour le dit fief et seigneurie, aux fins de constater et fixer les droits de vos requérants, adressées aux honorables juges de la cour supérieure de sa majesté pour le Bas-Canada, siégeant à Québec, et vos requérants ne cesseront de prier.

(Signé,) J. THOMAS TASCHEREAU,
Procureur des requérants.

Québec, 13 juillet 1853.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
QUÉBEC, 25 juillet 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 courant, adressée à l'honorable secrétaire de la province, et référée à ce département, transmettant une pétition de madame Catherine Perrault, veuve de feu l'honorable Amable Dionne et al. pour lettres patentes de terrier pour les fief et seigneurie de St. Roch, avec copie d'un acte de donation, d'un testament et de deux actes de vente, et je prends la liberté de vous informer que la demande a été référée pour rapport (avec les papiers reçus en même temps) à l'honorable M. Primrose, inspecteur-général du domaine de sa majesté, avec lequel vous aurez s'il vous plait la bonté de correspondre.

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

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

J. Thomas Taschereau, écuyer, avocat,
Québec,

QUEBEC, 29 juillet 1853.

MONSIEUR,—Conformément à l'ordre de renvoi de son excellence le gouverneur général, en date du 25 courant, relativement à la pétition de dame Catherine Perrault, de la paroisse de Ste. Anne de la Pocatière, veuve de feu l'honorable Amable Dionne, en son vivant, seigneur des fief et seigneurie de St. Roch, autrement appelés Grande Anse, dans le district de Québec, ainsi que de Paschal Amable Dionne, écuyer, avocat, de la paroisse de St. Roch des Aulnets, les dits pétitionnaires étant seigneurs en possession des dits fief et seigneurie, demandant qu'il émane des lettres patentes de terrier en leur faveur pour la dite seigneurie, j'ai l'honneur de vous faire rapport, pour l'information de son excellence, que j'ai examiné les titres accompagnant la dite pétition, lesquels sont parfaitement satisfaisants; que toutes les redevances accrues à la couronne relativement à icelle, ont été dûment payées par le dit feu l'honorable Amable Dionne, en son vivant; et que je suis d'opinion qu'il n'existe aucun empêchement légal à l'octroi de la demande contenue en la dite pétition.

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

(Signé,) F. W. PRIMROSE,
I. G. D. R.

A l'honorable commissaire des terres de la couronne,
Etc., etc., etc.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 29 juillet 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que ce département a reçu le rapport de M. Primrose sur la demande de Mme. Dionne et al., pour lettres de terrier pour le fief St. Roch, et que les papiers ont ce jour été transmis à l'honorable procureur-général Est, pour rapport sur la pétition, pour lequel un honoraire de £5 16s. 8d., se trouve payable.

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

(Signé,) FELIX FORTIER.

Pour le commissaire des terres de la couronne.

J. Thomas Taschereau, écuyer, avocat, Québec.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 2 août 1853.

MONSIEUR,—Un projet a ce jour été transmis au secrétaire provincial pour grossoyer des lettres patentes de terrier pour les fief et seigneurie de St. Roch des Aulnets, en faveur de dame veuve Amable Dionne et al, pour lequel un honoraire y est payable.

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

(Signé,) FELIX FORTIER.

Pour le commissaire des terres de la couronne.

J. Thomas Tachereau, écuyer, avocat, Québec.

QUEBEC, 3 décembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'adresser la pétition de M. De Gaspé et autres, à son excellence, demandant que des lettres patentes émanent pour les autoriser comme seigneurs de St. Jean Port Joli et Lapocatière, à faire un papier terrier. Je désire que cette pétition soit mise devant son excellence sans délai, attendu que la cour siège actuellement, et qu'elles pourraient être entérinées durant le présent terme.

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

(Signé,) A. STUART.

L'honorable P. J. O. Chauveau,
Secrétaire provincial,
Etc., etc. etc.

A son excellence le lieutenant général William Rowan, C. B., administrateur du gouvernement de la province du Canada, et commandant des forces de sa majesté en icelle, etc., etc., etc.

La pétition de Philippe Aubert De Gaspé, écuyer, avocat de Québec, dans le comté et district de Québec, Thomas Gervais Aubert De Gaspé, du Sault St. Louis, dans le district de Montréal, écuyer, Constant Macomber, du Sault St. Louis susdit, écuyer, et dame Catherine Louise Aubert De Gaspé, son épouse, Antoine Desparois de la paroisse de St. Joachim de Chateauguay, dans le district de Montréal, susdit, écuyer, et dame Marie Louise Aubert De Gaspé, son épouse, Louis Desparois, de la paroisse de St. Joachim de Chateauguay, susdit, notaire public, et dame Marguerite Aubert De Gaspé, son épouse, et Gédéon Desparois, de la paroisse en dernier lieu mentionné, écuyer, et dame Olive Aubert De Gaspé, son épouse,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que vos pétitionnaires possèdent, comme seigneurs deux certains fiefs et seigneuries respectivement nommés et désignés comme "St. Jean Port Joli" et "Lapocatière," voisins l'un de l'autre, situés dans le district de Québec, savoir, le dit Philippe Aubert De Gaspé, comme seigneur en usufruit des cinq-sixièmes indivis des dits deux fiefs et seigneuries; et vos pétitionnaires sont propriétaires absolus de l'autre sixième indivis. Que vos pétitionnaires ont des titres à divers droits seigneuriaux, services, redevances, garanties, dus et payables sur, et à même les dits fiefs et seigneuries par les vassaux, tenanciers, censitaires et occupants des terres en iceux, et entre autres aux cens et rentes, lods et ventes, et autres droits et redevances à l'égard desquels ils sont susceptibles de souffrir des pertes, diminution et tort par absence de papier terrier des dits fiefs et seigneuries.

Pourquoi vos pétitionnaires demandent humblement qu'il plaise à votre excellence accorder à vos pétitionnaires les lettres patentes nécessaires pour autoriser vos pétitionnaires à faire un papier terrier pour les deux seigneuries susdites.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

PH. A. DE GASPÉ,

Pour lui même et les autres pétitionnaires ci-dessus mentionnés.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
 QUEBEC, 6 décembre 1853.

MONSIEUR,—Votre lettre du 3 courant, contenant une pétition d'A. De Gaspé, écuyer, et autres, pour lettres patentes de terrier a été reçue.

La pétition a été référée, suivant le cours ordinaire, à l'inspecteur-général du domaine de la reine, l'honorable M. Primrose, auquel vous voudrez bien fournir les documents et titres requis.

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

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

A. Stuart, écuyer, avocat,
 Québec.

QUEBEC, 9 décembre 1853.

MONSIEUR,—Conformément à l'ordre de renvoi de son excellence l'administrateur du gouvernement, en date du 5 courant, relativement à la pétition de Philippe Aubert De Gaspé, écuyer, avocat, de Québec, Thomas Gervais Aubert De Gaspé, du Sault St. Louis, dans le district de Montréal, écuyer, Constant Macomber, du Sault St. Louis susdit, écuyer, et dame Catherine Louise Aubert De Gaspé, son épouse, Antoine Desparois, de la paroisse de St. Joachim de Chateauguay, dans le district de Montréal, susdit, écuyer, et dame Marie Louise Aubert De Gaspé, son épouse, Louis Desparois, de la paroisse de St. Joachim de Chateauguay, susdite, notaire public, et dame Marguerite Aubert De Gaspé, son épouse, et Gédéon Desparois, de la dite paroisse en dernier lieu mentionnée, écuyer, et dame Olive Aubert De Gaspé, son épouse, demandant que des lettres de terrier émanent en leur faveur afin de faire un papier terrier des fiefs et seigneuries respectivement appelés et désignés St. Jean Port Joli et Lapocatière, voisins l'un de l'autre, situés dans le district de Québec, dont le dit Philippe Aubert De Gaspé est seigneur en possession en usufruit de cinq-sixièmes indivis en iceux, et dont les autres sont propriétaires absolus de l'autre sixième indivis en iceux, j'ai l'honneur de vous faire rapport, pour la considération de son excellence, que j'ai examiné les titres produits par les pétitionnaires, lesquels sont parfaitement satisfaisants, et que toutes les redevances accrues à la couronne à l'égard d'iceux ont été entièrement payées. Je désire observer que quoique le nom de "Lapocatière" donné dans cette pétition au second fief y mentionné, paraisse avoir été employé dans quelques-uns des documents produits, cependant ce n'est pas le nom sous lequel il est ordinairement désigné, c'est sous le nom d' "Isle à la Peau," qu'il est généralement connu, et c'est ainsi qu'on le nomme dans plusieurs actes d'hommage. J'ai mentionné ce fait, attendu que "Lapocatière" est le nom par lequel la seigneurie de Ste. Anne, en bas du fleuve, est désignée, et qu'il pourrait s'en suivre de la confusion si on appliquait ce nom au fief "Isle à la Peau."

En conséquence, j'ai à faire rapport à son excellence que je suis humblement d'opinion qu'il n'existe aucun empêchement à l'octroi de la demande en question.

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

(Signé,) **F. W. PRIMROSE,**
 I. G. D. R.

A l'honorable commissaire des terres de la couronne,
 Etc., etc., etc.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 10 décembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que M. Primrose a transmis à ce département son rapport sur la pétition incluse dans votre lettre du 3 courant, de P. A. De Gaspé et al, pour lettres patentes de terrier, et que les papiers ont ce jour été référés à l'honorable procureur-général Est, pour son rapport, après quoi il y aura un honoraire à payer, et vous devrez lui fournir les titres à la propriété.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) A. N. MORIN,

Commissaire des terres de la couronne.

A Stuart, écuyer, avocat,
Québec.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 21 février 1855.

MONSIEUR,—Le projet de lettres patentes de terrier du procureur-général pour St. Jean Port Joli et Isle à la Peau, a été ce jour reçu et transmis à l'honorable secrétaire provincial pour être grossoyé; il y a un honoraire qui lui est payable.

Les papiers filés avec la demande peuvent être obtenus à ce bureau.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) FELIX FORTIER,

Pour le commissaire des terres de la couronne.

A Stuart, écuyer, avocat,
Québec.

(Copie.)

RIVIERE OUELLE, 3 décembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de soumettre à la considération de son excellence l'administrateur du gouvernement, la requête de M. Casgrain, seigneur de l'Islet, demandant l'octroi de lettres de terrier pour les fiefs et seigneurie de l'Islet St. Jean et l'Islet de Bonsecours.

Cette requête vous arrivera par la même malle que celle-ci.

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

(Signé,) L. LETELLIER.

L'honorable P. J. O. Chauveau,
Secrétaire provincial.

(Copie.)

PROVINCE DU CANADA, }
District de Québec. }

A son excellence William Rowan, écuyer, administrateur du gouvernement de la province du Canada et lieutenant-général, commandant des forces en icelle, etc., etc., etc.

Olivier Eugène Casgrain, de la paroisse Notre Dame Bonsecours de l'Islet, dans le comté de l'Islet, écuyer, seigneur et juge à paix,

EXPOSE HUMBLEMENT :

1. Qu'il est propriétaire et en possession, 1o. des fief et seigneurie de l'Islet de Bonsecours, situé dans le dit comté, contenant environ une lieue et demie de front sur deux lieues de profondeur, tenant par devant au fleuve St. Laurent, en arrière, vers le sud, au bout de la dite profondeur, au sud-ouest au fief et seigneurie Vincelotte, et au nord-est au fief originairement concédé à Dlle. Geneviève Couillard; 2o. De trente arpents de front sur deux lieues de profondeur dans le fief et seigneurie de l'Islet St. Jean, situé en la paroisse susdite; le dit fief et seigneurie en dernier lieu mentionné ayant été concédé par le Comte de Frontenac, (le 17 mai 1677), à Dlle. Geneviève Couillard, et formant en totalité une lieue de front sur le fleuve St. Laurent, sur deux lieues de profondeur, avec ensemble un islet dans le dit fleuve au-devant de la dite lieue de front.

2. Que les dits trente-deux arpents de front sur deux lieues de profondeur des fiefs et seigneurie de l'Islet St. Jean sont contigus au fief et seigneurie de l'Islet de Bonsecours et que votre requérant en a toujours ainsi joui et les a ainsi possédés depuis plusieurs années conjointement en toute propriété et qu'ils lui appartiennent en vertu d'un codicile de feu Pierre Casgrain, son père, reçu par M. P. Garon, notaire et témoin, à la Rivière Ouelle, le six septembre, mil huit cent vingt-sept.

Que les dites étendues de fief et seigneurie et partie de fief et seigneurie sont tenues par plusieurs cultivateurs et occupants à titre de cens, rentes et autres droits seigneuriaux.

Que le dernier terrier du dit fief et seigneurie a été fait il y a plus de trente années et que la multiplicité des mutations des héritages le rendent insuffisant pour la conservation et le recouvrement des droits seigneuriaux dus à votre requérant, et qu'en conséquence il devient nécessaire de procéder à la confection d'un nouveau papier terrier.

Pourquoi votre requérant conclut qu'il plaise à votre excellence de lui octroyer, au nom de notre souveraine dame la reine, des lettres patentes de terrier sous le grand sceau de cette province, adressées aux honorables juges de la cour supérieure pour la ci-devant province du Bas-Canada, leur enjoignant de faire et d'agir conformément aux droits assurés à votre humble requérant, tant en vertu de ses titres de propriété et de possession des dits fiefs et seigneurie et de partie du dit fief et seigneurie qu'en vertu des droits acquis aux seigneurs ses auteurs, et au moyen des titres originaux et lettres patentes émanées lors de l'octroi des dits fiefs et seigneuries.

Et votre humble requérant ne cessera de prier.

(Signé,)

O. E. CASGRAIN.

Islet, 25 novembre 1853.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
 QUEBEC, 10 décembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre du 3 courant avec une requête du seigneur des Islets St. Jean et Bonsecours pour l'émanation de lettres patentes de terrier, lesquelles ont été transmises avec les documents qui les accompagnaient à l'inspecteur-général du domaine de sa majesté pour son rapport.

Vous aurez donc à vous mettre en communication avec ce monsieur.

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

(Signé,) A. N. MORIN,
 Commissaire des terres de la couronne.

Luc Letellier, écuyer,
 Notaire public,
 Rivière Ouelle.

QUEBEC, 23 décembre 1853.

MONSIEUR,—Conformément à l'ordre de renvoi de son excellence l'administrateur du gouvernement, en date du 10 courant, relativement à la pétition d'Olivier Eugène Casgrain, de la paroisse de Notre Dame de Bonsecours de l'Islet, écuyer, demandant que des lettres de terrier émanent en sa faveur, en la manière ordinaire, pour les fiefs et seigneurie de l'Islet de Bonsecours, situés dans le comté de l'Islet, dans le district de Québec, contenant une lieue et demie en front sur deux lieues de profondeur, aussi pour trente-deux arpents de front sur deux lieues de profondeur, formant partie de la seigneurie de l'Islet St. Jean, située dans la même paroisse et adjoignant la seigneurie de l'Islet de Bonsecours, de laquelle seigneurie et partie de seigneurie le dit pétitionnaire est propriétaire en possession, j'ai l'honneur de vous faire rapport, pour l'information de son excellence, que j'ai examiné les titres produits par le pétitionnaire, lesquels sont parfaitement satisfaisants, et que je suis humblement d'opinion qu'il n'existe aucun empêchement à l'octroi de la demande contenue en la dite pétition, toutes redevances accrues à la couronne relativement à la dite seigneurie ayant été dûment payées.

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

(Signé,) H. W. PRIMROSE,
 I. G. D. R.

L'honorable commissaire des terres de la couronne.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
 QUEBEC, 24 décembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le rapport de M. Primrose sur la demande pour lettres de terrier pour l'Islet Bonsecours, et partie de la seigneurie de l'Islet St. Jean a été reçu, et que les papiers sont maintenant devant l'honorable procureur-général pour le Bas-Canada, pour son rapport, à qui vous aurez à payer les honoraires d'usage.

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

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

Luc Letellier, écuyer, notaire, Rivière Ouelle.

(Copie.)

QUEBEC, 23 juillet 1854.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous informer, tant de la part de O. E. Casgrain, écuyer, requérant des lettres de terrier par sa requête maintenant devant vous, qu'au nom de L. Letellier, son agent, qu'il restreint les conclusions de sa requête à l'octroi de lettres de terrier pour le fief de l'Islet de Bonsecours seulement.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos très humbles serviteurs,

(Signé,)

CHAUVEAU ET CASGRAIN,

Avocats.

L'honorable Lewis T. Drummond,
Procureur-général Est.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC 4 juillet 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le projet des lettres patentes du procureur-général pour les fief et seigneurie de l'Islet et de Bon Secours a été reçu et référé à l'honorable secrétaire provincial, pour être grossoyé, après paiement de l'honoraire d'usage.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

FELIX FORTIER,

Pour le commissaire des terres de la couronne.

Olivier Eugène Casgrain, écuyer,
Aux soins de MM. Chauveau et Casgrain, avocats,
Québec.

QUEBEC, 1er mars 1855.

MONSIEUR,—En juillet ou août 1854, M. O. E. Casgrain, seigneur d'une partie des seigneuries de l'Islet Bonsecours et l'Islet St. Jean, a obtenu une patente lui donnant le droit d'exiger des titres nouveaux de ses censitaires pour un nouveau terrier. Il paraît que pour une cause ou pour une autre, sa patente ne lui donne pas le droit d'exiger des titres nouveaux de ses censitaires que de l'Islet Bonsecours. On me dit qu'il veut obtenir la rectification de sa patente pour lui donner le droit d'en faire autant pour l'Islet St. Jean. A présent la présente serait pour vous prier de lui refuser l'octroi de ce nouveau droit. Déjà son notaire a fait prendre la plus grande partie des titres nouveaux aux censitaires de l'Islet Bonsecours depuis la passation de l'acte seigneurial de 1854, faisant payer 12s. 6d. à 25s. et 30s. aux censitaires, sans nécessité aucune, les commissaires étant obligé de refaire cette besogne pour leur cadastre, n'osant sans aucun doute et avec raison se fier à des titres nouveaux dont le quantum chargé au censitaire est assez généralement plus élevé que le titre primitif.

C'est pourquoi j'ose vous prier, au nom des censitaires de la seigneurie de l'Islet St. Jean, de ne pas accorder de nouvelles patentes pour cette partie de sei-

gnerie et s'il est au pouvoir du gouvernement d'empêcher les seigneurs qui n'ont pas fait leur terrier avant l'acte précité de procéder ultérieurement à moins que ce ne soit à leur propre frais et dépens, et de vous prier d'ordonner une telle défense aux seigneurs.

Ce faisant vous augmenterez la reconnaissance des censitaires envers le gouvernement, sans commettre d'injustice, et celle de celui qui a l'honneur de se souscrire,

Monsieur,
 Votre très-obéissant serviteur,
 (Signé) C. F. FOURNIER, M. P. P.
 Comté de l'Islet.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
 QUÉBEC, 6 mars 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant, et je dois vous dire en réponse que le département ne manquera pas d'attirer l'attention de l'honorable procureur-général Est sur son contenu, si M. Casgain, qui a obtenu des lettres patentes pour un terrier de la seigneurie de l'Islet de Bonsecours, s'adressait au gouvernement pour obtenir de nouvelles lettres de terrier comprenant la seigneurie de l'Islet de Bonsecours avec celle de l'Islet St. Jean.

J'ai l'honneur d'être,
 Monsieur,
 Votre obéissant serviteur,
 (Signé,) FELIX FORTIER,
 Pour le commissaire des terres de la couronne.

C. F. Fournier, écuyer, M. P. P.,
 Québec.

(Copie.)

RIVIERE OUELLE, 1er décembre 1853.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la requête de J. O. Beaubien, écuyer, et autres, (que je vous prie de soumettre à la considération de son excellence l'administrateur du gouvernement de cette province,) pour qu'il leur soit octroyé des lettres de terrier comme seigneur de la seigneurie de Vincelotte.

J'ai l'honneur d'être, avec considération,
 Monsieur,
 Votre très obéissant serviteur,
 (Signé,) L. LETELLIER.

L'honorable P. J. O. Chauveau,
 Secrétaire provincial,
 Etc., etc., etc.,
 Québec.

(Copie.)

PROVINCE DU CANADA, }
 District de Québec }

A son excellence William Rowan, écuyer, C. B., administrateur du gouvernement de la province du Canada, et lieutenant général, commandant des forces en icelle, etc., etc., etc.

L'humble requête de Joseph Octave Beaubien, de la paroisse de St. Thomas, écuyer, médecin, et Dlle. Catherine Elizabeth Aglae Chenet, son épouse, et Louis André Beaubien, de la paroisse du cap St. Ignace, écuyer, notaire, et Dlle. Louise Euphemie Emma Chenet, son épouse,

EXPOSE :

1. Qu'ils sont en possession du fief et seigneurie de Vincelotte, et de l'augmentation du dit fief et seigneurie dans le dit district de Québec, comprenant une lieue de front sur le fleuve St. Laurent, depuis le Cap St. Ignace, icelui compris, sur trois lieues de profondeur, desquels ils sont propriétaires.

2. Que le dit fief et seigneurie, et la dite augmentation leur appartient en toute propriété, étant échus aux dites Dlls. Chenet comme héritiers dans les successions *ab intestat* de feu Gabriel Chenet, écuyer, leur père, en son vivant seigneur des dits fief et seigneurie, et de la dite augmentation, et de feu dame Catherine Hermine Boisseau, leur mère.

3. Que la dite étendue de fief et seigneurie et augmentation susdite, est tenue par plusieurs cultivateurs et occupants à titre de cens, rentes et autres droits seigneuriaux.

4. Que le dernier terrier des dits fief et seigneurie et de l'augmentation d'iceux, a été fait il y a plus de trente années, et que par suite de la multiplicité des mutations des héritages, il est devenu insuffisant pour la conservation et le recouvrement des droits seigneuriaux dus à vos requérants, et qu'en conséquence il devient nécessaire de procéder à la confection d'un nouveau papier terrier.

Pourquoi vos requérants concluent humblement qu'il plaise à votre excellence de leur octroyer au nom de sa majesté notre souveraine dame la reine des lettres patentes de terrier sous le grand sceau de cette province, adressées aux honorables juges de la cour supérieure de la ci-devant province du Bas-Canada, leur enjoignant de faire et d'agir conformément aux droits assurés de vos humbles requérants tant en vertu de leur titre de propriété et de possession des dits fiefs et seigneuries, qu'en vertu des droits acquis aux seigneurs leurs auteurs au moyen des titres originiaux et lettres patentes émanées lors de l'octroi du dit fief et seigneurie et de l'augmentation du dit fief et seigneurie.

Et vos humbles requérants ne cesseront de prier.

(Signé,) J. O. BEAUBIEN,
 " C. AGLAE CHENET BEAUBIEN,
 " L. EMMA CHENET BEAUBIEN,
 " L. A. BEAUBIEN.

St. Thomas, 25 novembre 1853.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 6 décembre 1853.

MONSIEUR,—Votre lettre du 1er du courant, accompagnant la requête des seigneurs du fief Vincelotte et son augmentation, a été reçue à ce bureau hier, et a été transmise à l'inspecteur-général du domaine de la reine, l'honorable M.

Primrose, avec les huit pièces que vous avez envoyées, pour faire le rapport d'usage sur pareille demande.

Veillez bien vous mettre en communication avec ce monsieur, à l'égard de cette requête.

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

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

Luc Letelier, écuyer, N. P.,
Rivière-Ouelle.

QUEBEC, 26 septembre 1854.

MONSIEUR,—Conformément à l'ordre de renvoi de son excellence l'administrateur, en date du 6 novembre dernier, relativement à la pétition de Joseph Octave Beaubien, de la paroisse de St. Thomas, écuyer, médecin, et dame Cathérine Elizabeth Aglaé Chenet, son épouse et de Louis Amable Beaubien, de la paroisse du Cap St. Ignace, écuyer, notaire, et dame Louise Euphémie Emma Chenet, son épouse, demandant que des lettres patentes en la manière ordinaire émanent en leur faveur pour faire un *papier terrier* des fiefs et seigneurie de Vincelotte et son augmentation situés dans le district de Québec, s'étendant à une lieue en front sur la rivière St. Laurent, à commencer au Cap St. Ignace, inclusivement, sur trois lieues de profondeur desquels ils sont propriétaires en possession,—j'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de son excellence le gouverneur général, que j'ai examiné les titres produits par les pétitionnaires, lesquels sont parfaitement satisfaisants; que toutes les redevances acquies à la couronne relativement à iceux ont été dûment payées; et que je suis humblement d'opinion qu'il n'existe aucun empêchement à l'octroi de la demande en question.

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

(Signé,) **F. W. PRIMROSE,**
I. G. D. R.

A l'honorable commissaire des terres de la couronne.

(Copie)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
QUEBEC, 26 septembre 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que M. Primrose a transmis à ce département un rapport sur la requête que vous avez présentée au nom du Dr. J. O. Beaubien et autres, pour lettres de terrier pour la seigneurie de Vincelotte et augmentation, et que de suite j'ai transmis les papiers à l'honorable procureur-général M. Drummond, auquel vous aurez à soumettre les lettres patentes de vos clients à la seigneurie en question.

Veillez vous mettre en rapport avec ce monsieur, auquel vous aurez à payer l'honoraire d'usage, de £5 16s. 8d.

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

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

Luc Letellier, écuyer, notaire public,
Rivière-Ouelle.

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, datée le 4 décembre dernier, priant Son Excellence de faire mettre devant la Chambre "copie de tous les documents et correspondance échangée entre les Autorités postales et autres, relativement au terrain récemment acheté pour un Bureau de Poste dans la Cité d'Hamilton."

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Québec, 19 mars 1855.

(Copie.)

HAMILTON, 11 juillet 1855.

Mon cher Monsieur,—Je suis heureux d'apprendre de M. Ritchie que le bureau de poste doit être sur son lot de terrain, et je puis dire que comptant sur votre amitié, j'ai pris des mesures d'une nature vraiment importante. J'ai acheté toute la propriété qui se trouve entre le lot de M. Ward et la rue Gore (la rue qui débouche dans James street), et j'ai aussi acheté le reste du lot de M. Ward, en sorte que je compte sur vous pour que vous placiez le bureau de poste sur la meilleure partie du lot, savoir: celle qui fait face à Merrick street. Ceci fait qu'il devient nécessaire d'enlever immédiatement la maison de M. Ritchie.

Bien que ce changement sera d'un grand ornement pour la ville, je ne pouvais cependant pas effectuer les arrangements susdits sans compter que vous seriez disposé à faire ce que vous pourriez pour rencontrer mes vues.

Je serai heureux d'avoir de vous une ligne qui puisse me faire croire que tout est arrangé.

Votre dévoué,

(Signé),

ISAAC BUCHANAN.

L'Honorable JAMES MORRIS.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 11 juillet 1853.

Monsieur,—Relativement à votre offre du lot de terre, de quatre-vingt-un pieds de front sur cent cinquante-six pieds six pouces de profondeur, contigu à votre résidence actuelle, pour la somme de deux mille louis courant, j'ai à vous informer que j'accepte votre proposition, et vous voudrez bien aussitôt que possible faire dresser le titre de transport, etc. Le titre doit être dressé au nom de Sa Majesté.

Je suis, monsieur,

J. MORRIS,
M. G. P.

EDMUND RITCHIE, Ecuier,
Maître de Poste, Hamilton.

(Copie.)

HAMILTON, 12 juillet 1853.

Cher Monsieur,—Samedi matin, j'ai terminé mes arrangements avec M. D. B. Ford, pour l'achat de la propriété sur laquelle je réside, et j'ai télégraphé à M. Frer de vous en informer.

Depuis mon retour, j'ai vendu tout mon terrain à M. Isaac Buchanan, à l'exception de la partie qui vous est offerte pour les besoins du département.

M. Buchanan a aussi acheté le lot du coin joignant la partie mentionnée plus haut, et dans la vue d'avoir à lui tout le bloc sur lequel il se propose d'ériger des bâtisses où il puisse conduire ses affaires, il vous a écrit pour savoir si vous consentiriez à placer le bureau sur l'autre encoignure de la propriété, en par lui s'arrangeant avec moi pour la différence dans la valeur. Vous remarquerez que ce dernier endroit est plus avantageux que l'autre, vu que les bâtisses feront front directement sur la rue qui passe devant l'Hôtel de Ville, dans la direction de la résidence de Sir Allan MacNab, et que ces édifices présenteront une apparence bien imposante quand on entrera dans la cité par cet endroit. Vous comprendrez peut-être mieux la position quand je dirai que ce lot commence à la porte d'entrée et emporte toute la maison; il est exactement des mêmes dimensions, et je recommanderais l'échange que M. Buchanan demande; et en même temps je dois dire que cet échange ne peut nullement affecter la vente que j'ai faite à M. Buchanan, laquelle est absolue.

Je reste, etc.,

(Signé,)

EDMUND RITCHIE.

L'Honorable JAMES MORRIS,
Maître Général des Postes, Québec.

(Copie.)

HAMILTON, 18 juillet 1853.

Cher Monsieur,—J'ai dûment reçu votre lettre du 11 du courant, acceptant l'offre que j'ai faite du lot de terrain pour le bureau de poste dans cette cité pour la somme de deux mille louis courant, et subséquemment, votre dépêche télégra-

plique, annonçant que vous échangerez pour la moitié sud de la propriété, que je considère la partie la plus avantageuse. Je ne perdrai point de temps à préparer le titre. Le 20 de ce mois est le jour fixé pour terminer mes arrangements avec M. Ford, et dans le cas où il surviendrait quelque chose qui l'empêcherait de venir ici ou qui occasionnerait des retards, j'ai déposé à son crédit, dans la banque ici, la somme de deux mille louis courant qu'il y a à payer, et lui envoie par la maille de ce matin un certificat à cet effet.

Je suis, etc.,

(Signé,)

EDMUND RITCHIE.

L'Honorable JAMES MORRIS,
Maître Général des Postes, Brockville.

(Copie.)

HAMILTON, 25 juillet 1853.

Cher Monsieur,—M. D. B. Ford m'écrit qu'il conduit actuellement sa famille aux eaux et qu'il reviendra à Hamilton pour terminer son arrangement avec moi. J'ai depuis appris qu'il avait laissé Brockville le 21 du courant, en sorte que je l'attends dans deux ou trois jours.

Voulez-vous bien me dire si vous vous proposez de procéder à la construction du nouvel édifice dans cette saison, car, dans ce cas, M. Buchanan commencerait immédiatement à démolir sa maison, et j'aurais à chercher de suite une autre résidence.

Je suis, etc.,

(Signé,)

EDMUND RITCHIE.

L'Honorable JAMES MORRIS,
Maître Général des Postes, Brockville.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 20 septembre 1853.

Monsieur,—Je suis chargé de vous transmettre le titre et le certificat d'enregistrement du titre ci-inclus pour le lot de terrain nécessaire au bureau de poste d'Hamilton, sur lequel M. E. Ritchie, la personne qui a vendu le terrain, a à recevoir deux mille louis.

Je demande à ajouter que M. Ritchie demande le paiement immédiat, car il était entendu que la vente était faite au comptant.

Je suis, etc., etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Secrétaire.

THOMAS A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Département des Travaux Publics.

(Copie.)

BUREAU DE POSTE D'HAMILTON,
18 décembre 1853.

Cher Monsieur,—Je n'ai pu avant ce jour être en état de vous écrire au sujet du lot de terre que vous m'avez autorisé à acheter, avoisinant le lot du bureau de poste ; et je regrette de dire que je trouve très douteux que l'on puisse obtenir un bon titre, et je crois en conséquence que l'achat doit être abandonné.

M. Buchanan nous laissera avoir de 38 à 40 pieds de son lot de terre contigu à la profondeur du lot du bureau de poste et aboutissant sur la rue, qui suffira à l'objet que l'on a en vue, et pour environ la même somme. Ce lot ne sera pas aussi large que l'autre, mais il est à peu près trois fois aussi profond, et le gouvernement aura alors une propriété qui ira d'une rue à l'autre. Je vous recommande de m'autoriser à l'acheter aussitôt que possible, pendant que cela se peut, surtout quand M. Cumberland m'écrit qu'il ne peut faire le plan sans connaître l'étendue exacte du terrain.

Veillez bien m'écrire par le retour de la malle.

Votre, etc., etc.,

(Signé,)

EDMUND RITCHIE.

L'Honorable M. CAMERON,
Etc., Etc., Etc.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 28 décembre 1853.

Monsieur,—Vu les circonstances mentionnées par vous dans votre lettre du 18 du courant, le maître général des postes partage avec nous l'opinion qu'il est à propos d'acheter le lot offert par M. Buchanan, en arrière du bureau de poste d'Hamilton, comme un ajouté à ce lot, et vous êtes en conséquence autorisé à conclure l'achat, bien compris que le lot Buchanan mesurera 40 pieds de large jusqu'à la rue Hughson, et que le prix sera en substance le même que pour le lot de la rue Rebecca.

Pour épargner du temps il vous a été télégraphé ce jour à cette fin.

Je suis, etc., etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Secrétaire.E. RITCHIE, Ecuyer,
Maître de Poste, Hamilton.

(Copie.)

BUREAU DE POSTE,
Hamilton, 20 juin 1854.

Monsieur,—Je vous transmets maintenant le titre consenti par M. Buchanan en faveur de Sa Majesté pour les quarante pieds de terrain sur la rue Hughson, achetés pour compléter le terrain du bureau de poste. Sur la propriété qui fut par moi vendue à MM. Buchanan, Harris et Cie., il y avait certaines hypothèques, dont l'une, de quatre cent cinquante louis, due le 1er novembre prochain, reste encore due, et les deniers dus pour cette partie pour laquelle un titre vous est maintenant transmis sont affectés au paiement de cette hypothèque.

J'ai encore à vous dire qu'il reste dû à M. Ford, de Brockville, une partie du prix d'achat de MM. Buchanan et Cie., que je mentionnerai plus bas. Vous observerez cependant que le marché de M. Buchanan couvre ce montant comme son propre acte, ce que n'était pas l'ancienne hypothèque qui est sur le point d'être payée. Comme de raison, il aurait été mieux que l'hypothèque de M. Ford sur cette partie fut aussi acquittée, mais je n'ai aucune influence pour effectuer cela, et quant à Buchanan et Cie., on ne peut pas s'attendre à ce qu'ils fassent aucun déboursé ou encourent aucun inconvénient dans cette affaire. Ils vendent le terrain comme faveur au département et n'exigent point que les deniers leur soient payés; ils les laisseront au contraire en paiement de l'hypothèque que la banque de Gore possède, et cette hypothèque une fois payée comme je l'ai déjà dit, Buchanan, Harris et Cie., que M. Buchanan représente, sont obligés par le titre. M. Morris, si vous le désirez, pourra engager M. Ford à décharger cette partie du terrain, quand il verra que dans aucun cas il ne peut toucher au produit de la vente auquel il prétend, ce qui, indubitablement l'engage à refuser la décharge, bien que dans le fait la chose soit sans importance, même si l'on devait commencer le bureau de poste sur cet endroit, le marché de M. Buchanan se trouvant une ample garantie pour le gouvernement.

Je suis, etc.,

(Signé,)

EDMUND RITCHIE.

L'Honorable MALCOLM CAMERON,
Etc., etc., etc.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative du 22 ultimo, pour certains renseignements relatifs à l'amélioration des Travaux aux Rapides Ste. Anne.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 25 avril 1855.

TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 25 avril 1855.

Monsieur,—Relativement à l'adresse de l'assemblée législative (renvoyée ci-jointe,) demandant les documents qui se rapportent à l'amélioration des rapides de Ste. Anne; je suis chargé de vous informer que les deniers votés à cette fin de 1852 à décembre 1854, se montent à £4550.

Aucune partie de ces deniers n'a encore été dépensée, mais il est maintenant pris des arrangements, et l'ingénieur a déjà, depuis quelque temps, reçu des instructions de commencer les travaux aussitôt que l'état du revenu le permettra, et dans l'intervalle de se procurer les matériaux.

Ci-joint est transmise copie des documents suivants:—

Lettre de Sir George Simpson - - - - -	No. 25,074
Rapport de J. Page, ingénieur en chef, - - - - -	“ 25,201
Lettre de do do do - - - - -	“ 17,257

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

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire.

E. PARENT, Ecluyer,
Assistant Secrétaire.

COMPTOIR DE LA BAIE D'HUDSON,
Lachine, 28 février 1855.

Monsieur,—Je prends la liberté de porter à votre attention les difficultés que présente la navigation de la rivière des Outaouais, dans les environs de l'écluse Ste. Anne, dont les approches des deux côtés sont environnés de dangers et de difficultés considérables et qui occasionnent des avaries aux vaisseaux qui passent par les écluses.

On croit que l'on peut y remédier à peu de frais, en prolongeant le mur au-dessus des écluses sur le côté nord, et en élevant de quelques pieds les quais au-dessous des écluses; aujourd'hui ils sont si bas que les bateaux à vapeur s'y heurtent au-dessous des ailes, ce qui ainsi leur cause de grands dommages.

Vous rendrez un grand service à toutes les parties intéressées dans la navigation de l'Outaouais, en donnant à ce sujet votre prompte attention. Le moment actuel serait peut-être le plus favorable pour entreprendre les travaux nécessaires, vu que l'eau est basse et que la glace est solide, ce qui facilitera beaucoup le transport des matériaux, etc.

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

(Signé,) G. SIMPSON.

L'Honorable GEORGE E. CARTIER,
Commissaire en Chef des Travaux Publics.

MONTRÉAL, 12 mars 1855.

Monsieur,—Relativement à la lettre ci-incluse de Sir George Simpson au sujet de l'écluse Ste. Anne, on peut dire que les améliorations en question sont très à désirer. Une jetée d'environ 150 pieds de long et 15 de large devrait être construite au-dessus de l'écluse, de manière à empêcher que les vaisseaux ne soient jetés sur la grève dans les vents d'ouest, et leur permette d'entrer aisément dans les écluses dans tous les temps. Ceci coûterait au moins £500.

Il est aussi bien nécessaire d'élever les quais au-dessous de l'écluse—ceci faciliterait le passage des vaisseaux en montant et en descendant, et donnerait au quai déjà construit quelque utilité durant les hautes eaux. Cela coûterait au moins £300.

Ces derniers travaux pourraient se faire avec avantage dans le moment, pourvu que l'on pût obtenir du bois de construction; mais les premiers ne pourraient guère se faire qu'après que la saison sera plus avancée.

Je demande respectueusement à recommander aux commissaires de mettre ces travaux sous contrats à une époque prochaine.

Un rapport général sur les améliorations à faire dans la partie inférieure de l'Outaouais, dans le voisinage de l'écluse Ste. Anne, sera transmis aussitôt que les renseignements nécessaires pourront être obtenus.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN PAGE,
Ingénieur des Trav. Pub.

THOMAS A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Travaux Publics.

TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 3 avril 1855.

Monsieur,—Je suis chargé de porter à votre attention l'appropriation faite pour certains travaux à construire à l'écluse Ste. Anne, et de vous autoriser à faire immédiatement les préparatifs nécessaires, tant pour le quai que pour le minage. Ce dernier travail devrait, dans l'opinion des commissaires, être fait à la journée, sous la surveillance d'un chef de confiance, l'autre sous contrat, que vous êtes par le présent autorisé à passer, aussi bien que celui pour élever et prolonger le quai au-dessous de l'écluse sur le côté nord.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) T. A. BEGLY,
Secrétaire.

JOHN PAGE, Ecuyer,
Québec.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 28 du mois dernier, demandant copie du rapport de M. Jarvis sur le relevé du canal projeté de Caughnawaga, et le montant de ce qu'a coûté ce relevé, tel que soumis par cet ingénieur (M. Jarvis.)

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,

Québec, 20 mars 1855.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif, en date du 18 octobre 1854, approuvé par son excellence le gouverneur-général en conseil, le même jour.

Vu le rapport du commissaire en chef des travaux publics, exposant que plusieurs pétitions adressées à votre excellence de diverses localités du Haut et du Bas-Canada pour la construction d'un canal destiné à joindre le St. Laurent au lac Champlain, ont été renvoyées à son département; que l'assemblée législative a également par sa résolution du 6 avril 1853, appelé l'attention de votre excellence à ce sujet; que la pétition de la chambre de commerce de Montréal, également renvoyée à ce département, demande que le gouvernement fasse faire l'examen d'un tracé convenable pour le canal en question dans un endroit tel que les vaisseaux allant et venant de la mer puissent passer par le St. Laurent et ce canal pour se rendre dans le lac Champlain, qu'il a examiné attentivement ces pétitions et cette résolution ainsi que les pièces relatives à cette matière déposées dans les archives de son bureau; exposant aussi qu'un relevé a été fait en 1847, à la demande de certaines personnes qui projetaient de construire ce canal comme entreprise privée, et que ce relevé n'a embrassé qu'une ligne particulière ayant son terminus à Caughnawaga, au-dessus de Montréal, de manière à se trouver dans la localité que ces personnes avaient en vue; qu'il est d'avis, vu l'importance du sujet, qu'un nouveau relevé devrait être fait sans délai par des ingénieurs compétents qui fissent rapport sur le site le plus convenable pour ce canal, et son coût probable; et demandant que les commissaires des travaux publics soient autorisés à faire ce relevé.

Le comité recommande que les commissaires des travaux soient autorisés à faire faire un relevé dans le but de constater quel est le meilleur tracé pour un canal allant de quelque point sur le St. Laurent au lac Champlain.

Certifié,

(Signé,)

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

A l'honorable
Commissaire des travaux publics
Etc., etc., etc.

INSTRUCTIONS POUR J. B. JARVIS.

BUREAU DES TRAVAUX PUBLICS,

QUEBEC, 12 août 1854.

Monsieur,—Comme vous avez jugé convenable d'exprimer que vous étiez prêt à vous charger de faire le choix et le tracé de la ligne du canal entre le fleuve St. Laurent et le lac Champlain, les commissaires de ce département qui désirent ardemment pouvoir profiter, pour cette démarche préliminaire, de l'expérience et des avis d'un homme de l'art aussi éminent que vous l'êtes, s'empresent de vous faire parvenir les informations nécessaires sur les différents sujets à propos desquels ils sollicitent plus particulièrement votre opinion et vos avis.

Le rapport annuel de ce département à la législature pour l'année 1852, depuis la page 32 jusqu'à 38, et dont copie vous est transmise avec la présente, contient l'énumération des avantages que la province espère retirer de la construction de ce canal. En y référant, vous trouverez que le but de cette entreprise, est :

De compléter la chaîne de canaux déjà en opération, et d'en faire une source de profits et d'avantages pour cette province.

De rendre nos canaux capables de supporter avec succès la compétition avec le canal Erié, et avec les chemins de fer sur la rive Sud du St. Laurent pour le transport des objets de commerce depuis le rivage de l'Atlantique dans les Etats-Unis, jusqu'à l'ouest du Canada et aux Etats Occidentaux, et réciproquement.

D'ouvrir une route à meilleur marché, plus prompte, et (vû la réduction dans le nombre des transbordements) plus désirable au trafic important qui a lieu d'un côté, depuis les hautes eaux de la rivière Hudson, les chemins de fer de la nouvelle Angleterre, et de la cité de New-York, et de l'autre, les états de l'Ouest et le Canada, et d'assurer ainsi le trafic et les revenus pour droits de péage aux canaux du St. Laurent, lesquels ne profitent que bien peu du commerce de transit entre l'Atlantique et les états de l'Ouest et le Canada, par suite de la compétition que leur font les canaux d'Oswego et d'Erié, ainsi que les chemins de fer d'Ogdensburg et autres, et particulièrement par le défaut d'une liaison convenable entre eux et le lac Champlain.

D'augmenter la valeur d'un de nos plus importants articles d'exportation, (le bois,) en ouvrant une route directe, économique et assez vaste entre les grands districts à bois de l'Outaouais, le haut et le bas du St. Laurent, et le plus grand marché de bois qui existe dans le monde, celui d'Albany et de Troy.

En reliant le lac Champlain au St. Laurent par une voie de communications assez étendue pour offrir aux districts qui environnent ce lac, une route non interrompue jusqu'à la mer, en passant par Québec, laquelle route sera la plus courte et la plus économique possible pour l'importation du charbon, du fer, du sel, du poisson, de l'huile, etc., lesquels articles peuvent être obtenus à meilleur marché à Québec que dans aucun autre port de l'Amérique, en conséquence du plus grand nombre de vaisseaux qui y viennent de la mer, en lest.

Tels étaient les principaux résultats que l'on avait en vue par la construction de ces travaux en 1852, alors que le rapport dont il est fait mention plus haut fut écrit, mais les commissaires sont d'opinion que l'adoption de l'acte de réciprocité et l'ouverture du fleuve St. Laurent à nos voisins, les américains, vont tellement changer les circonstances qui existaient alors, qu'il y a tout lieu de croire fermement que cette entreprise exercera la plus grande influence sur le développement des ressources du pays.

Vous êtes particulièrement prié d'exposer vos opinions touchant les sujets qui sont mentionnés plus haut, surtout quant à ce qui regarde le commerce avec

le grand ouest, les voies par lesquelles il s'écoule, tant celles qui sont maintenant en usage que celles qui sont en voie de construction, les changements qui ne peuvent manquer de s'opérer relativement à une partie considérable de ce commerce pour son transport vers l'Est par les lacs et les rivières, au lieu de suivre le cours du Mississipi, lorsque les différentes lignes de navigation et de chemins de fer, conduisant de l'intérieur à ces lacs auront été complétées; et la proportion probable de ce transit qui devra passer par le canal projeté, pour alimenter les marchés de l'état de l'Est, des Indes Occidentales, etc., etc.

On attache également un grand poids à l'opinion que vous êtes prié d'émettre sur la question de savoir, jusqu'où ce trafic souffrira de la compétition des différentes lignes de chemins de fer au nord et au sud des lacs et du fleuve, tant de celles qui existent déjà que de celles qui se construisent maintenant. Ce n'est pas seulement en considération de la connaissance pratique que vous possédez et du trafic et de la nature du pays, que cette demande vous est faite, mais encore parce que votre qualité de président d'un chemin de fer très important dans cette localité, rendra votre opinion plus précieuse.

Un autre sujet que l'on soumet à votre considération, et sur lequel vous êtes prié d'exprimer votre opinion, est la situation générale de la ligne qui devra être parcourue, et particulièrement le choix du terminus sur le St. Laurent. Il existe là-dessus des opinions bien différentes et dont on peut trouver l'origine dans la diversité des intérêts locaux dans différentes sections de la province.

Les commissaires désirent que cette question soit décidée sans préjugés et seulement en considération des motifs qui se rattachent aux avantages et à la facilité qui pourront résulter en faveur du trafic que l'on espère voir s'établir par cette voie, ainsi que, eu égard aux difficultés des travaux qu'il sera nécessaire de faire pour le compléter. Il est bon toutefois de remarquer en passant que quelques personnes sont d'opinion que la ligne des travaux projetés devra s'ouvrir quelque part sur le canal Beauharnois, afin de pouvoir, d'après leur supposition, obtenir un niveau suffisant pour traverser le plateau entre les deux cours d'eau et à meilleur marché; d'autres suggèrent le choix de Caughnawaga, vis-à-vis la tête du canal Lachine, comme la place la plus convenable pour le commerce de l'Outaouais. L'intérêt de Montréal demande tout naturellement que le canal s'ouvre en quelque endroit vis-à-vis, ou un peu plus bas que cette cité, dont la population, le commerce et l'importance doivent être pris en considération; enfin, il y en a qui sont d'opinion qu'il conviendrait de suivre la route de la rivière Richelieu.

Avant d'en venir à une décision, vous ne manquerez pas sans doute d'examiner et de peser avec soin les avantages et aussi les inconvénients de chacune de ces propositions.

Le troisième point sur lequel je crois devoir attirer votre attention est celui qui a rapport à la profondeur d'eau et aux dimensions que vous pourrez croire le plus convenable pour les écluses et le canal, et l'estimation approximative du coût des travaux, la nature du trafic sur l'existence duquel il est permis de compter, et la classe des vaisseaux la plus convenable pour la navigation de ce canal. Votre décision sur ce point sera sans aucun doute guidée par la considération de la capacité des canaux actuels et des avantages plus ou moins grands des havres qui se trouvent sur les lacs. Cette considération est d'autant plus importante que l'échelle des proportions de ce canal devra également déterminer l'élargissement ou la construction d'une nouvelle branche du canal Welland, ouvrage que l'opinion publique considère comme devant être exécuté d'ici à quelque temps.

Outre les sujets qui précèdent, les commissaires seront heureux de connaître vos vues et de recevoir votre avis sur tout objet qui se rattache à cette question et que vous pourrez juger nécessaire de transmettre.

Il est à désirer que votre rapport parvienne à ce département aussitôt après que vous aurez pu vous acquitter convenablement des devoirs dont vous vous chargez, et, à cet égard, il vous sera loisible d'adopter telles mesures que vous jugerez convenables.

Je suis, monsieur,
Votre très-humble serviteur,

(Signé.) J. CHABOT,
Commissaire en chef des travaux publics.

J. B. Jarvis, écuyer,
Ingénieur civil.

ETAT du coût du relevé du tracé d'un canal pour joindre le fleuve St. Laurent
au lac Champlain.

Montant payé à Samuel Gamble, comme ingénieur,				
	221 jours à 30s.....	£331	10	0
	Frais de voyage.....		19	17 3
				<u>351 7 3</u>
"	" Wm. D. Jarvis, niveleur, 199 jours à 15s.....	149	5	0
	Frais de voyage,.....		19	18 4
				<u>169 3 4</u>
"	" W. G., Pemberton, aide niveleur, 181 jours à 12s. 6d.....	113	2	6
	Frais de voyage,.....		10	9 6
				<u>123 12 0</u>
"	" E. E. Lindsay, porte boussole et mesureur, 181 jours à 12s. 6d.....	113	2	6
	Frais de voyage,.....		9	19 11
				<u>123 2 5</u>
"	" G. Bathgate, mesureur, 179 jours à 12s. 6d.....	111	17	6
	Frais de voyage,.....		5	8 11
				<u>117 6 5</u>
"	" W. U. Graddon, arpenteur, 142 jours à 20s.....	142	0	0
	Frais de voyage,.....		11	2 11
				<u>153 2 11</u>
"	" Andrew Hickory, bucheron, 12½ jours à 7s. 6d.		3	18 9
"	" Peter Hondit, " 131 " à 7s. 6d.		49	2 6
"	" Michel Kelly, " 128 " à 7s. 6d.		48	0 0
"	" Thomas Stapleton, " 96 " à 7s. 6d.		36	0 0
"	" James Bell, " 80 " à 7s. 6d.		30	0 0
"	" Samuel Bell, " 86 " à 7s. 6d.		32	5 0
"	" Wm Smith, " 5 " à 7s. 6d.		1	17 6
"	" Robert Chaloux, " 9 " à 7s. 6d.		3	7 6
"	" B. Tremblay, " 37 " à 6s. 3d.		11	11 3
"	" Henry Phillips, " 49 " à 6s. 3d.		15	6 3
"	" J. Fréchette, " 30 " à 6s. 3d.		9	7 6
"	" Louis Dubois, " 26 " à 7s. 6d.		9	15 0
"	" M. Malarky, " 25 " à 6s. 3d.		7	16 3
"	" J. Chaloux, " 2 " à 7s. 6d.		0	15 0

Mont. payé à A. Boivin, bucheron,	3	jours à 7s. 6d.	1	2	6
“ “ D. Léger, “	1	“ à 7s. 6d.	0	7	6
“ “ Amable Boivin, “	5	“ à 7s. 6d.	1	17	6
“ “ J. Sansoucie, “	1	“ à 7s. 6d.	0	7	6
“ “ Un Sauvage, “	2	“ à 7s. 6d.	0	15	0
“ “ Canot et Sauvages,.....			1	12	6
“ “ A. Duvergier, bucheron,.....	5	jours à 10s.	2	10	0
“ “ Fs. Chaloux, “	6	“ à 7s. 6d.	2	5	0
“ “ Albert Rounds, chevaux et voitures,.....			87	10	0
“ “ F. Monett,.....do.....			4	15	0
“ “ M. Riley,.....do.....			10	18	9
“ “ E. H. Tracey, papeterie, etc.,.....			27	8	9½
“ “ Thomas Hewitt,....do.....			1	8	1
“ “ Loyer de deux chambres pour bureaux,.....			15	0	0
“ “ A diverses pour papéterie, outils, plans, pavillon, perches, planchette à dessiner, etc.,.....			70	17	7½

£1516 12 7

MONTANT des comptes reçus mais non payés.

John B. Jarvis, services professionnels comme ingénieur civil.....	}	2500	0	0
E. H. Tracey, ingénieur chargé du relevé, six mois à £150 par mois.....				
Frais d'hôtel et de voyage.....		139	15	0

3539 15 0

£5056 7 7

MONTREAL, 13 février 1855.

A J. B. JARVIS,
Ingénieur civil.

MONSIEUR,—En conformité de votre lettre d'instructions en date du 16 août 1854, je me suis rendu dans cette ville, et ai remis la lettre d'introduction que vous m'aviez donnée, à l'honorable H. H. Killaly, qui m'a immédiatement fourni un parti d'assistants. Et j'ai commencé de suite à faire les examens et les relevés nécessaires pour faire une évaluation de ce que coûterait la construction d'un canal à vaisseaux pour joindre les eaux navigables du lac Champlain au fleuve St. Laurent.

J'ai examiné attentivement les différentes lignes dont il a été fait rapport, tant sous le rapport de la qualité des terrains où les excavations doivent être faites, (en creusant des puits d'essai) que sous celui des quantités de matériaux à déplacer en construisant l'ouvrage.

Il est probable que la somme des travaux de divers genres, dans les différentes lignes, ne différera pas beaucoup de celle qui est indiquée dans le devis.

Les évaluations ont été faites pour un canal de 80 pieds de largeur au fond, les pentes de deux dimensions horizontales à une verticale, avec des berges de seize pieds d'élévation, devant contenir dans les temps ordinaires une profondeur de onze pieds d'eau, et dans les saisons où l'eau sera plus haute que d'ordinaire dans le St. Laurent et les lacs, pouvant servir avec douze pieds d'eau. Les écluses auront 230 pieds de longueur entre les portes, et 36 pieds de largeur, avec un pied d'eau de moins sur les buses d'écluse, (*Mitre Sills*) que dans le canal.

Les aqueducs et fossés souterrains sont tous de dimensions suffisantes pour que le canal puisse passer par-dessus sans diminuer de grandeur.

La maçonnerie des écluses, aqueducs et fossés souterrains est évaluée d'après la supposition qu'elle doit être de la première qualité : la maçonnerie en pierre faite avec du ciment hydraulique ; les pierres de revêtement des écluses taillées de manière à s'ajuster à des joints d'un quart de pouce ; le dos du mur en moëllon.

Les aqueducs seront de moëllon, les piles et les culées avec coffre de bois. Il est entendu que la maçonnerie des piles et des culées sera de grosses pierres disposées en assises, quoique l'on ne s'attende pas à ce que chaque morceau de pierre soit de toute la profondeur du rang dont elle fait partie, mais que les assises pourront être formées d'une ou deux pierres de profondeur.

La maçonnerie des fossés souterrains sera de moëllon, excepté les fonds et les murs d'épaulement ; l'arche du fond sera de pierre de taille, sur un fondement de béton ; le mur d'épaulement sera en pierres sèches.

Le prix des murs d'écluse est évalué à \$8 par verge cubique ; la maçonnerie des aqueducs à \$7 par verge cubique ; la maçonnerie des fossés souterrains \$10 par verge cubique ; le béton dans les fondations à \$5 50c. par verge cubique. La maçonnerie en pierre sèches des fossés souterrains à \$2 50c. par verge cubique. Le prix de la maçonnerie des fossés souterrains est élevé à raison de la nécessité de faire les fondations en béton, attendu que la plupart des cours d'eau au passage desquels ils sont destinés, sont entièrement desséchés pendant une grande partie de l'été.

La première ligne qui ait été évaluée, est celle qui passe par le canal de Chambly et la rivière Richelieu. Il existe plusieurs barres dans la rivière entre *Rouse Point* et *St. Jean*, qu'il sera nécessaire de creuser au moyen du cure-macle, pour obtenir une profondeur uniforme de dix pieds d'eau dans les basses eaux de l'été et de l'automne. Ces barres n'ont pas ensemble plus de (2½) deux milles et un quart de longueur, et sont composées d'un fond qui est facile à draguer.

A *St. Jean* il sera nécessaire de construire une nouvelle jétée pour faire un hâvre convenable pour les vaisseaux et pour reformer les cajoux qui vont vers le sud. Il est proposé de construire une nouvelle écluse de garde à l'est de l'écluse actuelle à peu près au même endroit de la rivière, et de conserver celle qui existe maintenant pour servir à faire passer l'eau dans le nouveau canal, et d'agrandir le canal actuel depuis l'écluse de garde jusqu'à l'écluse No. 2. Dans la plus grande partie de cette distance, le canal actuel est établi dans la rivière. On propose d'agrandir cette partie du canal le long de la rivière, en construisant une berge en dehors du chemin de halage actuel, excepté en quelques endroits où il pourra être nécessaire de couper les pointes pour se procurer des matériaux, et conserver une bonne ligne.

Le Canal actuel est fait pour la plus grande partie de la distance, vis-à-vis l'île *Ste. Thérèse*, en se servant du chenal ouest de la rivière. Les évaluations sont basées sur la supposition que ce chenal sera suivi jusqu'à l'extrémité de l'île, et le canal continué dans la rivière au-dessous la distance de 3,800 pieds linéaires, en construisant une nouvelle berge dans cette distance ; à partir de ce point on propose de creuser un nouveau canal de 2,000 pieds, qui rejoindrait le canal actuel à l'écluse de décharge, justement au sud des moulins de *Hatt* ; par cet arrangement la rivière ou grand bief s'étendrait environ un mille plus loin que le point où l'on s'en sert maintenant. Le fond de la partie de la rivière qui serait mise en usage par cette extension est plus bas que la ligne du fond du Canal, si bien qu'il ne serait pas nécessaire de creuser pour obtenir la profondeur d'eau nécessaire dans le canal.

On a pourvu dans le devis à un mur de soutien solide pour les endroits où les berges du canal agrandi devront être construites dans la rivière, et pour les en-

droits où l'eau est profonde le dévis pourvoit à la construction de caisses pour y asseoir le mur. A partir de l'écluse No. 2, jusqu'au bassin de Chambly, j'ai fait une évaluation pour un canal entièrement nouveau qui serait placé du côté ouest du canal actuel en le longeant, jusque près de Chambly, où il décrira une courbe jusqu'au bassin au côté sud des écluses actuelles en s'en rapprochant autant que possible. On propose de faire le même nombre d'écluses et de leur donner la même élévation qu'aujourd'hui; par cet arrangement le canal pourra être agrandi, livré à la circulation sans interrompre la navigation du canal actuel. Les écluses du canal actuel seront de service comme vannes pour l'agrandissement.

Il résulte de sondages que j'ai fait faire dans la rivière au-dessous de Chambly qu'en élevant la chaussée de St. Ours de quatre pieds, il y aura dix pieds d'eau à tous les endroits de la rivière, même dans les plus basses eaux. Il y a beaucoup plus d'eau que cela dans la rivière dans presque toute sa longueur. Les barres qui forment actuellement les battures sont composées de matières qui peuvent être facilement déplacées, mais il est probablement plus économique d'exhausser la chaussée que d'améliorer la navigation avec la drague, et les évaluations ont été préparées dans cette vue.

La seconde ligne soumise à l'évaluation est celle de St. Jean à Longueuil. La ligne suivra le même tracé qu'occuperait l'élargissement du canal de Chambly la distance de 8 $\frac{1}{2}$ milles à partir de St. Jean. Elle se dirige ensuite à l'ouest au pied du coteau ou colline appelé le "*Grand Coteau*" et suit le pied de cette élévation jusqu'à ce qu'elle traverse la petite rivière de Montréal, où elle tourne au nord et se dirige presque droit sur Longueuil, se terminant au St. Laurent au côté ouest du dépôt de la compagnie du grand tronç de chemin de fer.

Immédiatement en laissant le canal de Chambly, il faudra une excavation assez difficile pendant quelques centaines de pieds. Après cette tranchée, et jusqu'à la petite rivière de Montréal, la distance d'environ cinq milles, le terrain est favorable pour un canal large, et il ne faudrait qu'un léger surcroit de dépense pour lui donner 150 ou 200 pieds de largeur. Après avoir passé la petite rivière de Montréal, on traverse un terrain bas d'environ 2 $\frac{1}{2}$ milles; et comme les ouvrages consisteraient principalement en terrassements, il n'en coûterait pas plus pour donner au canal deux ou trois cents pieds de largeur qu'une moindre dimension; au-delà les déblaiements seraient plus que suffisants pour les levées. La dépense serait de beaucoup plus grande s'il fallait creuser un chenal plus grand que les dimensions ordinaires. A l'extrémité nord de cette ligne il se trouve une assez grande quantité de roches à excaver, qu'il est impossible d'éviter. J'ai examiné les lieux pour trouver une ligne plus courte, mais sans aucun succès.

La troisième ligne évaluée se dirige de St. Jean à Caughnawaga, avec le niveau du lac Champlain comme sommet. Cette ligne suivrait le même tracé qu'occuperait le canal de Longueuil jusqu'à la petite rivière de Montréal, après avoir traversée elle continuerait au pied du coteau qui avec quelques interruptions s'étend jusqu'à Caughnawaga. Il y a quelques endroits où il faudrait creuser profondément dans des espaces assez courts, mais dans la plus grande partie de la distance, un canal de 150 à 200 pieds de largeur pourrait être construit à aussi bas prix qu'un canal plus étroit.

Le St. Laurent présente à Caughnawaga plusieurs barres et battures; il n'y a de place propice pour terminer le canal qu'à 1 $\frac{1}{2}$ mille et plus à l'ouest du village. Dans cet endroit il y a un chenal large et profond, qui s'étend sur toute la largeur de la rivière, et se termine à la tête du canal de Lachine. Il a été constaté au moyen de la sonde qu'entre la rive sud et le chenal des bateaux à vapeur il n'y a aucun point de ce chenal qui offre moins de quinze pieds d'eau. J'ai examiné la profondeur de la rivière avec le plus grand soin, dans le but de découvrir un terminus plus à l'est, et je me suis convaincu qu'entre ce point et les rapides de Lachine il n'y a pas un endroit où l'on puisse placer un terminus sûr. Il n'y a pas de travaux considérables à faire sur aucun point de cette ligne. Les matériaux sont

tous de bonne qualité pour construire un canal. Après avoir laissé le canal de Chambly la ligne est très droite, quoiqu'elle fasse un grand détour pour tourner la pointe nord-est au "grand coteau."

La quatrième ligne sur laquelle a porté l'évaluation se dirige presque en ligne droite de St. Jean à Caughnawaga. Elle commence juste au nord des casernes de St. Jean, et traverse le chemin de fer au sud du dépôt des passagers; elle longe ensuite le côté ouest du chemin de fer parallèlement la distance de trois milles; de là elle tourne à l'ouest presque en ligne droite, jusqu'à environ quatre milles de son terminus au St. Laurent; à ce point elle se dirige plus vers le nord, et en ligne droite jusqu'au St. Laurent où elle se termine à l'endroit qui a été choisi pour l'extrémité de la ligne du niveau du lac Champlain.

Par cette ligne il faudra trois écluses pour s'élever jusqu'au sommet. Elles se trouveront toutes dans l'espace de deux milles en partant de St. Jean. La descente s'opère par cinq écluses situées à moins de quatre milles du St. Laurent. Toutes les écluses ont 12½ pieds d'élévation. Les niveaux les plus courts sont tous assez longs pour faire de bons biefs pour la navigation.

Le sommet de cette ligne devra être alimenté au moyen d'un canal partant du St. Laurent à quelque point plus à l'ouest. Conformément à vos instructions, j'ai fait un devis du canal alimentaire, qui serait des mêmes dimensions que le canal et serait navigable et aussi d'un autre canal alimentaire de plus petites dimensions, destiné seulement à être assez grand pour alimenter le canal.

Le pays depuis St. Jean jusqu'à Caughnawaga et Beauharnois sur cette ligne est d'une nature très favorable pour y construire un canal. Les excavations seront généralement faciles à faire, et les matériaux bons pour les ouvrages destinés à retenir l'eau.

Les environs de Caughnawaga sont le seul point de cette ligne où il se trouve de la roche, et elle y est en petite quantité; il n'y en a pas dans la ligne du canal alimentaire. Cette ligne de canal et de canal alimentaire pourrait être faite plus large que la dimension ordinaire, dans la plus grande partie de la distance sans surcroît de dépense. Dans quelques endroits il sera nécessaire d'augmenter la largeur pour se procurer les matériaux pour les levées. La plus grande partie de la distance on peut lui donner 200 ou 250 pieds de largeur avec aussi peu de frais qu'une moindre largeur.

Je renvoie pour le coût des différentes lignes aux devis ci-annexés et pour une connaissance plus précise des différents tracés, aux plans qui les accompagnent.

J'ai été aidé dans ce relevé par les assistants dont les noms suivent, MM. Samuel Gamble, William D. Jarvis, William G. Pemberton, George E. Lindsay, George Bathgate, et W. U. Graddon, qui ont rempli leurs fonctions respectives avec beaucoup d'intelligence, d'assiduité et de fidélité.

Je suis avec respect, etc.,

(Signé,)

EDW. H. TRACY,
Ingénieur civil.

Dévis du coût du canal projeté du St. Laurent au lac Champlain.

Premièrement,—En agrandissant le canal de Chambly et en améliorant la navigation de la rivière Sorel.

Draguage des barres de la rivière entre <i>Rouse's Point</i> et St. Jean ...	140,000 verges cub.	à 25 c.	\$35,000	
Nouvelle jetée à St. Jean			50,000	
Excavation des terres ..	1,786,000	"	à 30 c.	535,800
" " ..	470,000	"	à 20 c.	94,000
" des roches ..	107,000	"	à \$1 25 c.	133,750
" " ..	112,000	"	à 75 c.	84,000
Murs dans la rivière...	32,000	"	à \$1 00 c.	32,000
" " ..	25,600	"	à \$1 50 c.	38,400
Remplissage en pierres.	14,600	"	à 75 c.	10,950
Cages en bois	1,105,000 pieds cubes,		à 4 c.	44,200
Nettoyage du bief, et nouveau chemin de hâlage.....	13,600 pds. linéaires	à \$1,00		13,600
Nouveau chemin.....	2 milles	à \$1,000		2,000
Deux fossés couverts en pierre				12,100
Une écluse de décharge.....				5,000
Sept ponts-lévis.....		à \$3,000		21,000
Ecluse	73 pieds	à \$5,000		365,000
Une écluse de garde				40,000
Jetée à Chambly.....				5,000
Mur de soutien en pierre à l'intérieur du canal.	11.8 milles	à 20,000		236,000
Exhausser la chaussée de St. Ours de 4 pieds et allonger l'écluse				75,000
				1,832,800
Dépenses contingentes et ingénieur dix p. ct.....				183,280
				\$2,016,080

Secondement,—En élargissant partie du canal de Chambly, et construisant un nouveau canal le reste de la distance jusqu'à Longueuil.

Draguage des barres de la rivière entre <i>Rouse's Point</i> et St. Jean.....	140,000 verg.cub.	à	25c.	\$ 35,000
Nouvelle jetée à St. Jean.				50,000
Excavation des terres	1,484,000	"	à 30c.	445,200
" "	106,000	"	à 25c.	26,500
" "	3,650,000	"	à 20c.	730,000
" des roches....	107,000	"	à \$1 25c.	133,750
" "	276,000	"	à \$1 00c.	276,000
" "	112,000	"	à 75c.	84,000
Mur dans la rivière.....	32,000	"	à \$1 00c.	32,000
" "	25,600	"	à 1 50c.	38,400
" "	2,700	"	à 2 00c.	5,400
Remplissage en pierre....	14,600	"	à 75c.	10,950

Cages en bois.....	1,105,000 pds. cub.	à	4c.	44,200	
Nettoyage du bief et nouveau chemin de ha- lage	13,600 pds. lin.	à	1 00c.	13,600	
Nouveau chemin.....	2 milles	à	\$1,000	2,000	
Une écluse de décharge..				5,000	
Huit fossés couverts				44,000	
Une écluse de garde.....				40,000	
Ecluses	72 pieds	à	\$5,000	360,000	
Six vannes.....	3 “	à	5,000	30,000	
Aqueduc de la rivière Montréal				39,000	
Un pont lévis pour chemin de fer.....				5,000	
Quatorze ponts de chemin.	14 “	à	3,000	42,000	
Jetée à Longueuil				100,000	
Mur de soutien en pierre à l'intérieur du canal	28.28 milles	à	20,000	365,600	\$3,157,600
Dépenses contingentes et ingénieur dix par cent..					315,760
Cout total.....					\$3,473,360

Troisièmement—En élargissant partie du canal de Chambly, et en construisant un nouveau canal, le reste de la distance jusqu'à Caughnawaga.

Draguage des barres de la rivière entre Rouse's Point et St. Jean.....	140,000 verg.cub.	à	25c.	\$ 35,000	
Nouvelle jetée à St. Jean.				50,000	
Excavation des terres....	1,484,000	“	à	30c.	445,200
“	1,534,000	“	à	25c.	383,500
“	3,263,000	“	à	20c.	652,600
“ des roches....	107,000	“	à	\$1 25c.	133,750
“	222,000	“	à	1 00c.	222,000
“	112,000	“	à	75c.	84,000
Mur dans la rivière.....	32,000	“	à	1 00c.	32,000
“	10,000	“	à	1 00c.	10,000
“	25,600	“	à	1 50c.	38,400
“	2,700	“	à	2 00c.	5,400
Remplissage en pierres...	14,600	“	à	75c.	10,950
Cages de bois	1,105,000 pds. cub.	à	4c.	44,200	
Nettoyage du bief et nouveau chemin de ha- lage.....	13,600 pds. lin.	à	1 00c.	13,600	
Nouveau chemin	2 milles	à	\$1,000	2,000	
Ecluse de décharge.....				5,000	
Deux vannes autour des écluses.....	2 pieds	à	5,000	10,000	
Neuf fossés couverts				62,500	
Aqueduc de la rivière Montréal				39,000	
“ à St. Philippe....				21,000	

" à La Tortue				36,000
" à St. Pierre.....				21,000
Ecluse de garde.....				40,000
Ecluses	25 pieds	à	5,000	125,000
Deux vannes	2 "	à	5,000	10,000
Deux ponts de chemin de fer	2 pieds	à	5,000	10,000
Vingt-un ponts.....	21 "	à	3,000	63,000
Jetée à Caughnawaga ...				50,000
Changer le chemin de fer.				25,000
Mur de soutien à l'intérieur du canal	34.46 milles	à	20,000	689,200
Dépenses contingentes et Ingénieur, dix par cent.				<u>\$3,369,300</u> 336,930
Coût total.....				<u>\$3,706,230</u>

Quatrièmement.—En construisant un canal de St. Jean à Caughnawaga, avec un canal alimentaire navigable, partant du canal de Beauharnois.

Draguage des barres de la rivière entre Rouse's Point et St. Jean.....	140,000 verg.cub.	à	25c.	\$ 35,000
Nouvelle jetée à St. Jean.				20,000
Excavation des terres....	1,700,000	"	à	25c. 425,000
" "	3,950,000	"	à	20c. 790,000
" des roches....	50,000	"	à	\$1 50,000
Aqueduc de la rivière Montréal				39,000
" à St. Philippe....				21,000
" à La Tortue				36,000
" à St. Pierre.....				21,000
Dix fossés couverts				85,000
Ecluses	100 pieds	à	\$5,000	500,000
Vannes	8 "	à	5,000	40,000
Deux ponts de chemin de fer	2	à	5,000	10,000
Vingt-cinq ponts de chemin	25	à	3,000	75,000
Mur de soutien à l'intérieur du canal	25.57 milles	à	20,000	511,400
Jetée à Conghnawaga....				50,000
Dépenses contingentes et ingénieur, dix par cent..				<u>\$2,708,400</u> 270,840
Coût total sans le canal alimentaire.....				<u>\$2,979,240</u>

CANAL ALIMENTAIRE NAVIGABLE.

Partant du canal de Beauharnois.

Excavation des terres....	790,000 verg.cub.	à	25c.	197,500	
“ “	1,951,000	“	à	20c.	390,200
Aqueduc de Chateauguay.				125,000	
“ à St. Louis.....				60,000	
Fossés couverts.....	10			45,000	
Dix ponts de chemin.....	10	à	3000	30,000	
Mur de soutien en pierres à l'intérieur du canal...	16.19 milles	à	20000	323,800	
				<hr/>	
				1,171,500	
Dépenses contingentes et Ingénieur, dix par cent.				117,150	
				<hr/>	
				1,288,650	
				<hr/>	
Coût de la ligne sans le canal alimentaire.....				2979,240	
Coût total.....				\$4,267,890	

Cinquièmement.—En construisant un canal de St. Jean à Caughnawaga en ligne directe avec un canal alimentaire non navigable partant du canal de Beauharnois.

Comme ci-dessus..... 2,,979,240
 Canal alimentaire non navigable partant du canal de Beauharnois.

Excavation des terres....	790,000 verg.cub.	à	25c.	197,500	
“ “	1,951,000	“	à	20c.	\$390,200
Aqueduc de Chateauguay.				125,000	
“ à St. Louis.....				60,000	
Fossés couverts.....	10			45,000	
Dix ponts de chemin.....	10			30,000	

Total comme dans le dernier compte..... \$ 847,700

Soit pour un canal alimentaire non navigable le tiers du montant ci-dessus, ou..... 280,000

Ajoutez dix par cent comme précédemment..... 28,000

Coût total, \$3,287,240 \$ 308,000

Sixièmement.—En construisant un canal de St. Jean à Beauharnois en ligne directe sans embranchement vers Caughnawaga.

Draguage des barres de la rivière entre St. Jean et Rouse's Point 140,000 verg.cub. à 25c. \$ 35,000

Aux honorables commissaires des travaux publics pour le gouvernement canadien.

MESSEIERS,—Je suis appelé par vos instructions du 12 août 1854 à chercher un site propice pour un canal destiné à joindre le fleuve St. Laurent au lac Champlain, à faire un rapport sur ma visite des lieux, ainsi que sur les questions de commerce, et les travaux d'art nécessaires sur ce canal et les autres ouvrages s'y rattachant, qui ont trait à l'entreprise. La possibilité de construire l'ouvrage ne souffre aucun doute, et comme différentes matières relatives au canal projeté dépendront à un grand degré du point de vue sous lequel on envisagera les questions qui s'y rattachent, il paraît convenable de les discuter dès le début.

Le rapport de votre bureau auquel réfèrent vos instructions a été considéré attentivement, et vous jugerez de son influence sur mon esprit, en observant la teneur de cette communication.

Les différentes matières qu'embrassent vos instructions seront traitées dans l'ordre suivant :

- 1o. Le commerce de l'ouest, et l'influence des chemins de fer sur ce commerce.
- 2o. La concurrence contre laquelle l'amélioration projetée par le Canada aura à lutter relativement à ce commerce.
- 3o. Les dimensions de canal et d'écluse, les mieux adaptées à la navigation.
- 4o. Le commerce des bois et les autres branches de commerce du Canada.
- 5o. La question du tonnage et du revenu.
- 6o. Une description des différentes routes proposées pour le canal projeté, avec des devis approximatifs de ce qu'elles coûteront.
- 7o. Les avantages des différentes routes proposées pour le commerce qu'elles doivent desservir.

Premièrement.—Le commerce de l'ouest.—Ce commerce s'entend de celui qui se concentre sur les grands lacs qui forment sur une grande étendue la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, et qui cherche un débouché sur l'Atlantique.

Engagé depuis ma jeunesse dans l'exécution des travaux publics de l'état de New-York, ce commerce a occupé mon attention depuis plus de trente ans. Son immensité frappe l'imagination. Ses progrès ont dépassé toutes les anticipations, et j'entreprends de le discuter avec une certaine défiance.

Entre les lacs et les rivières Ohio et Mississipi au-dessus de leur confluent, et à l'ouest de cette dernière rivière à partir de son confluent avec le Missouri, il se trouve un vaste espace de pays que ne surpasse en fertilité aucun territoire de même étendue sur le globe. Et au commencement de ce siècle, ce vaste territoire était à proprement parler un désert inculte—et pendant le premier quart de ce siècle, il n'était établi que sur les bords des eaux naturellement navigables. Avant l'année 1825, le commerce des lacs était insignifiant. Cette même année, le canal Erié fut ouvert, et le flot de l'émigration commença à se porter avec force vers les lacs. Pendant quinze ans le flux de l'émigration a été tel qu'elle a suffi pour consommer la plus grande partie du surplus des produits qui autrement auraient cherché par les lacs un débouché sur les marchés de l'Atlantique.

L'émigration a continué et continue encore dans de plus grandes proportions, mais la population fixe a augmenté au point que le surplus de ses productions gagne incessamment et rapidement sur tous les besoins domestiques. Le chiffre du tonnage dirigé vers l'est du canal Erié et venant des lacs était en 1836 de 54,219 tonneaux, et en 1853 de 1,213,690 tonneaux, ou vingt-deux fois plus considérable en dix-sept ans ; et non-seulement le territoire est pour la plus grande partie dans l'enfance des établissements, mais une grande partie de son commerce a pris la route du Mississipi. Presque toute les voies de navigation naturelles qu'offrent les rivières situées dans ses limites se relient au Mississipi, et avant que des canaux artificiels et des chemins de fer eussent été construits, le commerce de la route des lacs était limité aux distances d'où l'on pouvait faire les transports jusqu'à leurs ports par les chemins ordinaires, qui sont très-mauvais dans les riches terres de l'ouest.

Les avantages de la route des lacs attirèrent bientôt l'attention des colons industriels de l'ouest et leur firent sentir la nécessité de meilleurs moyens de transport de l'intérieur. L'Ohio construisit deux canaux, la Pensylvanie un, et l'Indiana un; tous servent à unir l'Ohio au lac Érié. Le canal de l'Indiana vient d'être achevé. L'Illinois vient d'établir un canal de Chicago, au fond du lac Michigan, à la tête de la navigation de la rivière des Illinois. Ces canaux sont plus ou moins sujets à manquer d'eau, inconvénient auquel il sera sans doute remédié; d'autres améliorations en feront des moyens de transport plus utiles qu'ils ne l'ont été jusqu'ici, et augmenteront considérablement le commerce des lacs.

Les chemins de fer sont venus à leur tour et serviront d'auxiliaire puissant au commerce des lacs. Ils sont éminemment propres à exercer une grande influence sur le commerce de l'ouest. Les grandes facilités qu'ils offrent pour le trafic léger, surtout pour le transport des passagers, et la disposition du terrain si favorable à leur construction, permet de les construire et de les maintenir dans des endroits où des canaux seraient impraticables faute d'eau, ou dans des endroits où le transport des objets lourds auxquels ils sont adaptés, ne suffirait pas pour les entretenir. Il y a quatre ans il n'y avait que deux chemins de fer établissant la communication entre les eaux des lacs et celles du Mississipi. Ils étaient tous deux situés dans l'Ohio, et reliaient Cincinnati avec Sandusky et avec Cleveland sur le lac Érié. Le chemin de fer de Galena était commencé à Chicago, et s'étendait la distance de quarante milles. Il y a maintenant trois chemins de fer entre Chicago sur le lac Michigan et le Missouri. L'un à Galéna, l'autre à *Rock Island*, et un autre à Alton près de l'embouchure du Missouri. D'autres chemins de fer sont faits et en voie de construction qui affecteront plus ou moins la direction du commerce de l'ouest; leur progrès depuis les quatre dernières années est sans égal; et quoiqu'ils soient maintenant arrêtés dans leur développement par la gêne des affaires monétaires, ils seront poussés sans délai pour faire face aux besoins légitimes d'un commerce croissant. En examinant la carte des chemins de fer, on verra que les chemins sont généralement dirigés vers les ports des lacs et ceux qui les établissent comptent sur ces ports pour y trouver le principal aliment de leurs transports.

L'effet des canaux et des chemins de fer est de faciliter les communications, d'étendre les établissements à distance des bords des eaux navigables, et de les répandre sur toute la surface du pays, en augmentant par là l'étendue du commerce. Il s'en suivra un accroissement dans la quantité des objets provenant de la partie du territoire qui a entretenu jusqu'ici son commerce par les lacs, et les mêmes relations s'étendront aux sections du pays qui étaient auparavant tributaires d'autres routes. Le chemin de fer de *Rock Island* est le premier qui ait uni les lacs au Mississipi. Il a été ouvert en février 1854, et a transporté une grande quantité de fret venant de cette rivière. Dans l'automne de 1853, j'ai parcouru depuis le Mississipi à *Rock Island* ouest 180 milles jusqu'au Ft. des Moines. Je n'ai rencontré qu'un petit nombre de personnes le long de cette route, mais ils attendaient l'ouverture des chemins de fer se dirigeant sur Chicago, comme la route de leur commerce. Et il est à remarquer que les habitants de l'ouest en général préfèrent la route des lacs pour des raisons faciles à comprendre.

On conviendra que la ville de New-York est le centre principal du commerce américain et que les produits de l'ouest qui prennent la route du Mississipi, doivent en grande partie être portés à New-York pour être vendus. Et comme la route des lacs a l'avantage d'un climat plus favorable, elle doit être préférée même avec des frais de transport plus considérables.

Le commerce du lard s'est presque borné jusqu'ici aux villes situées sur les rivières. Les chemins de fer en transporteront la plus grande partie aux ports sur les lacs, et au lieu de considérer Cincinnati et St. Louis comme les centres des grands établissements pour l'expédition de cet article, il faudra chercher à Milwaukie, Chicago, Toledo et Cleveland, les entrepôts pour l'expédition du lard et du bœuf.

Dans son habile rapport sur l'agrandissement du canal Erié de 1853, W. J. McAlpine, écuyer, alors ingénieur en chef de New-York, fait voir que le commerce du Mississipi au-dessus de l'embouchure de l'Ohio, sera dirigé sur les lacs, et par ce moyen assuré au canal Erié. Il s'éloignera sans doute plus ou moins de toute ligne de démarcation que l'on pourrait fixer par les circonstances communes aux opérations commerciales et à la nature des avenues qui lui seront ouvertes. En certains temps le Mississipi sera ouvert et les lacs fermés par la glace. La production et les besoins d'une section du pays produiront par temps un changement plus ou moins considérable dans la direction du commerce. Mais en tenant compte du coût du transport, du climat et du marché, il ne peut y avoir aucun doute que la grande masse du commerce suivra la route des lacs comme l'indique M. McAlpine. Tout tend de ce côté, et tous les progrès et les améliorations dans les moyens de transport se développent dans cette direction.

La diversion par des routes qui devront traverser les chaînes des Monts Alléghanies, ne peut affecter le volume du commerce des lacs.

La surface du territoire tributaire du commerce des lacs et situé à l'est de la rivière Missouri peut être évaluée à plus de 300,000 milles carrés, et celle qui se trouve à l'ouest du Missouri à 250 milles carrés. Cette dernière partie est encore une prairie inculte et à raison de la position intérieure ne pourra jamais expédier aux marchés de l'Atlantique que les produits agricoles qui ont le plus de valeur. Mais elle a un sol fertile et sera bientôt soumise à la culture, et elle devra contribuer bientôt largement à augmenter le volume du commerce de l'ouest par les lacs.

Sur les 300,000 milles carrés à l'est du Missouri il n'y en a pas plus d'un huitième qui soit établi. Malgré sa population éparsée et le surplus de sa production employé à pourvoir aux besoins de l'émigration considérable qui s'y porte, elle a fourni en 1853, une somme de tonnage à destination de l'est par le canal Erié, ainsi qu'on l'a dit plus haut de 1,213,690 tonneaux; et à destination de l'ouest par le même canal durant la même année une somme de tonnage de 261,752 tonneaux. L'accroissement du commerce destiné à l'est en a en moyenne plus que doublé le tonnage dans chaque période successive de quatre années, savoir : les trois périodes à compter de 1836, et entre 1848 et 1853, une période de cinq années, le tonnage a doublé. Il est difficile de conjecturer dans quelle proportion il continuera à augmenter par la suite. Le flot de l'émigration prend aujourd'hui de plus grandes proportions; des améliorations qui produiront une grande augmentation dans ce genre de transport viennent d'être mises en usage, et il y en a d'autres en voie d'exécution. Le canal Erié de New-York sera bientôt agrandi, et en diminuant les dépenses de la navigation entre les lacs et New-York augmentera le commerce des lacs, non seulement en étendant la surface qui fournira les produits, mais en embrassant une plus grande variété d'articles lourds et de grandes dimensions qui pourront maintenant souffrir le transport. D'après l'histoire du passé, et les anticipations de l'avenir, on peut calculer avec certitude que le tonnage se doublera d'ici à six ans et sera quadruple dans quinze ans. Vous remarquerez qu'il n'a pas été question spécialement du commerce de la rive nord des lacs, ni de celui que feront naître les richesses minérales du bassin du lac Supérieur. Si ce progrès se réalise, le tonnage du commerce dirigé à l'est, sera de cinq millions de tonneaux dans quinze ans, et celui allant à l'ouest de plus d'un million, et ce commerce ne sera encore qu'à moitié de son point de développement. Si ce commerce tel que l'on peut supposer qu'il existera dans quinze ans devait passer tout entier par le canal Erié (le commerce local du canal restant au même point qu'en 1853) les arrivages aux ports maritimes seraient trois fois plus considérables qu'ils ne l'auraient été en 1853, ou 7 millions et demi de tonneaux; et le mouvement total sur ce canal serait de 9 millions de tonneaux par an. Et quoiqu'agrandi comme on le projette aujourd'hui cette voie de communication serait trop rétrécie pour suffire commodément aux besoins d'un commerce aussi

vaste. Quinze ans ne sont pas trop longtemps pour se préparer à faire face aux besoins croissans de ce commerce, surtout lorsque les preuves de son accroissement probable sont si fortement indiquées par son histoire et les faits qui résultent de sa puissance d'expansion. Jusqu'ici les espérances les plus présomptueuses n'ont pas anticipé ses progrès.

En considérant ce sujet, il n'a pas été fait allusion au tonnage provenant des lacs, transporté par les chemins de fer, et se dirigeant vers les ports de mer ou en venant. A la vérité une partie de ce tonnage a été transportée par les chemins de fer, mais cela ne peut avoir aucune influence sur la partie du tonnage transportée par le canal d'Erié, qui est la base de mon raisonnement, à moins qu'il ne soit démontré que le tonnage par chemins de fer augmenterait par la suite dans la même proportion que sur le canal. Jusqu'ici le canal a été comparativement de petites dimensions et surchargé dans son trafic, qui éprouvera une grande amélioration sous le rapport des frais et de l'expédition du transport, lorsqu'il sera agrandi comme on le projette. On ne peut pas s'attendre à une semblable amélioration pour les chemins de fer, parce qu'il paraît généralement admis aujourd'hui que leurs taux de transport ont été trop faibles pour donner un profit suffisant; et par conséquent, tandis que les taux du canal diminueront, les taux des chemins de fer resteront stationnaires ou augmenteront, et il est probable que la base de notre raisonnement ne sera pas dérangée. Il ne serait pas raisonnable de prétendre qu'aucune amélioration dans le transport par le chemin de fer n'est à espérer. L'expérience enseignera sans doute le moyen d'en diminuer le coût; mais comme il a été dit plus haut, il faudra de très grandes améliorations pour les mettre en état de se maintenir avec les taux de fret établis jusqu'à ce jour. Mais il n'est pas à croire qu'il y ait des motifs raisonnables pour anticiper assez d'amélioration dans le coût du transport par les chemins de fer pour équivaloir à l'amélioration dans les taux du canal, lorsque le canal Erié sera agrandi suivant le plan maintenant suivi. Jusqu'ici j'ai pris le canal Erié pour terme de comparaison avec d'autres moyens de transfert pour ce commerce pour la raison, ainsi qu'on le verra ci-après, que c'est la seule voie qui pourra faire une concurrence sérieuse à l'entreprise projetée.

Les chemins de fer ont néanmoins transporté une quantité considérable de fret des lacs aux villes de l'Atlantique, et beaucoup de personnes supposent qu'ils remplaceront en grande partie les canaux et seront le mode de transport favori. Il est évident qu'on en est venu à cette conclusion sans réflexion, surtout quand il s'agit de grandes voies de commerce. Il existe sans aucun doute des localités considérables où un chemin de fer serait une amélioration plus profitable qu'un canal, comme voie de communication. Les chemins de fer sont d'une très grande utilité pour le transport d'articles lourds; mais ils le sont surtout pour celui des passagers ou d'articles légers, de grande valeur et susceptibles d'être endommagés; et si la proportion des gros articles est comparativement faible, le canal ne pourrait se soutenir bien, quoi qu'en même temps le chemin de fer prospérât. Il arrive ainsi que des chemins de fer près ou parallèles à des canaux transportent une quantité considérable de fret. Ainsi le chemin de fer central de New-York et Erié, et le chemin de fer central de New-York peuvent être regardés comme des exemples de cette sorte de commerce. Le chemin de fer central de New-York qui offre une route aussi favorable pour les lignes et les niveaux que l'on puisse en trouver pendant une aussi longue distance, est situé près du canal dans toute sa longueur, et environ d'un cinquième plus court. Il y a des articles qui peuvent être transportés sur un chemin de fer comme les articles de nature périssable, les provisions fraîches, les légumes, les fruits, etc., et les animaux vivants, auquel un canal n'est pas du tout propre ou convient mal. Les articles légers et de grande valeur et qui peuvent supporter un surcroît de prix en compensation de la rapidité des expéditions par chemin de fer prendront la voie ferrée de préférence au mouvement

plus économique mais plus lent du canal. Quand les prix des produits agricoles lourds et essentiels sont élevés, et particulièrement si le marché dans un état indécis ou agité, on peut s'attendre qu'il sera transporté plus ou moins par les chemins de fer, comme par exemple durant la dernière saison où l'on pense que les chemins de fer partant du lac Érié ont transporté plus de farine qu'aucune autre année. En outre dans cette latitude les canaux sont fermés pendant près de cinq mois par la glace, et durant ce temps tout le fret qui peut supporter le prix du transport par les chemins de fer leur sera donné; et à raison du haut prix des denrées, les chemins de fer en transporteront beaucoup plus qu'à l'ordinaire. Il faut par conséquent convenir que les chemins de fer trouveront un genre de fret qu'ils pourront transporter, et pourront faire de bonnes affaires nonobstant la concurrence des canaux; et ces deux moyens de transport peuvent réussir très-bien, lorsqu'il y a un trafic considérable dont chacun d'eux peut prendre la part qui lui convient.

Relativement au commerce dont il s'agit, il est à remarquer qu'il se compose en grande partie d'articles lourds et de grandes dimensions, dont la valeur généralement est telle qu'elle est affectée par la charge de transport, surtout si la distance est grande, et ne peut, dans la condition ordinaire du marché, supporter des frais additionnels un peu élevés, pour gagner quelques jours d'accélération dans le transport. Nous ne sommes pas laissés à des conjectures sur ce point, puisqu'il résulte du rapport de M. McAlpine cité plus haut, que la proportion du tonnage sur le canal Érié et sur le chemin de fer Grand Central de New-York pendant quatre ans, de 1848 à 1852, a été comme 32 sur le canal est à 1 sur le chemin de fer, et si le calcul porte sur les articles les plus lourds, la comparaison est trois fois plus favorable au canal. Cette proportion a sans doute été plus favorable au chemin de fer en 1853 et 1854, mais elle n'a pas varié assez pour modifier le principe que j'ai posé, savoir, que l'économie du transport assurera généralement au canal la grande masse du gros fret, et cela surtout si le canal est grand, et sa construction adaptée au transport le plus économique. Je doute qu'il existe un exemple de transport par canal et par chemin de fer consacré à un trafic général, qui présente une occasion plus favorable pour comparer les mérites relatifs de ces deux genres de transport, que celui que je viens de citer, et qui étant destiné à subvenir aux besoins du commerce particulier dont je parle, soit plus applicable au sujet de cette investigation. J'ai fait voir ce qui a eu lieu, avec un canal comparativement petit, et encombré de trafic outre mesure, et l'on peut inférer que le chemin de fer aura peu de chance d'obtenir le gros fret, lorsque le canal sera agrandi comme on le projette et que par là les frais de transports multipliés. L'économie du temps par les chemins de fer, sur les transports par eau, est d'autant plus importante que la route à parcourir est plus courte, tandis que pour les grandes distances, de Chicago à New-York par exemple, les délais inhérents au transbordement du fret d'un chemin de fer à un autre, prendrait en moyenne tant de temps, qu'on gagnerait peu sur la vitesse d'un *propeller* qui naviguerait entre ces ports sans transborder son fret.

Les chemins de fer traversant la chaîne des Alleghanies qui aboutissent respectivement à New-York, Philadelphie, Baltimore et Richmond, ne peuvent avoir qu'une faible influence sur le gros trafic qui tend à se porter vers les lacs, et ceux qui longent les lacs, parallèlement à la navigation de ces bassins, ne pourront jamais faire concurrence au lac pour le transport des articles lourds, excepté pour ceux qui seront expédiés lorsque la navigation des lacs est interrompue par la glace. La somme de ces transports dépendra de la condition du marché, et ne pourra jamais faire une impression sensible sur la quantité du commerce des lacs.

Le chemin de fer du nord de New-York, qui va d'Ogdensburg sur le St. Laurent au lac Champlain, a transporté une plus grande proportion de gros fret des lacs que les chemins ci-dessus mentionnés. Cela est dû aux circonstances

locales de ce chemin. Il transporte les produits agricoles des états de l'ouest pour en approvisionner le district du lac Champlain, et jusqu'à un certain point la partie nord de la Nouvelle Angleterre qui n'offre pas de voie de navigation (sans faire un grand détour) qui lui fasse concurrence. Cette condition (ainsi que je le ferai voir ci-après) sera sensiblement différente lorsque le canal projeté entre le St. Laurent et le lac Champlain sera mis en opération.

Les chemins de fer exercent une influence salutaire sur les grandes voies de commerce, par les avantages supérieurs qu'ils offrent pour le transport des passagers, et celui des articles de peu de poids et d'une grande valeur, ainsi que des objets qui, à raison de leur nature périssable ou particulière, exigent un transport rapide, et pour la quantité d'articles de toutes sortes que la condition du marché peut exiger lorsque la navigation est arrêtée par la glace; et de cette manière ils sont utiles aux intérêts de la navigation parallèle soit naturelle, soit artificielle. Et vu le caractère de la navigation dont il s'agit, on peut les considérer plutôt comme avantageux que nuisibles pour ses intérêts.

Deuxièmement.—Concurrence contre laquelle l'amélioration projetée par le Canada aura à lutter pour le commerce de l'Ouest.

Pour discuter les points de comparaison les routes devraient être définies; mais pour le moment la route définie pour le canal projeté ne sera pas discutée, et il sera admis, comme base de la comparaison, que depuis le pied du lac Ontario jusqu'à Whitehall la navigation sera, savoir :

Par canal.....	89 milles
Par rivière et lac.....	263 “
Total milles.....	
332	

On compte 120 milles pour le lac Champlain.

Le premier objet de rivalité qui se présente est le chemin de fer du nord de New-York et Ogdensburgh. La distance d'Ogdensburgh sur le St. Laurent, à Rouse Point, sur le lac Champlain, par ce chemin de fer est de 118 milles. D'Ogdensburgh à Rouse Point, par le St. Laurent et le canal projeté, la distance est,

Par le fleuve St. Laurent et Sorel.....	103 milles.
Par canal.....	69 “
Total.....	
172	

Le bâtiment arrivera à Ogdensburgh, et rien n'arrêtera la marche régulière par le fleuve et le canal, et pour tous les articles qui n'exigent pas une grande rapidité, il n'y a aucune raison de douter que le fret procédera jusqu'à Rouse Point, même s'il est déchargé en cet endroit pour un marché sur le chemin de fer central du Vermont. Pour trancher cette question, il convient de remarquer que suivant le rapport de l'ingénieur de l'état de New-York pour 1853, les frais de transport d'un tonneau de fret d'Ogdensburgh à Rouse Point par le chemin de fer étaient de $11\frac{7}{10}$ mills par mille, équivalant à \$1.38c. par tonneau pour tout le trajet. Ce taux ne permet aucun profit sur le capital dépensé pour la construction. Le coût du transport par le fleuve et le canal, en allouant un péage libéral sur le canal, n'excéderait pas les deux tiers du prix par le chemin de fer. Il est par conséquent évident que l'amélioration canadienne commanderait le commerce du lac Champlain, sauf une proportion comparativement petite qui nécessiterait un transport rapide. Il s'en suivrait que l'ouvrage projeté deviendrait la

voie du commerce entre les lacs de l'ouest et la plus grande partie de la Nouvelle-Angleterre y compris Boston et la partie Est du Massachusetts. Les chemins de fer se dirigeant à l'est de Rouse Point, Burlington et Whitehall, avec leurs nombreuses ramifications vers l'atlantique distribueraient et recueilleraient le commerce du lac Champlain. A partir de Whitehall, le chemin de fer qui passe par Rutland pour atteindre Boston est de dix milles plus court que celui d'Albany à Boston et est, dit-on, plus facile à exploiter. Il n'y a aucun doute, ainsi qu'on le verra ci-après, que les transports des lacs de l'ouest à Whitehall par l'ouvrage canadien peuvent s'effectuer à meilleur marché que des lacs à Albany, et par conséquent cet ouvrage accapatera le commerce de Boston et l'augmentera. En 1852, il a été transporté d'Ogdensburgh à Rouse Point 97,395 tonneaux de fret de l'ouest. La même année 120,000 tonneaux ont été transportés par le chemin de fer d'Albany à Boston, d'Albany à la frontière Est du Massachusetts. Il y a aussi une grande quantité de produits de l'ouest transportée par le cabotage d'Albany aux ports de la Nouvelle-Angleterre, qui serait distraite par l'amélioration projetée. En calculant ce qui passe par cette voie et le tonnage par chemins de fer mentionné plus haut, on peut évaluer sûrement que l'ouverture du canal projeté trouverait un trafic sur le lac Champlain de 300,000 tonneaux à destination de l'Est, et 50,000 tonneaux à destination de l'ouest par année. Le trafic à destination de l'ouest s'augmenterait probablement de 20,000 tonneaux par le commerce du lac Champlain en minerai et manufactures de fer, formant un total de 70,000 tonneaux pour l'ouest ou un total général de 370,000 tonneaux par année. Les riches mines de fer des bords du Champlain, et les vastes manufactures de la contrée située entre le lac Champlain et les côtes maritimes de l'Est, aussi bien que l'importance commerciale de la ville de Boston, et leur connexion avec le commerce de l'ouest dont elles dépendent, devront augmenter constamment le trafic par le lac Champlain, et lui donner une grande importance pour l'amélioration projetée. L'importance qui sera donnée, à ce trafic par le traité de commerce conclu dernièrement entre les Etats-Unis et le Canada, tendra aussi beaucoup à grossir son volume.

Je vais maintenant considérer les sources de concurrence pour le commerce des lacs de l'ouest qui cherche un marché sur l'atlantique, à New-York. Ce point est la destination de la plus grande partie de ce commerce, et il y parvient aujourd'hui en passant par le canal Erié. On sait que cette voie de navigation est en cours d'agrandissement et que les travaux seront achevés dans quelques années; sa capacité pour le transport sera par là augmentée de beaucoup, et les frais de transports diminués. Il ne paraît pas par conséquent qu'il soit nécessaire dans les circonstances existantes d'établir une comparaison avec le canal Erié tel qu'il existe aujourd'hui, et je vais entreprendre d'examiner la concurrence que l'on peut s'attendre à avoir à soutenir contre lui lorsqu'il sera agrandi comme on le projette.

Dans cet examen il devient nécessaire de considérer à quel point, soit Buffalo ou Oswégo, ce trafic sera pris par le canal Erié. Jusqu'ici Buffalo a été le point principal où se faisait le transbordement au canal Erié mais depuis plusieurs années Oswégo a gagné sur Buffalo, en conséquence, prétend-on, de l'introduction de *propellers* à vapeur à hélice sur les lacs, qui donnent plus de certitude pour la durée de la navigation. Buffalo aura plus d'avantages lorsque l'agrandissement du canal Erié sera achevé. D'un autre côté, si le canal Welland est agrandi de manière à admettre une navigation facile par canal pour les plus gros bâtiments adoptés à la navigation des lacs supérieurs, il est à présumer qu'Oswégo regagnera ce qu'il pourrait perdre par l'agrandissement du canal Erié. Si le canal Welland n'est pas agrandi, Oswégo perdra probablement sur Buffalo, attendu que les *propellers* de la dimension la plus convenable pour le transport économique sur les lacs supérieurs, ainsi que le prouve l'expérience des derniers temps, ne peuvent traverser ce canal tel qu'il est, ainsi qu'on le

verra par le tableau A de l'appendice. Il est donc posé, comme nécessaire à la comparaison qui suit, que le canal Welland sera agrandi, de manière à recevoir des *propellers* jaugeant de 600 à 700 tonneaux. (Il est entendu que les canaux de l'état de New-York, d'Oswégo et de Buffalo à Albany doivent être agrandis également.) Buffalo a sans doute contrôlé une grande partie du trafic des lacs par son marché, qui est beaucoup plus important pour ce commerce que tout autre à l'ouest de New-York. Vû les améliorations dont doivent profiter probablement Buffalo et Oswégo, on ne doit pas s'attendre à ce que leurs avantages relatifs subissent un changement considérable. En envisageant la question de transport seulement, Oswégo aura probablement quelque avantage sur Buffalo, et par conséquent le point de comparaison sera atteint en considérant Oswégo comme le port où le fret passera des bateaux du canal Erié aux vaisseaux des lacs et réciproquement. Nous sommes donc sur le même pied quand au trafic des lacs jusqu'au bas du lac Ontario. C'est donc à ce point que doit commencer la concurrence pour le trafic à destination de New-York.

L'emploi de *propellers* à vapeur sur les lacs, augmente l'importance d'ouvrir le Canada de manière à ce que les vaisseaux des lacs puissent passer d'une voie de navigation naturelle à une autre. Ils portent avec eux leurs moyens de propulsion, et sont prêts à naviguer sur les lacs, les rivières ou les canaux sans le secours d'une force extérieure. Il n'est pas besoin de remorquage, par conséquent ni forcé de vapeur ni attelage n'ont besoin d'être prêts à servir lorsqu'ils entrent dans le canal ou la rivière.

En examinant le coût du transport, je prendrai les taux ordinaires qui paraissent donner une rémunération raisonnable, et non les taux qui fluctuent au-dessus et au-dessous de l'échelle et qui sont affectés par des circonstances variables, qu'il n'est pas nécessaire d'apprécier dans cet examen; il n'est pas essentiel non plus de s'occuper du prix du fret de plusieurs articles. La farine est un article important du commerce des lacs qui fournira une bonne base de comparaison, et sera par conséquent considéré comme suffisant pour l'objet dont il s'agit.

Le prix du transport de la farine par *propellers* de Chicago à Buffalo, est souvent de vingt-cinq cents par baril. Ce taux, de l'avis de navigateurs très expérimentés est une compensation suffisante pour les affaires, payant les dépenses courantes et donnant un retour pour le capital placé sur le vaisseau. La distance est de (1,100) onze cent milles. En comptant en chiffres dix barils, au tonneau (égal à 2,160 livres) le coût du transport est de 2.27 *mills* par tonneau par mille, ou une fraction de moins qu'un quart de cent par tonneau par mille. On peut prendre 30 cents par baril pour ce transport comme une base libérale de toute comparaison exigée par le sujet en question. A ce taux le coût par tonneau par mille est de 2.27 *mills* ou presque 2½ *mills*. Le voyage est plus long en descendant par le St. Laurent, et le lac Champlain; il n'y a pas de nouvelles dépenses pour charger ou décharger, ni de délais dans les ports, et le prolongement du voyage est un élément propre à réduire le taux par mille. Le courant qui existe dans le St. Laurent est favorable au tonnage le plus considérable, et avec des canaux aux rapides de la rivière, il n'offrira pas plus de risques et probablement il en offrira moins que par les grands lacs. Le lac Champlain est étroit et aussi sûr qu'un canal pour les bâtiments qui feront cette navigation. On peut donc estimer sûrement que l'on peut continuer le voyage depuis le bas du lac Ontario jusqu'à Whitehall au taux de 2½ *mills* par tonneau par mille, par la navigation naturelle y compris l'assurance sur le St. Laurent et le lac Champlain.

Il est impossible de fixer avec la même précision le coût du transport par les canaux, à cause de l'incertitude des taux de péage. Suivant le rapport de l'auditeur des canaux de l'état de New-York sur les taux, le trafic et le tonnage pour 1853, le taux de péage sur la farine était de 6 *mills* par tonneau de 2000-lbs. par mille pour les années 1851 1852 et 1853, ou 23 cents par barril de farine de

Buffalo à Albany. Le coût moyen du transport, y compris les péages, a été en 1851 de 49 cents, en 1852 de 53 cents et en 1853 de 56 cents par baril de farine. Le taux de transport le moins élevé a été de 43 cents par barril en août 1851, et le plus élevé de 74 cents en octobre 1853. La moyenne pour les trois années est une fraction au-dessous de 14 *mills* par mille, suivant les taux indiqués par M. McAlpine, ingénieur de l'état pour 1852. Il n'a pas été rapporté de taux moins élevés que ceux qui viennent d'être indiqués, et par conséquent on peut regarder 14 *mills* comme étant le coût de transport, y compris les péages, au taux maintenant établi pour la farine sur le canal Erié.

L'agrandissement du canal Erié une fois terminé, le coût du transport diminuera. On a vu que le taux de péage se monte à 6 *mills* par tonneau par mille sur le canal actuel, et si l'on compte dix barils pour un tonneau, le péage est de 6.48 presque 6½ *mills* par tonneau par mille. Le baril de farine est de 216 livres. Le fret sur le canal actuel, non compris le péage, est presque de 7½ *mills* par tonneau par mille, en comptant dix barils au tonneau. L'augmentation du tonnage, amènera très probablement une réduction du péage surtout s'il y a concurrence à faire. Il est impossible de conjecturer ce qu'elle sera. J'ai supposé qu'elle ne pourrait arriver au point de réduire le fret et le péage sur le canal agrandi, au-dessous de 8 *mills* par tonneau par mille. Cela réduirait le coût du transport d'un baril de farine par le canal Erié entre Buffalo et Albany (comme en 1835) de 56 cents à 31½ cents, y compris le péage. On peut donc prendre 8 *mills* par tonneau par mille, comme une bonne base de comparaison du transport par canal par le canal Erié agrandi.

Si l'agrandissement du canal Erié réduit le fret dans cette proportion, ce canal occupant une surface sectionnelle environ comme 3 est à 1 de l'ancien canal, il est à propos d'examiner quelle sera la comparaison avec le canal projeté pour les vaisseaux, qui aura trois fois la dimension ou la surface du canal Erié. Il n'y a aucun doute que le coût du transport sera en faveur du canal de vaisseaux, mais le coût de sa construction pourra être plus élevé par mille pour ce dernier, pourvu que les mêmes facilités se rencontrent. Je n'ai pas les moyens d'examiner cette question, mais d'après ce qui a été fait, il n'y a pas beaucoup raison de supposer que le canal des vaisseaux entraînera une beaucoup plus grande dépense par mille que le canal Erié lorsqu'il sera agrandi; si non, il serait raisonnable en établissant la comparaison de fixer le transport à au moins un *mill* de moins sur le canal des vaisseaux que sur le canal Erié agrandi, et d'allouer encore autant pour les péages que sur le lac Erié. La question des taux, néanmoins, dépend de la quantité de tonnage dont on sera assuré. Et pour plus grande sûreté, il est mieux d'évaluer le coût du transport par canal, y compris les péages, comme égal dans les deux cas. En ceci, il est fait en faveur du canal Erié agrandi, une concession qui peut bien ne pas se réaliser et qui probablement ne se réalisera pas.

No. 1.	{ Du pied du lac Ontario à Whitehall, navigation naturelle par rivière et lac..... Navigation par canal, tout ensemble..... 263 milles à 2½ <i>mills</i> 69 " à 8 " d'Oswégo à l'Hudson	263 milles.
		69 "
		72.30
		55.2 \$1.27.5
		209 "

(Voir le rapport de l'ingénieur de l'état pour 1852, page 140.)

No. 2.	{ D'Oswégo à l'Hudson par le canal agrandi, 209 à 8 <i>mills</i> par mille..... Transbordement, droits de port, et pertes résultant du maniement du fret.....	\$1.67.2
		20 \$1.87.2

Le tableau ci-dessus fait voir que le canal des vaisseaux aura une ample marge pour accaparer la partie du commerce des lacs qui approvisionnera les côtes et les débouchés à l'est du lac Champlain, ainsi qu'il a été dit plus haut. Le même principe de calcul établit le coût d'Ogdensburgh à Rouse Point à 83½ cents par tonneau ou 8½ cents par baril de farine, tandis que le chemin de fer devra charger 13 cents, ce qui ne donne aucun intérêt sur le coût de construction.

Depuis le bas du lac Ontario jusqu'à la rivière Hudson; *Le canal Champlain, tel qu'il est à présent.*

No. 3.	{	263 milles de navigation naturelle.	
		263 à 2¼ <i>mills</i>	72.3
		69 milles de navigation de canal de vaisseau à 8 <i>mills</i>	55.2
		65 milles canal Champlain à 14 <i>mills</i>	91.0
		Transbordement à Whitehall, droits de port, et pertes résultant du maniemment du fret, même qu'à Oswégo.....	20 \$2.38.5

Différence en faveur du canal Erié agrandi depuis Oswégo, 41 cents par tonneau, soit 5 cents par baril de farine. C'est moins que la différence entre les taux moyens de 1851 et 1853, et fait voir que dans les saisons où il y a la plus grande presse d'affaires, elle serait partagée entre les deux routes.

Du bas du lac Ontario à la rivière Hudson; *le canal Champlain agrandi comme le canal Erié.*

No. 4.	{	Charges jusqu'à Whitehall, comme No. 1.....	\$1.27.5
		Transbordement comme le No. 1.....	20
		65 milles de canal de bateau agrandi à 8 <i>mills</i> . 52	\$1.99.5.

Différence en faveur du canal Erié, 12³/₁₀ cents par tonneau, ou 1¼ cent par baril de farine; ce qui montre ces route comme concourant de très près l'une avec l'autre, en laissant à un faible degré la préférence au canal Erié.

Du bas du lac Ontario à la rivière Hudson; *le canal Champlain rendu propre au passage des vaisseaux.*

No. 5.	{	Charges jusqu'à Whitehall, comme dans le No. 1...	\$1.27.5
		De Whitehall à Albany, canal de vaisseau, 68 milles à 8 <i>mills</i>	20 \$1.79.5

Différence en faveur de la route par le canal et le lac Champlain 7.7 cents par tonneau, ou presque 1 cent par baril de farine. Ici encore les routes concourront de très-près en laissant l'avantage à un faible degré en faveur de la route canadienne.

Il est à propos de faire remarquer que dans sa condition actuelle, la rivière Hudson, entre Troy et un point situé à environ 20 milles au-dessous, n'offre pas une profondeur suffisante pour le passage de vaisseaux du tirant d'eau que l'on propose pour le canal des vaisseaux projeté, et aura besoin d'être améliorée. Cette amélioration est projetée depuis longtemps, et quelques efforts ont été tentés pour l'effectuer, mais jusqu'ici il n'a été rien accompli ou presque rien. Si cet ouvrage était fait, il serait très avantageux au vaste trafic qui passe par cette partie de la rivière, et spécialement aux intérêts commerciaux des villes de Troy et Albany. L'eau navigable jusqu'à la mer s'étend aujourd'hui jusqu'à Troy, et l'on croit qu'une amélioration qui permettrait la navigation des vaisseaux des lacs supérieurs est facilement praticable, et sans doute elle sera bientôt effectuée. A partir d'un point situé à 12 ou 14 milles au-dessous d'Albany le chenal de l'Hudson est à un haut degré adapté à la navigation de vaisseaux même beaucoup plus forts que ceux que l'on propose.

Il résulte de ce qui précède :

1. Que si le dit canal Champlain n'est pas agrandi, ce qui est le point de vue le plus défavorable, la différence contre l'amélioration canadienne sera de cinq cents par baril de farine jusqu'à Albany.

2. Qu'avec le canal Champlain agrandi comme le canal Erié, la différence contre l'amélioration canadienne sera de 1¼ cent par baril de farine jusqu'à Albany.

3. Que si le canal Champlain est rendu navigable pour les vaisseaux, et en évitant tout transbordements, la différence en faveur de l'amélioration canadienne sera presque d'un cent par baril de farine.

En poussant plus loin le calcul sur les prémisses posées ci-dessus, on trouve que le cent du transport d'un baril de farine de Chicago à New-York, (tous les canaux étant rendus navigables pour les vaisseaux) serait de 61 cents. Et lorsque les améliorations projetées seront achevées et en pleine opération, le transport pourra être effectué probablement pour 55 cents et peut-être pour 50 cents, sans transbordement.

La distance par navigation naturelle est de.....	1758 milles.
“ “	artificielle..... 167 “

Distance totale..... 1925

Le voyage de Chicago à New-York pourrait se faire par *propeller* en 13 jours. La route canadienne ferait économiser à peu près le temps perdu par le retard nécessaire pour le transbordement à Oswégo ou Buffalo.

Dans la 2^e et 3^e comparaisons, les deux routes seraient presque si égales qu'une concurrence active pourrait être faite pour le commerce de New-York.

Dans la première comparaison pour le commerce de New-York, la route canadienne pourrait soutenir la concurrence dans les temps où le fret serait élevé et ferait disparaître la légère différence existant contre elle, et s'assurer alors d'une bonne partie de ce commerce. On observera que dans les comparaisons précédentes on n'a rien alloué pour le transport supérieur et par conséquent plus économique par un canal de vaisseaux trois fois plus grand avec des écluses adaptées à des vaisseaux de 600 tonneaux au lieu de 200. Quant aux péages ils seront probablement les mêmes, et ont été envisagés comme tels.

Jusqu'ici le sujet a été envisagé sans tenir compte de la pression d'affaires sur le canal Erié que le commerce rapidement croissant des lacs doit certainement causer, et qui augmentera nécessairement les frais de transport. Mais on peut prévoir que cet accroissement du trafic conduira à une réduction des péages si l'état de New-York considère qu'il est de son intérêt de le retenir autant que possible sur ce canal. La réduction des péages sur une route conduirait à une réduction correspondante sur l'autre, et la comparaison donne les mêmes résultats. Néanmoins d'ici à ce que ces améliorations soient achevées et en pleine opération, le commerce des lacs aura pris de telles proportions qu'aucune jalousie n'est à éprouver, attendu que les deux routes seront rémunérées par leurs parts respectives, si l'on fait attention surtout à son développement progressif. (La suite de ce rapport contiendra d'autres remarques ayant trait à ce point.)

Troisièmement.—Je vais maintenant traiter la troisième section de ce rapport.

Dimensions de canal et d'écluses les mieux adaptées à la navigation.

A l'égard des écluses, leurs dimensions devraient être telles qu'elles laisseraient passer commodément les vaisseaux les mieux adaptés aux voies de navigation qu'elles font communiquer ensemble. La première question est donc celle-ci : quelle est la dimension des vaisseaux qu'il faudra accommoder. Le canal de vais-

seaux et les écluses du Sault Ste. Marie que l'on construit maintenant, et qui sont destinés à établir la communication entre le lac Huron et le lac Supérieur à deux écluses d'élévation larges de 70 pieds et longues de 350. Ce canal a environ $\frac{1}{2}$ de mille de longueur. Il est fait pour le passage de bateaux à vapeur à passagers à roues latérales. Ce canal étant très court et n'ayant que deux écluses, il convient parfaitement dans ce cas de l'adopter à ce genre de bateaux à vapeur. Le canal de Welland n'est pas fait pour les bateaux à vapeur à roues latérales, et il n'est aucun besoin que ces bateaux y passent. La longueur de ce canal et le nombre des écluses interdisent tout objet profitable ou utile dans le transport de passagers par cette voie de navigation.

Les bateaux à vapeur à roues latérales qui transportent les passagers descendent le St. Laurent et reviennent par une partie des canaux du St. Laurent. Ils n'exigent pas des écluses aussi longues que les *propellers* de la plus forte classe qui navigent sur les lacs supérieurs. Mais les roues latérales exigent des écluses plus larges que les *propellers*. Est-il probable que le canal projeté entre le St. Laurent et le lac Champlain aura besoin d'écluses de la largeur nécessaire pour les vapeurs à passagers ayant des roues latérales? Je ne le pense pas. Il est même douteux qu'ils puissent continuer à naviguer entre Ogdensburgh ou Prescott et Montréal, lorsque le chemin de fer maintenant en voie de construction le long du St. Laurent sera mis en opération. Les chemins de fer remplaceront entièrement cette classe de bâtiments, excepté dans les endroits où ils auront un grand espace et la meilleure navigation naturelle; et même dans ce cas le chemin de fer réduira considérablement leur importance et leur utilité, là où cela sera praticable et où il y a assez d'affaires pour l'entretenir. J'ai cité le Sault Ste. Marie comme un cas où le peu de longueur du canal et le petit nombre d'écluses joignant ensemble une navigation par les lacs très étendue des deux côtés, font qu'il est très important de pourvoir au passage des grands vapeurs à roues latérales qui navigent sur ces lacs. Ces circonstances sont tout-à-fait différentes au canal Welland où la longueur du canal et le nombre des écluses sont trop considérables pour admettre l'idée de bâtiments de passagers. Et je ne pense pas qu'il y ait lieu de supposer que des vapeurs à passagers trouveraient de l'emploi à transporter des passagers entre le lac Ontario et le lac Champlain. On peut dire qu'il serait commode d'y faire passer quelquefois des vapeurs de ce genre. A cela l'on peut répondre que ces occasions arriveraient rarement et ne compenseraient pas pour le péage des vaisseaux de fret qui seraient incommodés par l'usage d'une écluse plus large qu'ils n'exigent. La grandeur de l'écluse ne devrait pas être plus que suffisante pour le passage commode du plus gros vaisseau qu'il s'agit d'accommoder. Il passera cette écluse avec le moins de délai. Je pense donc que c'est pour le fret et non pour les passagers qu'il faut construire l'amélioration projetée.

L'année dernière on a fait quelques essais pour adopter des hélices latérales aux vaisseaux, mais autant que j'ai pu l'apprendre, ce moyen de propulsion pour les vaisseaux de fret n'a pas été accueilli avec faveur par les navigateurs expérimentés, et ne promet pas de remplacer l'hélice ordinaire qui dérange moins le chargement et permet un meilleur arrimage. Si les hélices latérales étaient adoptées pour un grand nombre de vaisseaux, il faudrait une écluse plus large que pour l'hélice ordinaire. Autant que j'ai pu m'en informer, il ne paraît pas qu'il y ait assez de probabilité que l'on fasse usage de ces hélices latérales pour justifier la dépense et l'incommodité pour les autres vaisseaux qu'il faudrait encourir pour pourvoir à leur passage. Et le *propeller* à hélice paraît être le vaisseau qui doit régler la grandeur de l'écluse.

J'ai obtenu une liste de 48 *propellers*, avec leurs principales dimensions, et plusieurs détails qui sont indiqués dans un tableau, voir le tableau A., ci-annexé. Il n'y a que (11) onze de ces *propellers* qui puissent passer les écluses du canal Welland. La plupart de ces *propellers* sont employés dans la navigation de

lacs supérieurs. Le tableau n'en indique que deux qui jaugent moins de 300 tonneaux. Le plus grand porte 850 tonneaux. Le plus grand nombre varie d'un peu moins de 400 tonneaux à un peu plus de 600. Le plus long est de 242 pieds, "L'Iowa;" son tonnage réel est de 720 tonneaux, il tire $11\frac{1}{2}$ pieds d'eau chargé. "L'Oriental" a 234 pieds, tonnage réel 850 tonneaux, ($2\frac{1}{2}$ plus large) tirant d'eau chargé $10\frac{1}{2}$ pieds d'eau. Le "Plymouth" a 225 pieds de longueur (tirant d'eau chargé non constaté), et porte 700 tonneaux. Ces vaisseaux ne peuvent porter une cargaison complète que dans le temps où l'eau des lacs est à sa plus grande élévation. Il arrive presque tous les ans qu'en certains temps les vaisseaux tirant plus de $9\frac{1}{2}$ pieds d'eau ne peuvent passer les battures de la rivière St. Clair. Par conséquent ceux qui ont un plus fort tirant d'eau doivent charger moins pesant que leur capacité, ou sont obligés de l'alléger lorsqu'ils atteignent les battures ou d'entrer dans des havres qui ont assez d'eau. Les deux ports les plus importants des lacs pour le tonnage à la sortie sont Chicago et Toledo. L'entrée du havre de Chicago est tenue ouverte par des excavations, de manière à ce que les vaisseaux tirant 10 pieds d'eau peuvent y entrer pendant la plus grande partie de la saison de la navigation. Toledo est situé sur la rivière Maumec, et 9 pieds d'eau est la plus grande profondeur sur laquelle on puisse compter, bien qu'en certains temps, les vaisseaux puissent y entrer avec $10\frac{1}{2}$ pieds d'eau. La rivière du Détroit contient plus d'eau et les vaisseaux qui peuvent passer les battures de la rivière St. Clair parviennent aisément au Détroit.

Dans les recherches que j'ai pu faire pour connaître la profondeur d'eau que les vaisseaux peuvent trouver pour atteindre sûrement les havres des lacs supérieurs, j'ai constaté assez de diversité d'opinion parmi les navigateurs. L'opinion varie entre $8\frac{1}{2}$ pieds et $11\frac{1}{2}$ pieds. Il est admis, néanmoins, par ceux qui admettent $11\frac{1}{2}$ pieds, que l'allègement est souvent nécessaire, et l'on considère que cette circonstance diminue de beaucoup les profits, et retarde les voyages. C'est un fait important, que l'époque la plus ordinaire des hautes eaux (indépendamment des crues et baisses qui arrivent périodiquement dans une série d'années) est le milieu de l'été, et celle des basses eaux, le printemps et l'automne. Ces dernières saisons sont celles où il y a le plus de fret à transporter. Il est admis généralement que les plus gros vaisseaux ne peuvent prendre des chargements complets que lorsque les lacs sont dans les conditions les plus favorables, et qu'alors même ils ne peuvent entrer que dans les ports qui ont le plus de profondeur. Autant que j'ai pu le constater, il paraît que l'opinion la plus générale est que la plus grande classe de *propellers*, tant sous le rapport de la longueur que du tirant d'eau, n'a pas réussi aussi bien pour l'économie du transport que ceux de moindres dimensions. L'opinion la plus certaine que j'ai pu obtenir est qu'un tirant d'eau de 9 pieds à $9\frac{1}{2}$ pieds d'eau est le plus fort que l'on puisse adopter avec profit pour l'usage général, et que 10 pieds est l'extrême limite que l'on doit atteindre et seulement pour les meilleurs ports. Plusieurs navigateurs très expérimentés sont d'avis que le *propeller* "Portsmouth," dans ses traits principaux, est le meilleur modèle pour l'usage général et l'économie du transport; il a 175 pieds de longueur, un tirant d'eau de $9\frac{1}{2}$ pieds, et porte 5,000 barils de farine; quelques-uns voudraient ajouter 5 pieds, d'autres 15 pieds à sa longueur. Cette dernière addition lui donnerait 190 pieds de longueur et en augmentant un peu sa largeur, il pourrait porter 6,000 barils. Il y a des objections à une plus grande longueur, à cause de l'augmentation de poids nécessaire pour donner la force requise dans un vaisseau d'une aussi faible profondeur que celle qu'il peut adopter pour la navigation des lacs.

A toutes ces objections l'on peut répondre que l'extension que prend le trafic des lacs conduira à l'amélioration des havres et au creusement des battures de la rivière St. Clair, et à augmenter la profondeur de l'eau de manière à admettre des vaisseaux d'un plus fort tirant d'eau et par conséquent à faire disparaître l'ob-

jection à une plus grande longueur. D'après ce qui a été fait, il est difficile de savoir ce qui ne sera pas accompli pour l'amélioration de la navigation, quand il s'agit d'aussi grands intérêts, et ce qui semble aujourd'hui la meilleure dimension pour l'économie du transport se trouvera peut-être bientôt infiniment trop petit ; sauf en autant que les circonstances peuvent nous permettre de juger de la probabilité des améliorations, il semble qu'il n'y a aucun moyen d'en arriver à une conclusion satisfaisante à l'égard de l'anticipation de l'avenir. La question est donc de savoir s'il y a des espérances raisonnables que la navigation des lacs sera sensiblement améliorée. D'après ce que je connais des havres des lacs, je ne prévois pas un grand changement dans leur profondeur ; mais il est probable qu'on y effectuera quelque amélioration.

Il ne convient pas de donner aux écluses des dimensions plus que suffisantes pour le passage des vaisseaux ; tout accroissement de dimensions au-delà de ce qui est absolument nécessaire, entraîne des délais inutiles en emplissant et vidant et en maniant les portes, et nuit d'autant à la navigation.

Eu égard à la condition actuelle de la navigation des lacs, dans ses rapports avec cette amélioration, je crois que l'on obtiendrait le transport le plus économique en disposant le canal pour le passage de *propellers* de 500 à 600 tonneaux ; ce que l'on réaliserait au moyen d'une écluse de 200 pieds de long, 36 pieds de large, et d'une profondeur suffisante pour faire flotter un vaisseau tirant 9½ pieds d'eau. Il n'est pas probable qu'on ait besoin de faire usage de vaisseaux trop larges pour passer par une écluse de 36 pieds de largeur, en autant qu'on peut le voir par l'appendice A. (et ce tableau indique presque tous si non tous les *propellers* qui naviguent sur les lacs supérieurs.) Il n'y en a que six sur les 48 qui ne pourraient pas passer par les écluses des canaux du St. Laurent, d'autres ne pourraient pas porter un chargement complet, mais passeraient avec dix pieds d'eau, et c'est plus qu'ils ne tirent généralement. Il s'en suit que les écluses des canaux du St. Laurent ont des dimensions suffisantes pour le passage des vaisseaux des lacs qui sont considérés comme les mieux adaptés à la navigation actuelle des lacs. S'il devient jamais nécessaire de les agrandir il sera temps de s'en occuper quand le besoin s'en fera sentir.

Pour les besoins de la navigation actuelle je pense que des écluses de 200 pieds de long avec une profondeur de 10 pieds d'eau et 36 pieds de large suffiraient pour les *propellers* adaptés au transport le plus économique qui se puisse effectuer. La-dessus je recommande que les murs de côté des écluses eussent une élévation suffisante pour admettre un pied d'eau de plus, pour le cas où il serait nécessaire d'y pourvoir. Une largeur de plus de 36 pieds n'est pas nécessaire, à moins qu'on ne croie nécessaire de pourvoir au passage de vapeurs à roues latérales, ce qui ne paraît pas probable ; et si cela n'est pas nécessaire, les écluses ne devraient pas être plus larges, parce que cela serait un désavantage pour ce qui doit faire la grande affaire de la navigation, savoir le fret par vaisseaux à voiles ou à hélices. Si le principal trafic doit consister dans le fret, comme je n'en doute pas, il n'est pas besoin de vapeurs à roues latérales ; car il est bien établi maintenant sur les lacs supérieurs que les *propellers* sont décidément plus économiques et les vapeurs à roues latérales ne peuvent se soutenir que lorsqu'une grande partie de leur trafic consiste dans le transport des passagers. Si l'on jugeait à propos de pourvoir pour des vaisseaux d'une plus grande longueur, soit trente pieds, on pourrait le faire pour environ quatre mille dollars par écluse. Cette longueur additionnelle peut être ajoutée à une époque subséquente, lorsque la nécessité s'en fera sentir. Il ne faut pas cependant perdre de vue qu'on ne peut jamais le faire aussi bien ni aussi commodément que lors de la construction première ; et quoique je sois persuadé que 200 pieds ou au plus 210 pieds suffiront pour subvenir aux besoins de la navigation, il est possible qu'une plus grande largeur soit jugée convenable ultérieurement, dans le cas des améliorations que j'ai mentionnées ; et cette

impression détruirait l'idée d'un ouvrage complet et nuirait à la confiance qu'on pourrait avoir de son application parfaite à l'objet qu'il s'agit d'accomplir. On doit donc voir qu'il y a conflit sur ce point, qu'il reste des doutes, et comme l'intérêt enfin est considérable, il est peut-être plus sage d'adopter les vues les plus libérales. Et bien que j'aie des doutes sur la nécessité de ces dimensions, je dois convenir, qu'en vue des probabilités, je suis disposé à recommander (230) deux cent trente pieds comme la longueur convenable pour les écluses (la distance entre les deux portes est considérée comme la longueur) et une profondeur suffisante pour les vaisseaux tirant 10 pieds d'eau.

Il n'y a qu'un petit nombre d'écluses sur le canal projeté, mais comme cette question se rattache nécessairement au canal et aux écluses qui existent déjà, et qui doivent être rendus conformes à ce qui est nécessaire pour rendre la navigation complète, il était nécessaire d'examiner le sujet avec beaucoup de soin.

J'ai dit qu'il n'était pas nécessaire de déranger les écluses des canaux du St. Laurent pour le moment; mais les écluses et le canal Welland (suivant les instructions que vous m'avez adressées) doivent être agrandis. Ces travaux seront nécessaires, indépendamment de l'amélioration projetée du St. Laurent, pour permettre au canal Welland de soutenir une concurrence vigoureuse avec le canal Erié, lorsqu'il sera agrandi comme il le fait maintenant. Comme je l'ai déjà fait observer, les grands *propellers* dont l'usage vient d'être introduit sur les lacs supérieurs, sont construits pour diminuer les prix du transport, et si l'on y ajoute les avantages que procurera le canal Erié agrandi, la route du canal Welland dans sa condition actuelle deviendra inférieure, comme voie de transport à celle du canal Erié. Le canal Welland doit donc être agrandi pour la conservation de son propre trafic.

Canal.—La profondeur d'eau du canal devrait être au moins d'un pied plus grande que celle de l'écluse, et si l'écluse est destinée pour des vaisseaux tirant dix pieds d'eau, le canal devrait avoir 11 pieds. La largeur du canal à la surface de l'eau devrait être $3\frac{1}{2}$ fois celle de l'écluse, comme minimum dans les tranchées profondes ordinaires, et augmenter jusqu'à 4 et 5 fois la largeur de l'écluse, lorsque la situation le permet avec une dépense raisonnable. La largeur à la surface de l'eau est par conséquent évaluée approximativement à (124) cent vingt quatre pieds dans les tranchées profondes, et la largeur au fonds à 80 pieds. Ceci donne aux berges des pentes de deux dimensions horizontales pour une de verticale de chaque côté. Sur la route proposée le terrain permet dans la plus grande partie de la distance de donner à la surface de l'eau une largeur de 150 à 250 pieds; ce qui améliorera beaucoup la navigation.

Le canal Welland aussi bien que ses écluses, est beaucoup trop petit pour y faire passer commodément et économiquement les vaisseaux des dimensions pour lesquelles il faut pourvoir, et il devrait être agrandi. Parmi les canaux du St. Laurent, celui de Cornwall a 150 pieds de largeur, et celui de Beauharnois 120 pieds, avec de bonnes lignes de direction, et sont bien adaptés à la navigation projetée, surtout le premier. Le canal de Lachine, quoique techniquement parlant la largeur soit la même que celle du canal de Beauharnois, n'est pas en général aussi grand. Pour subvenir à un grand trafic dans le canal de Lachine, il serait indispensable de l'agrandir ou de diminuer les dérivations d'eau qu'on y fait pour les moulins. Je me plais à parler des canaux de Cornwall et de Beauharnois comme de beaux exemples de ce genre d'amélioration. Les quatre canaux courts du district de Williamsburg sont trop petits pour la navigation proposée. Je suppose, néanmoins, que ces canaux ne servent pas beaucoup pour la navigation descendant le fleuve, parce que le chenal naturel du fleuve permet aux vaisseaux, particulièrement aux vaisseaux à vapeur, de sauter avec sûreté les petits rapides; c'est pour le retour que ces canaux sont les plus nécessaires, et par conséquent leur agrandissement est d'une moindre importance, et l'on peut s'en dispenser. A tout considérer il ne paraît pas que les canaux du St. Lau-

rent manquent à un degré important de la capacité nécessaire pour le passage des vaisseaux de la classe dont il s'agit, au moins en autant qu'il est nécessaire aujourd'hui, et jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de pourvoir au passage de vaisseaux de plus de 600 tonneaux.

Quatrièmement.—Commerce des bois et autres produits du Canada.

D'après un tableau fourni par M. Dawson, il paraît que le commerce des bois en 1852 a consisté en bois carré et madriers, planches et bordages, (y compris le district à l'ouest de Toronto) réduits à la mesure de planche comme suit :

Exporté aux Etats-Unis	159,593,000
Apporté à Québec	567,595,000
Total... ..	727,188,000

Il n'est pas tenu compte dans ce tableau des bois dont il a été disposé dans d'autres marchés. A 600 pieds, mesure de planche, par tonneau, il a été apporté à Québec des espèces ci-dessus mentionnées 945,990 tonneaux.

Autres articles, comme mâts, douves, rames, liens, genoux, billots de sciage, bardeaux, et bois à lattes, calcul approximatif de la quantité apportée à Québec 30,000

Total..... 975,990

Cette évaluation est considérée par M. Dawson comme étant trop faible, d'où j'infère que la quantité réelle a excédé un million de tonneaux.

Le rapport sur le commerce et la navigation pour 1853 fait au gouvernement canadien par M. Hincks inspecteur-général, donne 2,945,536 louis courant comme étant la valeur des importations des Etats-Unis durant cette même année. Le traité de commerce passé récemment aura sans doute l'effet d'augmenter considérablement ce commerce, et plus particulièrement la branche de ce commerce qui serait ouverte par une communication avec le lac Champlain et par ce lac avec les états de la Nouvelle Angleterre. En référant aux tables du rapport plus haut mentionné, on verra que le trafic venant des Etats-Unis embrasse en grande partie la classe d'articles qui comporte le plus fort tonnage relativement à sa valeur.

L'avantage le plus important que le Canada retirera de l'amélioration projetée, consistera soit à ouvrir un nouveau marché pour la plus grande partie de ce commerce, soit à augmenter la facilité du transport vers les marchés déjà ouverts à ses produits, et particulièrement pour les bois qui descendent le St. Laurent et trouvent leur principal marché à Québec ; une partie de ce commerce est maintenant dirigée sur New-York. S'il est possible d'effectuer dans son transport une amélioration telle que le prix jusqu'à Troy ou Albany soit presque le même que pour Québec, le choix qu'on pourra faire du marché sera d'une grande valeur pour cette branche de commerce. D'après ce que j'ai pu apprendre, il paraît que les prix sont généralement plus élevés sur le marché de New-York qu'à Québec, et si le marché de New-York était ouvert de manière à attirer la moitié des bois qui vont maintenant à Québec, il n'y a aucun doute que le prix en augmenterait. En 1853 plus de (1,340,000) un million trois cent quarante mille tonneaux de bois sont parvenus à Troy et Albany par les canaux, où presque 50 pour cent de plus que ce qui en est arrivé à Québec. De grandes quantités de bois sont expédiées de l'état du Maine à New-York par le cabotage. Je mentionne ce fait pour faire voir que c'est un grand marché pour les bois. Les sources qui fournissent ces bois ne sont pas aussi étendues dans l'état

de New-York, surtout pour le pin, que celles qui existent dans le Canada. Sur les bois transportés en 1853 par les canaux, environ 550,000 tonneaux provenaient des autres états et du Canada ; 220,000 tonneaux venaient du lac Erié, source qui sera considérablement détournée par la demande rapidement croissante des états de l'ouest qui produisent très peu de pin. Chicago est devenu depuis quelques années un marché important pour le bois, et de grandes quantités trouvent un prompt débit dans tous les ports des lacs supérieurs ; et le temps viendra bientôt où une très petite quantité de bois de pin ira chercher un marché à l'est du lac Erié. Ainsi que je l'ai dit les pinières de l'état de New-York qui peuvent alimenter le marché de New-York ne sont pas étendues. Elles diminuent rapidement par l'exportation aux ports de mer ou par la consommation à l'intérieur. Je mentionne ces circonstances comme indiquant la probabilité d'une hausse dans le prix des bois au marché de New-York, hausse qui devra être d'une grande importance pour le commerce des bois du St. Laurent et de ses affluents.

Il paraît d'après le rapport de M. Dawson qu'il a été expédié aux Etats-Unis en 1852, des districts à l'est et à l'ouest de Toronto, 300,000 tonneaux de bois. L'amélioration projetée attirera probablement une grande partie de ces bois vers la route par le St. Laurent et le lac Champlain, même avec le canal Champlain de l'état de New-York, tel qu'il est à présent ; et si ce canal est agrandi comme cela a déjà été suggéré, la presque totalité suivrait cette route.

Une partie des bois du St. Laurent, ainsi que je l'ai déjà fait observer se dirige maintenant sur New-York par la rivière et le canal Chambly. Ce bois descend la rivière Outaouais et le St. Laurent jusqu'à Sorel d'où il remonte la rivière Chambly jusqu'à St. Jean, qu'on peut considérer aujourd'hui comme l'extrémité du lac Champlain.

Cinquièmement.—Question du tonnage et du revenu.

J'ai dit que le commerce de l'ouest qui a passé par le canal Erié en 1853, s'est monté à presque un million et demi de tonneaux, en y comprenant celui qui s'est fait dans les deux directions. Il faut remarquer ici qu'il est supposé (les rapports n'ayant pas encore été publiés) que le tonnage de 1854 a été un peu moindre que celui de 1853. Il est arrivé quelquefois, ainsi que le montre l'histoire de ce commerce, qu'il a été moindre certaines années que l'année précédente, mais ces variations n'ont pas affecté le résultat général, car pendant une série d'années (au moins cinq) il n'a cessé de faire des progrès et son volume s'est accru constamment.

Le canal Erié actuel a été omis dans la comparaison des routes. L'agrandissement de ce canal est aujourd'hui en voie d'exécution, et l'on s'attend qu'il sera terminé en trois ans. Il faudra probablement presque autant de temps pour agrandir le canal Welland, et construire le canal projeté entre le St. Laurent et le lac Champlain, et par conséquent, on doit s'attendre qu'il seront livrés à la circulation en même temps que le canal Erié, et il n'y a aucun avantage pratique à tirer de la comparaison dans sa condition actuelle, quoiqu'elle dût paraître tout à l'avantage de la route canadienne.

En admettant que les deux routes seront achevées dans trois ans, il faut s'attendre que cette partie ou classe du commerce des lacs aura alors atteint au moins deux millions et demi de tonneaux par année, dans les deux directions. Et dans la prévision de l'influence que devra exercer sur ce commerce l'ouverture du canal Erié, et l'achèvement de la route du Canada telle que projetée, qui réduiront les frais de transport de Chicago à New-York aux deux tiers environ de leur taux actuel, il semble raisonnable d'évaluer le commerce des lacs pour la seconde année où ils seront en opération à trois millions de tonneaux. Peut-être une année ne suffira-t-elle pas pour développer complètement la nouvelle route, et établir des vaisseaux convenables pour ses besoins ; mais deux années, je pense, réaliseront cette espérance, et suffiront pour ces évaluations.

On a vu qu'une des comparaisons entre les routes est basée sur la donnée que le canal Champlain de l'état de New-York reste sans amélioration, et présente dans sa condition actuelle tous les moyens qui peuvent exister pour le transport par eau entre Whitehall et Albany ou Troy. Comme c'est là un trait dans la grande idée de l'amélioration projetée, qui n'est pas sous le contrôle du gouvernement canadien, il a semblé qu'il était prudent de le considérer sous ce point de vue, qui présente le projet sous son aspect le moins favorable ; et tout ce qu'il est possible de réaliser dans ces circonstances, peut être considéré comme devant sûrement se réaliser par l'ouvrage projeté.

Sous ce point de vue le commerce des bois ne peut atteindre les avantages ou l'étendue qui seraient réalisés en ouvrant le canal Champlain d'après les dimensions d'un canal de vaisseau, ou de celles du canal Érié agrandi. Si l'une ou l'autre méthode d'agrandissement de ce canal était suivie, il est à croire que la moitié du commerce des bois de Québec (ou quatre cent mille tonneaux par année) prendrait cette direction ; mais même sans cette amélioration on peut, je pense, compter sûrement sur la moitié de ce montant.

J'ai fait voir que le commerce du lac Champlain sera entièrement accaparé par la route du Canada, et avec les lignes de chemin de fer à l'est de ce lac, le tonnage annuel total, dans les deux directions est évalué à 370,000 tonneaux.

J'évalue, comme je l'ai fait voir ci-dessus, que lorsque ces améliorations seront en pleine opération, et leurs avantages complètement développés, le trafic des lacs supérieurs sera annuellement de (3,000,000) trois millions de tonneaux dans les deux directions. Dans les circonstances sous considération la partie de ce commerce qui cherche un marché sur la rivière Hudson, donnera une préférence de cinq cents par baril de farine en faveur du canal Érié agrandi. Il est par conséquent évident que la route canadienne à l'est du lac Ontario, ne peut participer dans ce commerce que dans les saisons de presse lorsque les frais de transport s'élèvent au-dessus des taux ordinaires. C'est ce qui arrive plus ou moins le printemps et l'automne, surtout dans cette dernière saison. Les taux sur un baril de farine ont varié en 1851, entre 43 cents et 60 cents, ce qui fait une différence de 17 cents. En 1852, de 47 cents à 68 cents, différence de 19 cents ; et en 1853, de 48 cents à 74 cents, différence de 26 cents. Il s'en suit que pendant une partie considérable de la saison la route du Canada obtiendrait une rémunération suffisante, même avec le désavantage du canal Champlain de New-York dans sa condition actuelle. Il ne faut pas perdre de vue, qu'avant aujourd'hui, environ 100,000 tonneaux du trafic du lac Champlain ont été transportés par le chemin de fer d'Ogdensburgh, et ne forment aucunement partie du trafic du canal Érié. 270,000 seront donc le montant de ce qui sera diverti de la route du canal Érié pour compléter le commerce du lac Champlain, laissant environ 2,700,000 tonneaux du commerce de l'ouest allant et venant de la rivière Hudson, à la concurrence de la route canadienne. Il est présumable, d'après les considérations que je viens d'exposer, que la route du Canada à partir du lac Ontario pourra en obtenir un huitième soit 300,000 tonneaux.

Le trafic de l'ouest, dont je parle maintenant, ne fait pas partie du trafic existant des canaux du St. Laurent et sera aussi avantageux pour ces canaux que pour le canal projeté du St. Laurent au lac Champlain, et par conséquent les péages qui proviendront de son transit sur les deux seront un résultat du canal projeté. Il convient donc d'évaluer les bénéfices sur toute la ligne de canaux que parcourra le nouveau commerce. En fixant le péage sur les bois qui passeront seulement du St. Laurent au lac Champlain par le canal projeté à un cinquième de cent par pied, ou à dix cents par tonneau de cinquante pieds, et sur le commerce de l'ouest à une moyenne de 35 cents par tonneau (environ un sixième de moins que le taux actuel des péages sur le canal Érié) nous avons la base du revenu provenant de ces sources. Il faut y ajouter l'augmentation de tonnage qui doit résulter du traité de commerce récent entre le Canada et les États-Unis.

On ne saurait douter qu'elle sera considérable ; mais comme elle n'est pas susceptible d'un calcul précis, d'après les données dont je dispose, j'en ferai l'évaluation au chiffre le plus prudent.

En résumant les données ci-dessus, on trouve comme montant probable du trafic du canal projeté,

250,000 tonneaux de bois à 10 cents par tonneau	\$ 25,000
370,000 " de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau	129,500
300,000 tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau	105,000
100,000 tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneau	25,000

Résultat de la comparaison No. 1..... \$284,500

En allouant libéralement pour les réparations et l'entretien, le revenu net ne peut être évalué à (\$220,000) deux cent vingt mille piastres par année. Quand bien même le canal Champlain de New-York ne serait pas agrandi, le trafic de la route canadienne grandira avec l'accroissement nécessaire du commerce de l'Ouest, dans une proportion plus forte que celle qui a été fixée pour le calcul ci-dessus. Le canal Erié sera plus encombré d'année en année, et dans quelques années il en résultera une augmentation dans les frais de transport et les délais du transit qui ne manquera pas de produire un accroissement de trafic par la route canadienne, qu'on peut raisonnablement s'attendre à voir s'élever dans le cours de cinq années, après sa mise en pleine opération à un million de tonneaux, au lieu de trois cent mille, et qui, avec d'autres branches de commerce, doublera le revenu net mentionné ci-dessus.

2ME COMPARAISON.

Canal Champlain de New-York agrandi jusqu'aux dimensions du canal Erié agrandi.

J'ai fait voir que si le canal Champlain est agrandi jusqu'aux dimensions du canal Erié agrandi, les frais de transport par la route du Canada se rapprocheraient tellement de ceux de la route du canal Erié (la différence n'étant que d'un cent et un quart par baril de farine) que le trafic serait presque le même; mais en admettant qu'il y aurait une différence en faveur du volume par le canal Erié, elle ne saurait être considérable, et au lieu d'un huitième, comme le comporte la première comparaison, nous pouvons bien prendre un tiers du commerce de l'Hudson provenant des lacs. Cette condition assurerait un commerce de bois du St. Laurent de (500,000) cinq cent mille tonneaux par année et donnerait directement ou indirectement une plus grande valeur à ce commerce.

En résumant nos données, nous trouvons les chiffres suivants comme ceux du commerce et du revenu annuel :

500,000 tonneaux de bois à 10 cents	\$ 50,000
370,000 " de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau	129,500
1,080,000 tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau	378,000
100,000 tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneau	25,000

2,050,000 Résultat de la compagnie No. 2..... \$582,500

Les frais d'entretien et de réparation augmenteront avec les affaires, et le revenu net peut être évalué sûrement à (\$485,000) quatre cent quatre-vingt mille piastres.

3^{ME} COMPARAISON.*Canal Champlain de New-York agrandi aux dimensions d'un canal de vaisseaux.*

L'agrandissement du canal Champlain de New-York au point de permettre à des *propellers* de 500 à 600 tonneaux de passer de Whitehall à New-York serait le complément convenable de la route du Canada; et la mettrait en état de partager pleinement le grand commerce des lacs qui cherche un marché sur la rivière Hudson. Il résulte de la comparaison dans ce cas que la route du Canada procurerait une légère économie de transport, et n'exigeant pas de transbordement serait la plus expéditive. En calculant que la moitié du commerce qui se dirige vers la rivière Hudson pour y trouver un marché, sera la part qui reviendra à la route canadienne, on peut être sûr de ne pas se tromper.

En résumant nos données, nous trouvons un commerce et un revenu annuel comme suit:

500,000 tonneaux de bois à 10 cents	\$ 50,000
370,000 " de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau	129,500
1,350,000 tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau	472,500
100,000 tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneaux	25,000
2,320,000 Résultat de la comparaison No. 3.....	\$677,000

Le revenu net peut être évalué à (\$550,000) cinq cent cinquante mille piastres par année, et augmentera, à une époque rapprochée, à plus du double de cette somme.

En résumant les différentes comparaisons, le commerce et le revenu se trouvent comme suit :

	Total, tonneaux.	Péages bruts.	Revenu net.
Comparaison No. 1.....	1,020,000....	\$254,000....	\$220,000
" No. 2.....	2,050,000....	582,000....	485,000
" No. 3.....	2,320,000....	677,000....	550,000

Ainsi que je l'ai déjà fait observer, le montant de ce commerce et de ce revenu doublera en très peu de temps, après que l'amélioration aura été mise en opération.

L'extrême utilité du canal projeté ne saurait être réalisée dans ses traits principaux sans l'amélioration du canal Champlain de New-York qui pour être complète devrait être comme il est indiqué dans la 3^e comparaison ci-dessus.

L'état de New-York fera-t-il cette amélioration? ou sa jalousie pour maintenir le revenu du canal Erié l'engagera-t-elle à refuser toute coopération qui pourrait être utile à la route canadienne? Il n'est pas probable qu'en ce moment où cet Etat dépense des sommes considérables pour agrandir le canal Erié dans l'espérance que lorsqu'il sera agrandi il suffira amplement aux services du commerce de l'Ouest, une proposition comme celle ci-dessus fût accueillie favorablement. Je remarque les observations de votre honorable bureau à ce sujet, dans son rapport de 1853, auquel j'ai déjà référé, savoir: l'influence de vaisseaux "à Whitehall, des Etats de l'Ouest, avec des chargements de 500 tonneaux," etc. J'admets parfaitement que l'influence qu'ils produiraient serait puissante à New-York pour faire ouvrir un chenal convenable par l'Hudson. Cette influence serait toute puissante en effet pour la ville de New-York; et si mes prévisions relativement au commerce de l'Ouest doivent se réaliser, il sera évident du jour où l'événement anticipé plus haut arrivera, qu'il faudra bientôt établir quelque voie

collatérale pour subvenir au volume croissant du commerce ; je n'ai jamais douté, du jour où les travaux d'agrandissement du canal Erié ont été commencés, que malgré son extension il serait bientôt pleinement occupé et se trouverait bientôt insuffisant, et j'ai exercé dans ce temps toute l'influence que je possédais pour engager à adopter de plus grandes dimensions. Mais il était encore trop tôt pour inspirer assez de confiance dans ces anticipations. L'histoire les a cependant vérifiées, et rien n'est plus certain que dans moins de temps après son achèvement qu'il n'en aura fallu pour l'agrandir, le canal agrandi sera insuffisant pour faire face aux besoins du commerce croissant de l'ouest ; à moins qu'on ne prenne d'autres mesures, New-York trouvera encore cette voie importante trop rétrécie pour subvenir à son commerce. Si les deux routes étaient complètes et ouvertes en même temps, elles exciteraient une concurrence salutaire, et donneraient *une vaste impulsion au commerce de l'ouest*, en même temps qu'elles seraient toutes deux bien supportées, et grandiraient ensemble, dans la jouissance de son volume croissant. Dans ces anticipations, il n'y a pas cause de jalousie ; car le temps n'est pas éloigné, où elles auront quatre, cinq et même six millions de tonneaux annuellement à partager, et ce n'est pas là encore la limite de l'accroissement. Il n'y a pas d'exagération dans cette perspective, si les choses suivent leur cours ordinaire, et produisent leurs résultats accoutumés. La nature a réglé la question, et aucunes autres routes ne peuvent divertir ce commerce, pourvu qu'elles reçoivent les améliorations convenables et évidemment nécessaires. Cette base est telle, qu'inafailliblement une étendue sans parallèle dans l'histoire du commerce sera atteinte.

La cité de New-York aura évidemment un grand intérêt à améliorer le canal Champlain de New-York, et si l'état refusait de le faire, il pourrait autoriser une compagnie à faire les travaux, et ce ne serait pas une grosse affaire pour la ville de fournir les moyens de faire l'entreprise qui procurerait un bon placement pour l'argent des particuliers. Il n'a pas été fait d'examen pour constater ce que coûterait cet ouvrage, mais on sait que le canal Champlain a coûté un prix modique. D'après ce que j'ai vu, et les renseignements que j'ai obtenus de personnes intelligentes qui connaissent bien cet ouvrage et le pays qu'il traverse, je crois qu'il n'y aura pas de travaux bien difficiles ni bien dispendieux à faire pour l'agrandir, et que six millions de piastres suffiraient pour l'achever. A cette somme il faudrait ajouter pour améliorer la rivière Hudson jusqu'à environ 20 milles au-dessous de Troy, probablement d'un à deux millions. Pour cela les vaisseaux paieraient des péages comme sur le canal, soit qu'ils vinsent de là ou d'ailleurs, et comme je l'ai déjà fait observer, cette amélioration de la rivière Hudson serait d'un grand avantage pour Troy et Albany en ce qu'il permettrait aux caboteurs d'y venir dans dix pieds d'eau. Je suppose que huit millions de piastres suffiraient pour le tout. Supposez que le trafic actuel du canal Champlain paiera l'intérêt sur la charge que l'état pourra faire pour le canal actuel, et nous avons les bois et les autres branches nouvelles de commerce apportées par la route canadienne pour payer l'intérêt de la somme ci-dessus, qui à 7 pour cent fait \$560,000. Ce commerce peut être évalué à 2,000,000 de tonneaux par année, dans moins de deux ans après l'achèvement des travaux, et sera sujet à des péages probablement de 5 *mills* par tonneau par mille, pour 85 milles, y compris l'amélioration de la rivière Hudson. A cela il faut ajouter les péages de rivière sur d'autres vaisseaux d'Albany et de Troy, au moins un million (et probablement deux millions) de tonneaux, qui ensemble, forment des péages annuels de (950,000) neuf cent cinquante mille piastres, avec la certitude raisonnable de doubler en dix ans. On peut donc considérer cette amélioration comme offrant un beau champ à l'entreprise individuelle.

Qu'elle soit accomplie par l'état de New-York ou par une compagnie incorporée, l'amélioration du canal Champlain de New-York est un ouvrage qui doit se faire nécessairement, et je ne vois là qu'une question de temps.

Sixièmement.—Description des différentes routes proposées pour le canal projeté du St. Laurent au lac Champlain avec des évaluations.

En conformité des directions reçues de votre honorable bureau, quatre routes différentes ont été examinées, savoir: la première commençant à Sorel, au confluent de la rivière Richelieu ou Chambly avec le St. Laurent la deuxième commençant à Longueuil sur le St. Laurent, presque vis-à-vis la ville de Montréal; la troisième à Caughnawaga sur le St. Laurent et la quatrième à un point sur le canal de Beauharnois, à $2\frac{1}{2}$ milles au-dessus du pied du canal. Tout ces routes aboutissent à la ville de St. Jean, terme de la navigation du lac Champlain.

Le terrain a été exploré complètement, et il a été formé des lignes qui indiqueront très approximativement, je pense, le tracé convenable à adopter quelque soit la route qui sera choisie; et l'on peut dire qu'elles sont parfaitement praticables, en autant qu'il s'agit des travaux d'art.

La première route, ou route de Sorel suit le chenal de la rivière Richelieu depuis Sorel jusqu'à l'extrémité inférieure du canal de Chambly, distance d'environ 46 milles. Elle comprend l'amélioration de l'écluse et de la chaussée de St. Ours. Le chenal est presque droit et a une bonne profondeur d'eau. Au moyen de la chaussée de St. Ours, l'eau a été élevée sur les hauts fonds jusqu'à un minimum de sept pieds de profondeur. Pour lui donner 10 et 11 pieds il ne s'agit que d'exhausser la chaussée et l'écluse de St. Ours à un degré correspondant. Entre Chambly et St. Jean, l'agrandissement et l'amélioration du canal de Chambly sur une étendue d'environ douze milles complèteraient l'ouvrage. Cette route, comme on le verra, est la moins dispendieuse. La longueur totale entre Sorel et St. Jean est de (58) cinquante-huit milles.

La deuxième route ou route de Longueuil a (28,28) vingt-huit milles et vingt-huit centième de mille de longueur. Le relevé a fait voir que cette ligne était plus longue que le faisait penser l'apparence générale du pays. Il a été reconnu que des ondulations longues et trompeuses (à l'œil) forcent la ligne à suivre des circuits, qui en augmentent inévitablement la longueur. Elle frappe la ligne de Caughnawaga à la petite rivière Montréal, à partir de laquelle jusqu'à St. Jean, elle est commune avec la ligne de Caughnawaga, sur le niveau du lac Champlain. Son entrée dans le St. Laurent à Longueuil n'est pas favorable pour la construction et l'entretien de quais et de jetées pour la réception des vaisseaux. Cela est dû à la force du courant dans cette endroit et au mouvement de la glace.

La troisième route ou route de Caughnawaga. Il est bon de faire remarquer ici que deux routes ont été relevées; l'une sur le niveau du lac Champlain, et l'autre plus directe avec un sommet de $37\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du lac Champlain. La route par le niveau du lac Champlain a ($34\frac{46}{100}$) milles de longueur, et par la ligne directe ($25\frac{51}{100}$) vingt-cinq $\frac{51}{100}$ milles. La route du niveau du lac Champlain a deux écluses d'élévation à partir du St. Laurent, et une écluse de garde à St. Jean. Cette dernière servira souvent d'écluse d'élévation à cause des changements de niveau causés par les vents dans le lac Champlain. La ligne directe aura huit écluses, cinq montant et trois descendant vers le lac Champlain; ou six écluses d'élévation de plus que la route du niveau du lac Champlain, et presque ou environ neuf milles de canal de moins. La ligne directe devra être alimentée d'eau à même le St. Laurent, et exigera un canal alimentaire de ($16\frac{29}{100}$) seize $\frac{29}{100}$ milles de longueur. Le canal alimentaire aboutira au canal à un point éloigné de ($4\frac{16}{10}$) quatre $\frac{16}{10}$ milles de son terminus à Caughnawaga. L'entrée de l'écluse à Caughnawaga est située à environ un mille et demi au-dessus du quai du chemin de fer et de la traverse. C'est le point le plus rapproché où il soit possible de pratiquer une bonne entrée, avec une assez grande profondeur d'eau et un courant tranquille. La site est très propice pour y éta-

blir les quais et jetées nécessaires ; et au moyen d'une petite île située immédiatement au-dessus, on peut établir à peu de frais un dépôt étendu pour les bois qui doivent passer de la rivière dans le canal, aussi bien que pour les vaisseaux dans leur transit entre la rivière et le canal.

Quatrième route ou route de Beauharnois. Cette route commence au canal de Beauharnois à (2½) deux milles et demi plus haut que l'extrémité inférieure du canal, et opère sa jonction avec la ligne directe de Caughnawaga à un point situé à (4½) quatre milles et un dixième de mille de Caughnawaga. La distance du canal de Beauharnois à ce point de jonction est de (16½) seize 100 milles. Si l'on en faisait un canal alimentaire, ce serait là sa longueur. Si l'on en faisait un canal, et s'il devenait une ligne distincte, alors sa route à partir de sa jonction avec la ligne directe de Caughnawaga, serait la même que celle de la dite ligne directe jusqu'à St. Jean ; en d'autres mots, les deux lignes seraient communes de puis la jonction jusqu'à St. Jean. Considérée comme une des routes proposées pour le canal projeté, sa longueur depuis son commencement sur le canal de Beauharnois jusqu'à St. Jean sera de (37½) trente sept milles et soixante-six centièmes de mille, et elle tombera dans la route de niveau avec le lac Champlain à St. Jean par trois écluses ayant ensemble une élévation de 37½ pieds. En comparant cette route avec celle de Caughnawaga, niveau du lac Champlain, nous trouvons la navigation par le canal de

Beauharnois,	2.50 milles.	
De Caughnawaga à St. Jean,	34.46	"
<hr/>		
Total milles du canal,	36.96	"
Ou, routé de Beauharnois,	37.66	"
Route de Caughnawaga, niveau du lac Champlain,	36.96	"
Différence en faveur de la route de Caughnawaga,	00.70	"
presque ¾ de mille.		

En écluses.

Route de Caughnawaga ou canal de Beauharnois,	6	
Ou, canal de Caughnawaga,	2	8 écluses.
<hr/>		
Route de Beauharnois,	3	"
<hr/>		
Différence en faveur de Beauharnois,	5	"

outre l'écluse de garde qui, la moitié du temps, porterait la différence à six écluses.

Il paraît conséquemment que la route de Caughnawaga aura l'avantage d'une moindre distance de ¾ de mille, et celle de Beauharnois (cinq ou six écluses de moins) l'avantage d'un moindre nombre d'écluses et d'éviter entièrement la navigation du lac St. Louis, (14) quatorze milles. La route de Caughnawaga en ligne directe nous donne, navigation par le canal Beauharnois,

.....	2.50 milles.	
De Caughnawaga à St. Jean,	25.57	"

<hr/>		
Total, milles de canal,	28.07	
<hr/>		
Ou route de Beauharnois,	37.66	"
" de Caughnawaga, directe,	28.07	"
<hr/>		
Différence en faveur de la route de Caughnawaga,	9.59	

En écluses.

Route de Caughnawaga, savoir, sur le canal		
Beauharnois,.....	6	
Canal de Caughnawaga,.....	8	
	—	14 écluses.
Route de Beauharnois,.....		3 “
	—	—
Différence dans le nombre d'écluses en faveur de la route de Beauharnois,.....		11

La route directe de Caughnawaga aura l'avantage d'une moindre distance de (9½) neuf milles et demi; et celle de Beauharnois a l'avantage d'avoir (11) onze écluses de moins, et de faire éviter, comme je l'ai déjà dit, la navigation du lac St. Louis.

Avec un canal de la dimension proposée, bordé de mur des deux côtés, et ayant à certains endroits une largeur plus grande qu'il est facile d'obtenir avec une dépense raisonnable, je considère que le passage d'une écluse à l'autre équivaut à plus d'un mille de navigation en canal. Si donc, le commerce de l'ouest était le seul qu'il s'agirait de considérer, il n'y a aucun doute que la route de Beauharnois serait la plus propre à nous l'assurer. Mais il y a d'autres considérations qu'il ne faut pas négliger dans cette question de route, et je les présenterai plus loin.

Il a été suggéré qu'on pourrait trouver une route plus favorable, partant du St. Laurent à quelque point sur le lac St. François, qui commanderait par un niveau plus élevé le pays intermédiaire entre ce point et Rouse's Point, et ferait éviter la navigation de la partie du lac Champlain qui est formée par la rivière à l'est de St. Jean, si non tout à fait au moins dans sa plus grande étendue. Le temps a manqué pour examiner cette route de manière à se former une idée exacte de ses mérites. Elle sera sans doute plus longue que celle de Beauharnois, et aura une plus longue navigation de canal avec le même éclusage. S'il était reconnu qu'il existe des difficultés considérables pour établir une bonne navigation entre St. Jean et Rouse's Point, cette route prendrait plus d'importance. Il est vrai qu'une partie du chenal entre ces deux points n'a pas une assez grande profondeur d'eau; mais ces espaces ne sont pas très étendus, (la plus grande partie du chenal étant suffisamment profonde et large) et d'après le relevé qui en a été fait, ils peuvent être dragués à peu de frais de manière à le rendre bien suffisant. Le fond paraît être de boue molle qu'il faut réduire d'un à trois pieds; et quand elle sera enlevée et soumise à l'action d'une navigation à la vapeur active, le chenal se maintiendra d'une profondeur suffisante. D'autres considérations que je présenterai par la suite me portent à croire qu'il ne peut y avoir une grande importance à traiter ce sujet plus au long; mais s'il était nécessaire, on pourrait faire un examen avec des instruments pour en constater plus exactement le caractère.

Résumé de nos données.

Les différentes routes du St. Laurent à St. Jean, en longueur et en écluses, sont comme suit :

ROUTES—TABLEAU N^o. 1.

	Longueur en milles.	Nombre d'écluses.
Première ou de Sorel 46 canal 12	58.	9. 1Ga.
Seconde ou de Longueil	28.28	6. 1Ga.
Troisième ou de Caughnawaga, niveau du lac Champlain	34.46	2. 1Ga.
Do do ligne directe	25.57	8.
Quatrième ou de Beauharnois	37.44	3.

La longueur de la navigation par canal et rivière sur les différentes routes d'un point de départ commun à la jonction de la route de Beauharnois avec le canal de Beauharnois, sera comme suit (y compris les canaux du St. Laurent) en comptant l'écluse de garde à St. Jean comme une écluse.

ROUTES—TABLEAU N^o. 2.

	Navigation de rivière en milles.	Canaux du St. Laurent en milles.	Canal St. Laurent et Champlain en milles.	Totaux.	
				Milles de canal.	No. d'é- cluses.
Première ou de Sorel	110	10.50	12.	22.50	21
Seconde ou de Longueil	17	10.50	28.28	36.78	18
Troisième ou de Caughnawaga, niveau du lac Champlain	14	2.50	34.46	36.96	9
Do do ligne directe	14	2.50	25.57	28.07	14
Quatrième ou de Beauharnois ... ..	..	..	37.36	37.66	3

Une écluse est considérée comme équivalant à plus d'un mille de canal, dans les frais et le temps de la navigation. La différence serait plus grande, en la considérant sous le point de vue des frais de réparation et d'entretien. En prenant pour règle qu'elles seraient équivalentes, et en réduisant la longueur des canaux et des écluses sur cette base, la comparaison serait comme suit en l'établissant à partir au même point sur le canal de Beauharnois que ci-dessus.

ROUTES—TABLEAU N^o. 3.

	Navigation de rivière en milles.	Total de canal en milles.	Total. Rivière et canal en milles.	Total No. d'écluses.	Equivalent en écluse et canal en milles de canal.
Première ou de Sorel	110	22.50	132.50	21	43.50
Seconde ou de Longueuil	17	38.78	55.78	18	56.78
Troisième ou de Caughnawaga niveau du lac Champlain	14	36.96	50.96	9	45.96
Do do ligne directe	14	28.07	42.07	14	42.07
Quatrième ou de Beauharnois ... ..	...	37.66	37.66	3	40.66

La dernière colonne, on le voit, n'est que la comparaison des travaux artificiels, et ne comprend pas la navigation de rivière. Il reste à comparer le coût de la navigation, en comprenant celle de rivière et de canal. Dans les comparaisons qui ont été établies pour faire voir le coût relatif du transport entre le canal et la rivière ou lac, un mille du premier a été considéré comme équivalent à près de trois milles du dernier, mais ce calcul comprenait les péages. Si on met les péages de côté on aura quelque chose de moins que deux de rivière à un de canal. En prenant pour cette comparaison la proportion de deux à un, on trouvera le coût de la navigation en comprenant la rivière, le canal et les écluses (non compris les péages) et sera comme suit :

ROUTES—TABLEAU N^o. 4.

	Longueur total de rivière et canal en milles.	Total équivalent à milles de canal.
Première ou de Sorel	132.50	98.50
Seconde ou de Longueuil	55.78	68.25
Troisième Caughnawaga, niveau du lac Champlain	50.96	52.96
Do do ligne directe	42.07	49.07
Quatrième ou de Beauharnois	37.66	40.66

Si l'on ajoute les péages sur la partie de chaque route qui se fera par canal à cinq mills ou un demi cent par tonneau par mille, on peut les représenter en ajoutant à la dernière colonne du tableau N^o. 4, $\frac{5}{8}$ de la longueur réelle par canal, ce qui est la proportion du coût de transport par canal allouée pour les péages ; la comparaison en milles de canal sera comme suit :

ROUTES—TABLEAU N^o. 5.

	Péages sur les canaux en cents par ton.	Péage avec aug- mentation. — Longueur de canal en milles.	Total de canal re- présentant la der- nière colonne du tableau ci-dessus et y comprenant les péages.
Première, Sorel	11.25	14.05	112.55
Seconde Longueuil... ..	19.39	24.20	92.45
Troisième, Caughnawaga, niveau Champlain	18.48	28.10	76.06
Troisième, Caughnawaga, ligne directe	14.04	17.55	66.62
Quatrième, Beauharnois	18.83	28.55	64.21

Il paraît d'après le tableau N^o. 4, que les frais de transport, sans tenir compte des péages, seront moindres par la route de Beauharnois, de près d'un cinquième. Et suivant le tableau N^o. 5, comprenant les péages, ils seront de presque quatre par cent moindres que par les plus favorables des autres routes, ou que la route directe de Caughnawaga pour le commerce de l'ouest.

On a dû voir que les tableaux ci-dessus comprennent une partie des canaux sur le St. Laurent, qui sont maintenant en opération, et qui ne peuvent pas entrer dans les comparaisons pour le coût de construction. Je vais maintenant présenter une évaluation du coût de construction du canal projeté du St. Laurent et du lac Champlain par les différentes routes.

Evaluation du coût de construction.

Routes.	Piastres.	Cents.
Première route par Sorel	2,016,080	
Seconde par Longueuil	3,473,360	
Troisième Caughnawaga niveau du lac Champlain	3,706,231	
Do do ligne directe	3,287,240	
Do do canal alimentaire rendu navigable	4,267,390	
Quatrième par Beauharnois	3,369,400	

Je prends la liberté de renvoyer pour les détails des évaluations qui précèdent au rapport ci-annexé de E. H. Tracy, écuyer, qui a dirigé les relevés. Les évaluations ont été faites suivant mes avis, et avec plus de soin qu'on ne le fait ordinairement dans cette sorte d'examen. Ils font voir que les travaux entraîneront plus de dépense qu'on ne l'avait estimé jusqu'ici. Il est reconnu que des évaluations faites à la hâte pour de semblables ouvrages sont généralement insuffisantes pour couvrir le coût de construction, et comme cet examen a été plus complet, constatant avec plus de précision les items de dépense et la valeur des ouvrages à faire, on doit s'attendre à ce qu'il soit plus correcte, et par conséquent plus digne de confiance. Les montants m'ont paru considérables, mais après examen, je n'ai pas cru devoir les réduire. Le canal est plus grand et destiné à être bien exécuté avec des murs de revêtement dans toute la longueur et adapté de toutes manières au meilleur accommodement de la navigation. Le canal, ainsi qu'on peut le voir, est plus grand, et les écluses plus longues qu'il n'y est pourvu dans les évaluations précédentes. Le plan de construction a pour but la stabilité et la permanence, et procure un ouvrage qui exigera comparativement peu de réparations annuelles. Je suis convaincu que ces évaluations indiquent très approximativement le coût réel de construction des ouvrages.

J'ai beaucoup de plaisir à dire que M. Tracy a dirigé les relevés avec énergie et habileté, ce qui est ni plus ni moins que ce que j'espérais; et que les assistants qui lui ont été donnés par votre honorable bureau ont coopéré cordialement à s'acquitter de leurs devoirs respectifs avec une activité et une intelligence très dignes de louanges.

Septièmement. — Avantages des différentes routes proposées pour le commerce qu'elles doivent desservir.

En faisant la description des différentes routes, allusion a été faite incidemment à leurs avantages respectifs.

Première route ou route de Sorel.

Cette route ne saurait être recommandée comme celle que doit suivre le canal projeté, s'il doit être la voie destinée aux commerce des lacs qui cherche un débauché sur la rivière Hudson. Elle ne sera pas la plus favorable pour le commerce des bois de l'Outaouais et du St. Laurent au-dessus de l'embouchure de l'Outaouais. Le coût du transport de Sorel à St. Jean, d'après ce que j'ai appris, est d'un cent par pied cubique de bois. Je ne suis pas en état de dire combien coûte le transport (par cajeu) de l'embouchure de l'outaouais à Sorel. La distance est près de 60 milles, et une partie du fleuve. St. Laurent et de la rivière des Outaouais entre ces points est difficile, et le coût de transport en y comprenant le risque et les délais qui sont inhérents à cette route, ne doivent pas à mon avis être moins qu'un demi cent par pied, et faire monter le coût total, par cette route jusqu'à St. Jean, à un cent et demi par pied cubique, ou soixante dix cents par tonneau de 50 pieds. Si l'on charge le même montant de péages (un cinquième de cent par pied) que sur le canal de Chambly aujourd'hui, le transport du lac St. Louis à St Jean n'excéderait pas trois cinquièmes de cent par pied, ou trente cents par tonneau de 50 pieds, ou presque un cent de moins par pied. Il faut faire attention que tout ce qui diminue le prix du transport à la rivière Hudson non seulement augmente d'autant la valeur de ce qui prend cette route, mais augmente aussi celle des bois qui vont à Québec, et considérée dans tous ses effets cette somme apparemment si minime d'un cent par pied doit être considérée comme valant d'un quart à un demi de million de piastres par année à ce commerce des bois. Après ces remarques je dois abandonner la route de Sorel comme étant tout-à-fait hors de question.

Deuxième route ou route de Longueuil.

Son extrémité sur le St. Laurent est très défavorable pour le commerce des bois. Tout ce qui en est flotté sur l'Outaouais jusqu'à sa jonction avec le St. Laurent ne remonterait pas (et ne pourrait remonter en cajeux) jusqu'au canal à longueuil. Il faut les faire descendre par les rapides de Lachine, et vu les forts courants dans le fleuve vis-à-vis et au-dessus de Longueuil il serait difficile d'arrêter les cajeux au terminus du canal, et s'ils le dépassaient, ils descendraient plutôt le St. Laurent, plutôt que de tenter de le remonter contre un courant aussi fort que celui qui existe dans cette partie du fleuve. Il n'est donc pas à croire que le commerce des bois de l'Outaouais et du St. Laurent retirerait de grands avantages d'un canal sur cette route.

Le fort courant qui existe dans le fleuve entre le terminus de cette route et Montréal serait défavorable pour les vaisseaux qui entreraient dans le canal et en sortiraient. Pour le commerce de l'ouest à destination de la rivière Hudson, la route de Beauharnois serait de trente pour cent, y compris les péages, et de quarante pour cent, sans les péages, et la ligne directe de Caughnawaga y compris les péages de vingt-huit pour cent plus favorable que la route de Longueuil et elle desservirait infiniment mieux que la route de Longueuil le commerce des bois de l'Outaouais et du St. Laurent, au-dessus du confluent de l'Outaouais dans le lac St. Louis. La seule circonstance qui milite en faveur de cette route est que le commerce passerait par Montréal, et pourrait trouver un débouché dans cette ville, et par là même étendrait ces relations. C'est là un point qu'il est désirable de s'assurer, s'il est possible de le faire sans nuire au but principal de l'entreprise. Il ne m'appartient pas de décider jusqu'à quel point le gouvernement canadien peut se décider à le risquer pour les avantages accessoires qui profiteraient à Montréal. La navigation est maintenant ouverte et libre jusqu'à Montréal, et quelque soit la route adoptée pour le canal projeté, je ne crois pas qu'elle n'en divertisse aucun commerce, mais plutôt qu'elle amènera un grand

commerce si près de ses portes que cette ville en retirera tous les avantages que sa position commerciale lui permettra d'accaparer.

Montréal ne se verra enlever aucun de ses privilèges, et aura de nouvelles raisons de perfectionner tous les avantages naturels qu'elle possède ; cette nouvelle voie d'un grand commerce sera tout auprès et tendra à développer toutes les branches d'industrie, en engageant à exploiter d'avantage les vastes pouvoirs hydrauliques situés dans ses environs, et en multipliant par là ses sources de richesse.

Envisageant l'entreprise comme destinée principalement à augmenter la valeur des canaux du St. Laurent aussi bien que du canal Welland, à augmenter la valeur du grand commerce des bois du St. Laurent et de ses tributaires, et à augmenter les facilités des relations commerciales avec les Etats-Unis, je suis forcé (malgré mon désir de favoriser les vœux de Montréal) de laisser de côté la route de Longueuil, comme n'étant pas la plus propre à assurer le grand objet du canal projeté.

Dans les conclusions auxquelles j'en suis venu relativement à la première et à la seconde route il ne m'a pas paru important de considérer comme essentielle l'évaluation du coût de construction. D'autres considérations sont trop importantes pour permettre d'en tenir compte comme élément essentiel de comparaison.

Troisième route, ou route de Caughnawaga, niveau du lac Champlain.

Il paraît qu'on s'est plus attaché à cette route qu'à toute autre pour le canal projeté. Elle aboutit au St. Laurent près de l'extrémité inférieure du lac St. Louis où une nappe d'eau tranquille facilite l'entrée et la sortie des vaisseaux du canal, et procure un espace commode et ample pour les bois en transit du St. Laurent au canal. Au moyen de cette route une grande partie du canal de Chambly serait agrandie, et il serait facile d'améliorer dans les mêmes proportions la navigation jusqu'à l'embouchure de la rivière Richelieu s'il devenait par la suite évident que le commerce avec le bas du St. Laurent le rend nécessaire.

Il paraît d'après le tableau des routes No. 5, que le coût du transport y compris les péages sera de 12 par cent plus élevé par cette route que par la ligne directe de Caughnawaga, et d'environ seize par cent plus élevé que par la route de Beauharnois.

Quatrième route, ou route de Beauharnois, et route directe de Caughnawaga.

Ces routes sont à peu près sur le même pied relativement au commerce de l'Ouest, la différence étant presque de quatre par cent en faveur de la route de Beauharnois, y compris les péages. Les péages, néanmoins, dans cette comparaison sont presque de cinq cents par tonneau de plus que sur la route directe de Caughnawaga ; et sur deux millions de tonneaux, le revenu gagnerait près de cent mille piastres par année. Cela couvrirait une dépense extra de plus d'un million de piastres. La route de Beauharnois ne desservira pas le commerce des bois de l'Ontario, non plus que celui du bas du St. Laurent qui se dirigera vers le canal Champlain et la rivière Hudson. Le terminus de Caughnawaga est certainement le plus propice pour ce commerce. Les bois de l'Ontario arrivent aisément à ce point, et ne pourraient atteindre le canal de Beauharnois sans trop de frais. Le commerce du bas du St. Laurent mentionné plus haut, trouverait par la voie de Montréal et du canal de Lachine un transit facile et à bon marché par Caughnawaga vers le lac Champlain ; tandis qu'il aurait à subir des délais et à supporter des frais additionnels, s'il devait passer par le canal de Beauharnois et de là au lac Champlain, ce qui empêcherait probablement cette branche de commerce de profiter aucunement du canal projeté.

Ainsi que je l'ai dit, la route de Beauharnois se réunit à la route directe de Caughnawaga à un point situé à $(4\frac{1}{10})$ quatre milles et un dixième de son terminus à Caughnawaga. Si par conséquent le canal alimentaire nécessaire pour cette route est fait navigable, il en résultera une union pratique des deux routes qui fournira le meilleur moyen que l'on puisse désirer de desservir les intérêts divers du commerce ci-dessus mentionné. S'il est possible de trouver une route qui assurerait le mieux possible tous les grands objets de l'entreprise, c'est certainement celle que nous cherchons. La route de Caughnawaga, par le niveau du lac Champlain ne garantit pas cela. Elle est d'environ 12 par cent moins favorable pour le commerce qui se réunit dans le lac St. Louis, et presque 16 par cent moins favorable pour le commerce de l'ouest qui se dirige vers l'Hudson. A mon avis, on n'obtiendrait aucun avantage de nature à compenser cette perte, surtout lorsque l'on considère que la question générale de concurrence avec une route rivale est telle qu'il est nécessaire que la route qu'on adoptera nous assure toutes les sources d'avantages qu'il est possible d'atteindre. La route directe de Caughnawaga, avec le canal alimentaire rendu navigable sera plus dispendieuse que la route de Caughnawaga par le niveau du lac Champlain, et moins dispendieuse si le canal alimentaire n'est destiné qu'à fournir de l'eau au canal.

J'ai déjà donné les évaluations, mais pour plus grande facilité, je les répète comme suit :

Route de Caughnawaga, ligne directe,.....	\$3,287,240
“ “ “ Canal alimentaire rendu navigable,.....	4,267,890
“ “ Niveau du lac Champlain,.....	3,706,230
Route de Beauharnois,.....	3,369,400

On remarquera que dans les comparaisons précédentes, les péages ont été comptés dans toutes au même taux par mille. Comme de raison la ligne la plus longue produira le plus de revenu, le tonnage restant le même. La route de Caughnawaga, niveau du lac Champlain, a presque la même longueur de canal que la route de Beauharnois, et elles produisent par conséquent presque les mêmes péages. Dans ce cas la comparaison du tableau des routes No. 5, représente très approximativement leurs mérites relatifs, excepté quant au coût de construction. Le tableau 5 fait voir que pour l'économie du transport, la dernière route est d'environ $(\frac{1}{6})$ seize pour cent plus favorable que la première, et les évaluations indiquent en sa faveur dans le coût de construction une différence de (\$336,830) trois cent trente six mille huit cent trente piastres. De ces deux routes, celle de Beauharnois à raison de ses avantages supérieurs pour le commerce de l'ouest, et du moindre coût de construction, devrait être préférée à celle de Caughnawaga par le niveau du lac Champlain. Il ne peut y avoir de doute sur ce point, mais elle ne satisfait pas aux besoins d'autres items de commerce ainsi que je l'ai dit plus haut.

De ces routes, la route directe de Caughnawaga, toute considérée, répond plus complètement à l'ensemble du commerce, mais étant plus courte elle produit moins de revenu. S'il était établi un péage général au lieu d'un taux par mille, la comparaison serait moins favorable à cette route; cela lui donnerait un avantage de sept par cent au lieu de douze sur la route de Caughnawaga par le niveau du lac Champlain; au lieu de quatre par cent elle serait d'environ dix-sept par cent inférieure à la route de Beauharnois pour le commerce de l'ouest. Quant au coût de construction les évaluations font voir qu'elle serait plus favorable que le niveau Champlain, par une différence de (\$418,990) quatre cent dix-huit mille neuf cent quatre-vingt-dix piastres.

La route directe de Caughnawaga, avec le canal alimentaire de Beauharnois rendu navigable, est certainement celle qui pourvoirait le mieux à toutes les grandes sources de commerce, qu'il est important de desservir par le canal

projeté. On a dû voir que le coût de construction suivant ce plan, excèdera celui de toute autre route, comme suit :

Niveau Champlain.....	\$561,660
Routé directe avec canal alimentaire.....	980,650

J'ai fait observer que si des péages généraux uniformes sont établis au lieu des taux par mille, la supériorité de la route de Beauharnois pour le commerce de l'ouest est de dix-sept par cent sur la route directe de Caughnawaga ; et que si le taux est fixé par mille, le revenu de la première excèdera celui de la dernière d'environ cent mille piastres par année, sur un trafic de (2,000,000) deux millions de tonneaux, ce qui serait une somme suffisante pour couvrir amplement le surplus du coût et de l'entretien des ouvrages, ce revenu augmentant en même temps que le trafic. La route directe de Caughnawaga avec le canal alimentaire de Beauharnois rendu navigable est la route directe avec le canal de jonction de Beauharnois. Si cette dernière est adoptée, tous les grands intérêts de commerce qu'elle est destinée à desservir seront pourvus de la meilleure manière. Les portions de ligne sont indiquées sur une large échelle sur la carte dressée par M. Tracy ci-annexée. Elle permet de découvrir au moyen des caractères géographiques principaux des divers tracés les facilités respectives que chacune offre. On verra que par ce plan, le commerce des bois et celui du bas du St. Laurent est bien pourvu à Caughnawaga et surtout que le premier y trouvera les meilleurs accommodements qu'il soit possible d'avoir, en même temps que le commerce de l'ouest trouvera pour son transport économique la meilleure voie que l'on puisse établir. Il convient de faire remarquer que les comparaisons de transport et les évaluations de revenu sont basées sur la route directe de Caughnawaga avec la jonction de Beauharnois.

Considérant que le canal projeté affectera les intérêts d'une longue ligne de navigation, et influera essentiellement sur les parties artificielles de son parcours, déjà exécutées ou à exécuter pour la compléter, et qu'il doit combattre sous quelques rapports importants l'influence d'une route rivale, je n'hésite pas à recommander la route directe de Caughnawaga avec la jonction de Beauharnois, comme la plus propre à atteindre au plus haut degré tous les grands objets de commerce qu'il s'agit d'assurer ou de développer par cet ouvrage. En en venant à cette conclusion, j'ai la confiance que les détails que j'ai donnés serviront à appuyer l'opinion que j'ai formée.

Conclusion.

Les évaluations ont été faites en cours décimal afin d'éviter les erreurs auxquelles j'aurais été exposé en adoptant un cours monétaire auquel je ne suis pas accoutumé, et comme cela sera parfaitement indifférent dans les comparaisons, je ne pense pas que personne en éprouve des inconvénients.

En discutant les questions qui ont été présentées dans ce rapport, j'ai voulu m'en tenir soigneusement à leur portée, et me mettre en garde contre tout ce qui pourrait conduire à des dépenses qui ne seraient pas positivement réalisables, tout en insistant sur l'intérêt de l'entreprise en considération.

Relativement au commerce des lacs, je pense qu'il y a bien peu de personnes de celles qui ont étudié ce sujet avec attention qui trouveront que je l'ai exagéré. La concurrence pour accaparer ce commerce par chemin de fer aurait été considérée généralement comme beaucoup plus formidable il y a un an qu'aujourd'hui, quoique les circonstances de l'année dernière aient été particulièrement favorables pour le fret sur les chemins de fer. Cette année a cependant ajouté un chapitre à l'expérience qui fait corriger les conclusions, et voir par là que pour les longs voyages ils ne peuvent faire une concurrence désireuse à la bonne navigation pour les gros frets. S'il restait quelque doute dans l'esprit du

public relativement à cette question, je suis convaincu qu'il sera dissipé par l'achèvement du canal Erié agrandi, et l'ouverture de la communication entre les lacs et l'Hudson. En disant cela je n'exprime aucun sentiment défavorable aux chemins de fer. Ils ont leur utilité propre et il est impossible de s'en passer.

Jé crois avoir été très prudent dans la discussion de la question de la concurrence avec le canal Erié agrandi, laissant de côté toute considération d'une nature spéculative. Il a été posé que tous les canaux du St. Laurent seraient employés dans les deux directions ; je pense qu'il n'en sera pas ainsi pour ceux du district de Williamsburg où les vaisseaux qui descendent trouvent un chenal suffisant dans la rivière, et épargnent par là du temps et des dépenses. On a suggéré des améliorations qui auraient l'effet de faire éviter les autres canaux en descendant. Elle sont possibles, mais je n'aimerais pas à encourager l'espoir d'en retirer aucun avantage. Il faudrait améliorer beaucoup le chenal pour y faire passer un *propeller* de 600 tonneaux avec une assez grande sécurité à travers les rapides vis-à-vis les canaux de Cornwall et de Beauharnois. Autant que j'ai pu m'en informer, on ne peut promettre aucun avantage pour la route provenant de cette source, et par conséquent il n'en a pas été anticipé. S'il était reconnu par la suite que mon opinion est basée sur une connaissance imparfaite des faits, et que des vaisseaux pesamment chargés peuvent naviguer sûrement dans les rapides, ce serait un avantage pour la route que je n'aurais pas prévu.

En comparant le transport par les canaux, je n'ai attribué aucune supériorité sous le rapport de l'économie aux canaux du Canada, sur le canal Erié agrandi, bien que les premiers aient presque trois fois l'ère sectionnelle du dernier. Il n'y a aucun doute que la route du Canada tirera avantage de ce fait. Tout considéré j'en suis venu à la conclusion que les deux routes lorsqu'elles seront complétées, se feront une telle concurrence qu'elles partageront essentiellement le trafic des lacs. La différence entre elles dans les frais de transport ne sera pas suffisante soit pour contrôler ou pour monopoliser un aussi grand commerce ; et je crois que c'est là une base sûre pour évaluer le trafic de la route du Canada.

Tenant compte des avantages qu'en retireront les canaux déjà construits, j'ai démontré que le gouvernement du Canada peut avec sûreté construire le canal projeté, même si le canal Champlain de New-York n'est pas agrandi ; lorsque ce canal sera agrandi (comme je crois qu'il le sera d'ici à peu de temps) le revenu des canaux du St. Laurent et de celui du St. Laurent et du lac Champlain devra être considérable. Comme il faut compter avec une autre puissance pour l'agrandissement du canal Champlain de New-York, il a été considéré qu'il était prudent d'envisager l'avenir du commerce et du revenu sur le pied minimum, c'est-à-dire, en supposant que cette coopération ne serait pas donnée. Suivant cette base il paraît que les taux peuvent être évalués, pour la deuxième année d'opérations, y compris les péages, sur ce commerce pour la partie des canaux du St. Laurent qu'il traversera à (\$284,000) deux cent quatre-vingt-quatre mille piastres, ou, en déduisant les frais de réparation et d'entretien (220,000) deux cent vingt mille piastres ; et qu'il y a de bonnes raisons pour penser qu'en cinq ans les péages se monteront au double de cette somme, ou à un montant net de (\$400,000) quatre cent mille piastres par année, dont presque la moitié pourra être portée au crédit des canaux du St. Laurent après avoir payé les intérêts sur le coût du canal du St. Laurent et du lac Champlain. Ce résultat peut être considéré comme un minimum ; et si l'on ajoute au revenu ordinaire des canaux, les avantages généraux qui naîtront de relations commerciales plus faciles et plus étendues, l'entreprise est bien digne des efforts du gouvernement Canadien, et je n'hésite pas à recommander la construction immédiate du canal projeté du St. Laurent au lac Champlain, comme un ouvrage éminemment propre à avancer les intérêts du Canada.

On remarquera que j'ai recommandé une moindre largeur d'écluse que sur les canaux du St. Laurent. Cela ne serait pas bien important s'il ne devait pas être construit d'autres écluses que celles nécessaires pour le canal projeté. Mais je dois considérer cette question comme embrassant celle de l'élargissement des écluses du canal Welland. J'ai donné en détail mes raisons pour la largeur que je recommande, et votre honorable bureau jugera si j'ai bien envisagé le sujet. Bien pénétré de l'idée que le fret doit être le grand trafic de ce canal, et que les *propellers*, principalement, seront avec quelques bâtiments à voiles les vaisseaux qui feront le commerce, il me semble qu'il n'est pas sage de soumettre le principal trafic, aux inconvénients, aux dépenses ou aux délais pour la seule fin de pourvoir à l'usage éloigné, incertain, et à mon avis improbable de bateaux à vapeur à roues latérales. L'hélice est maintenant employée même pour les bateaux remorqueurs; elle est venu à la suite de la roue à aubes, et a eu bientôt établi sa supériorité spécialement pour le fret. Si donc la largeur de l'écluse est suffisante et mieux adaptée pour cette classe de bâtiments, le but est atteint. La largeur a été déterminée après beaucoup de discussion avec des navigateurs expérimentés des lacs supérieurs, et elle me paraît convenable. L'écluse sera assez grande pour y faire passer aisément et commodément un *propeller* de 600 tonneaux, et en ajoutant un pied à la profondeur de l'eau, elle admettra aisément des vaisseaux de 700 tonneaux. L'écluse telle que proposée correspond avec l'écluse de Welland comme 83 correspond à 38, et avec un pied d'eau de plus la comparaison donne 91 à 38. En donnant la capacité des vaisseaux, je prends celle qui est considérée comme la plus facile pour le maniement et la meilleure pour la navigation, et les dimensions relatives font voir que l'écluse projetée a $2\frac{1}{2}$ fois la capacité des écluses Welland, et $2\frac{1}{2}$ fois avec un pied ajouté à la profondeur. Si, néanmoins, l'on considérait comme probable que quelque nouveau développement demanderait des vaisseaux exigeant une plus grande largeur, elle pourrait être adaptée pour satisfaire à cette anticipation. Pour le moment, je ne vois pas la nécessité probable.

Je me suis bien donné garde d'exagérer les avantages de la route recommandée. En accordant deux milles de navigation de rivière comme équivalant à un mille de canal, non compris les péages, je suis sûr que ce rapport est plus exact quant au temps qu'à la dépense du transport, si comme dans la comparaison, les écluses sont exclues, ou ce qui revient au même si elles sont ajoutées à la longueur du canal, en accordant un mille de canal pour chaque écluse. On peut bien dire qu'on peut faire d'abord un canal alimentaire et ensuite l'agrandir au point d'en faire un canal navigable. Je ne puis le recommander; il ne saurait jamais être aussi bien qu'en premier lieu; il est en outre important de mettre cet ouvrage en opération le plus effectivement possible dès le début, non seulement pour assurer ses avantages propres et directes, mais aussi pour influencer sur l'ouverture du canal Champlain de New-York à la date la plus prochaine.

Les dimensions du canal avec des murs de revêtement, tel que proposé, en feront une bonne voie de navigation pour la plus forte classe de vaisseaux qu'on projette d'y faire passer. La forme du terrain permet facilement de donner à une grande partie de son parcours (environ les deux tiers) une largeur variant de 150 à 250 pieds; et les vaisseaux pourront y être facilement et économiquement navigués à la vapeur, au taux moyen de cinq milles à l'heure. Le plan est adopté au grand objet qu'il doit remplir, et je ne doute que lorsqu'il sera accompli il ne fasse honneur au gouvernement et ne remplisse le grand but d'utilité qu'on attend de sa construction.

Que cette entreprise soit parachevée convenablement, et un marchand de Chicago pourra tirer une lettre de change sur New-York sur une cargaison de produits à trente jours, et compter avec la certitude ordinaire sur l'arrivée du bâtiment, la vente et la collection du prix à temps pour rencontrer sa dette.

Considérant l'immense développement que doit prendre le commerce des lacs, l'étendue et la bonté de la navigation, cette route présente une voie de com-

munication intérieure qui pour la grandeur et l'importance commerciale n'a pas d'égale au monde. On ne peut concevoir nulle part ailleurs l'idée d'un vaisseau de 500 à 700 tonneaux prenant sa cargaison dans un port intérieur et naviguant sans transbordement pendant deux mille milles sans rencontrer de courants dans l'une ou l'autre direction pour atteindre un port sur l'océan. La construction des parties artificielles de cette voie de navigation fera honneur à l'intelligence et à l'esprit d'entreprise du gouvernement canadien, en lui donnant de nouveaux droits à ce progrès de la civilisation qui est fortement marqué dans des ouvrages destinés à faciliter les relations sociales et commerciales du genre humain.

Les instructions que j'ai eu l'honneur de recevoir, embrassaient des questions d'une haute importance que j'ai traitées aussi en détail qu'il a paru nécessaire. Il m'a semblé qu'il était important que ces actes préliminaires révélassent les grands traits caractéristiques de l'entreprise, sans être en même temps encombrés de détails inutiles. Je me suis donné pour but de présenter chaque question d'une manière qui fit connaître sur quelle base j'appuyais les opinions que j'ai exprimées, en laissant à d'autres les moyens de juger si ces opinions étaient bien ou mal fondées. Et votre honorable bureau jugera, si j'ai rempli mon devoir avec l'intelligence qui sera utile à la grande entreprise que j'ai eu à considérer

Le tout respectueusement soumis,

(Signé,)

JOHN B. JARVIS,
Ingénieur civil.

Montréal, 13 février 1855.

TABLEAU A.

Noms des vaisseaux Propellers.	Longueur en pieds.	Largeur en pieds et pouces.	Profondeur en pieds et pouces.	Tirant d'eau.				Tonnage.			Nombre des chaudières.	Espèce de fer.	Montant total de l'espace de la vapeur au-dessus de l'eau, en pieds cubiques.	Maximum de la pression en dedans des chaudières, lbs. par pouce carré.	Foyer effectif, en pieds carrés, déduction de la moitié de la surface.	Dimension intérieure des tuyaux à vapeur, pouces.	Dimension intérieure des tuyaux à eau, pouces.	Diamètre d'ouverture des soupapes de sûreté, pouce.	Diamètre du piston des pompes, pouces.	Longueur de jeu des pis- tons de pompes, pouces.	Nombre moyen des coups de piston par minute.	Longueur de jeu de la ma- chine en pieds et pouces.	Diamètre du cylindre en pouces.	Nombre des machines.	Nombre moyen de révolu- tions par minute.	Point auquel la vapeur est arrêtée.	Diamètre des tourillons du grand arbre.	Diamètre de l'hélice.	Pas de l'hélice.	Nombre de pelles.	Longueur des pelles à l'avant et à l'arrière.	Cordes de bois par heure.	Livres de charbon par heure.	Remarques.		
				Alléges.		Chargés.	Jauge.	Port réel.	Coût.																											
				Avant.	Arrière.					Moyenne.																									Moyenne.	
Alleghany	173	25	10 1/2	...	5 1/2	...	468 3/4	...	...	1	1/8	142	75	858	9	2 1/2	4 1/2	2 1/2	42	55	3 1/2	23 1/2	1	55	1/2	9	11	17	5	2	...	Chaudière const. sur le mod. de basse pression.		
Bacchus	133	25	9 1/2	4	7 1/2	5 1/2	283	...	...	2	large 1/2	332	60	1915	7	3 1/4	4 1/2	4	13	40	3	26	2	40	1/2	9 1/2 & 12	13	23	4	3 1/2	...	2000	Semblable au Barn Hill.	
Baltic	225	30 1/2	12 1/2	...	...	...	356	...	\$22,500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Chaudière cons. sur le mod. de basse pression.	
Bay State	138	25 1/2	11	...	...	...	512 1/2	530	...	1	1/8	166	68	1115	6 1/2	2 1/2	5 1/2	2 1/2	42	55	3 1/2	25	1	55	1/2	12	11 1/2	17	6	2 1/2	...	Do do do do.		
Brunswick	169	28	11	...	...	...	493 1/2	...	...	1	1/8	239	68	1383	8 1/2	3 1/2	6	2 1/2	48	42	4	32	1	42	1/2	13	15	23	6	2 1/2	...	Do do do do.		
Bucephalus	202	29 1/2	12	...	...	...	689 1/2	...	...	1	1/8	97	70	714	4 1/2	2	3 1/2	2 1/2	34	70	2 1/2	18	2	17	1/2	8	8	11	4	1 1/2	...	Do do do do.		
Buffalo	169	28 1/2	10 1/2	420 1/2	1	1/8	
California	150	25	11	2 1/2	6 1/2	4 1/2	393	440	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cataract	174	24 1/2	10 3/4	416 3/4	
Delaware	128	25	9 1/2	293 1/2	1	1/8	...	75	...	7 1/2	2 1/2	4	2 1/2	42	...	3 1/2	26	1	...	1/2
Detroit	166	26 1/2	13	...	...	...	542 3/4	...	...	1	1/8	164	68	953	8 1/2	2 1/2	5	2 1/2	36	55	3	20	2	55	1/2	8	9	17 1/2	4	2 1/2	...	...	...	...
Dunkirk	180	26 1/2	12	3 1/2	7	5 1/2	559	550	...	1	1/8
Edith	180	25	13	...	...	...	515	550	...	1	No. 1	330	68	547	6	3 1/4	5 1/2	2 1/2	31	60	2 1/2	26 1/2	1	60	1/2	6 1/2	8 1/2	17	4	1 1/2	...	1100	Do do do do.	
Forest City	140	25 1/2	12 1/2	...	...	...	425 1/2	...	...	1	1/8	185	78	1052	6	3	5	2 1/2	42	58	3 1/2	26	1	58	1/2	12	12 1/2	16	5	2 1/2	...	...	...	...
Genesee Chief	180	27 1/2	11	530 1/2	...	\$33,000	1	1/8	
Illinois	146	23	10 1/2	349 1/2
Indiana	160	32	9 1/2	...	...	...	473 1/2	...	\$36,000	2	1/8	544	75	2468	12	3	3 1/2	3	48	53	4	36	1	53	1/2	14	16	17	5	2 1/2	...	...	...	...
International	242	31 1/2	13 1/2	4	8	6	981 1/2	720
Iowa	137	25 1/2	10 1/2	...	...	...	344 1/2	...	\$23,000	1	1/8	228	64	832	7 1/2	3	4 1/2	2 1/2	42	65	3 1/2	27	1	65	1/2	11	13	17	5	2	...	...	...	...
Jefferson	185	28	12 1/2	...	...	...	623 1/2	...	...	1	No. 1	83	64	1137	7 1/2	3	5 1/2	2 1/2	42	58	3 1/2	28	1	58	1/2	12	13	17	5	2	...	...	...	...
May Flower	200	28	13	4	10	10 1/2	616	650	...	1	No. 1
Milwaukee	178	29 1/2	11 1/2	...	...	...	577 1/2	...	...	1	1/8	172	75	575	6 1/2	2 1/2	4	2 1/2	42	56	3 1/2	22	1	56	1/2	9	10 1/2	17	5	2 1/2	...	...	...	...
Mount Vernon	175	23	11	...	...	...	450	450	...	1	1/8	187	75	1069	6 1/2	2 1/2	5 1/2	2 1/2	42	56	3 1/2	28	1	56	1/2	12	13	16 1/2	4	1 1/2	...	...	...	...
Niagara	188	28 1/2	11	3 1/2	8 1/2	6	618	700	...	1	1/8
Nile	137	25 1/2	11	359 1/2
Northern Michigan	159	25 1/2	11 1/2	...	...	...	441 1/2	...	...	1	1/8	80	75	330	3 1/2	3 1/2	4	3 1/2	28	55	2 1/2	16	2	55	1/2	7	7	9	3	1 1/2	...	...	...	...
Ohio	144	23 1/2	9 1/2	4	...	6	312 1/2	...	...	1	1/8	380	55	1577	9	6	6	4	16	41	4 1/2	36	1	41	1/2	13 1/2 or 9 1/2	18	23	6	2 1/2	...	...	...	...
Oregon	234	34	13	...	9 1/2	6 1/2	950	850	\$56,000	1	No. 3	78	65	1267	3 1/2	3 1/2	6	6	34	65	2 1/2	19	2	65	1/2	8 1/2	9	14	4	2 1/2	...	...	...	...
Oriental	169	28 1/2	10 1/2	...	...	...	...	...	...	1	No. 2	80	68	330	3 1/2	3 1/2	4	4	28	55	2 1/2	16	2	55	1/2	7	7	9	3	1 1/2	...	...	...	...
Owega	140	22 1/2	9 1/2	1	1/8
Paugassett	225	32 1/2	13	3	8 1/2	...	846	700	...	2	1/8	94	65	1159	8	2 1/2	6	6	48	40	4	34 1/2	1	40	1/2	12	16	18	5	3	...	...	...	...
Plymouth	171	24 1/2	10 1/2	4	7	5 1/2	426	420	...	1	1/8	63	80	767	3 1/2	3 1/2	4 1/2	2 1/2	32	65	3 1/2	18	2	65	1/2	8	8	17 1/2	4	2 1/2	...	...	...	...
Pocahontas	175	28 1/2	10 1/2	...	...	...	525 1/2	...	\$32,000	1	1/8	95	85	874	7 1/2	2 1/2	4 1/2	2 1/2	48	54	3 1/2	25 1/2	1	54	1/2	10	12	17	5	2	...	...	...	...
Portsmouth	186	26 1/2	12 1/2	1	3	2	563 1/2	554	...	1	1/8	
Queen of the Lakes	165	24	11 1/2	...	...	...	460	400	...	1	1/8	195	70	523	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3	36	58	3	18	2	58	1/2	8	8	17 1/2	4	2 1/2	...	...	...	...
Republic	164	24	12 1/2	...	...	...	465	500	...	1	1/8	98	80	651	6	2 1/2	5 1/2	3	35	36	2 1/2	25	1	56	1/2	10	10 1/2	17	5	2	...	...	...	...
St. Joseph	153	26	10 1/2	407	420	...	1	1/8
Saginaw	148	24	10 1/2	...	...	...	370	345	...	1	No. 1	126	70	687	7	3	4 1/2	2 1/2	39	56	3 1/2	23 1/2	1	56	1/2	9	10 1/2	17	5	2	...	...	...	...
Sandusky	155	24	11	3	7	5	386	1	1/8	
Sciota	152	25 1/2	11 1/2	...	...	...	419 1/2	...	...	1	1/8	170	77	774	9	3	6	2	42	58	3 1/2	28 1/2	1	58	1/2	11	13	17 1/2	5	3	...	...	...	...
Spaulding	191	28 1/2	12	3	7 1/2	...	629 1/2	620	\$38,000	1	1/8
Sun	173	25 1/2	10 1/2	...	...																													

RÉPONSE

En partie à une adresse de l'assemblée législative en date du 8 du courant, demandant copie des documents relatifs au relevé et à l'amélioration des rapides du fleuve St. Laurent.

Par ordre,

G. ET. CARTIER,

Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,

Québec, 30 mars 1855.

RAPPORT

Sur l'examen et le relevé du fleuve St. Laurent, entre Prescott et l'extrémité supérieure du canal de Lachine, et certaines expériences d'explosion de mines faites durant l'été de 1854.

Les soussignés ont l'honneur de faire rapport qu'en conformité des instructions contenues dans la convention du 18 octobre 1853, entre eux et les honorables commissaires des travaux publics, ils ont examiné et relevé en partie le fleuve St. Laurent entre Prescott et l'extrémité supérieure du canal de Lachine, afin de constater : " 1o. la nature et l'étendue des obstacles qu'il faudrait enlever pour procurer un chenal navigable à travers tous les rapides du St. Laurent, de Prescott à l'extrémité supérieure du canal de Lachine, ce chenal ne devant pas avoir moins de deux cents pieds de largeur, ni avoir nulle part dans les eaux basses de l'été une profondeur réelle de moins de douze pieds, et dans les rapides sujets à de gros bouillons pas de moins de treize pieds ;" " 2o. le coût moyennant lequel cette amélioration peut être accomplie."

Qu'ils ont fait faire explosion à cinquante charges sous-marines de cent vingt livres de poudre chacune, à titre d'essai dans différentes parties des rapides, afin de constater si la nouvelle méthode de M. Maillefert pour faire sauter les roches sous l'eau sans forage, pouvait être employée avec avantage pour l'amélioration projetée.

Ils sont heureux de pouvoir dire que le relevé et les opérations de mine ont réussi parfaitement, qu'il est possible d'ouvrir un chenal de largeur et de profondeur suffisantes pour le passage de vaisseaux tirant dix pieds d'eau, au moyen de l'enlèvement des obstacles ; et enfin, que cette grande amélioration peut être effectuée pour une somme n'excédant pas cent quatre-vingt mille louis, (£180,000.)

Les obstacles qu'il s'agit d'enlever sont situés dans les rapides des galops, le chenal du nord du Long Sault, et les rapides entre les lacs St. Louis et St. François ; les deux derniers sont les plus considérables.

Avant de procéder à décrire ces obstacles et à évaluer ce qu'il en coûtera pour les enlever, les soussignés prennent la liberté de présenter quelques observations générales relativement à, 1. Leurs opérations de relevé ; 2. Les cartes qui accompagnent ce rapport ; 3. La largeur et la profondeur exigées pour le chenal ;

4 L'eau basse de l'été; 5. Les expériences d'explosion de mines; et 6. Les évaluations de dépense.

1. *Opération du relevé.*

La reconnaissance du chenal a été faite en lignes parallèles, les sondages étaient faits de la manière ordinaire; la berge d'exploration employé à ce service était munie de tubes à travers lesquels les perches graduées pouvaient être enfoncées à toute profondeur et plongées et retirées facilement, mode d'opération qui a été également suivi pour constater si le chenal était obstrué ou non; lorsqu'il s'est rencontré quelque endroit douteux, il a été immédiatement examiné avec plus de précision, et un relevé complet de la localité a été fait lorsque la nécessité en a été constatée. Il n'est guère besoin de faire remarquer que pour exécuter un relevé marin, il est nécessaire d'opérer la triangulation des lignes des côtes adjacentes, et établir des stations convenables d'où l'on puisse prendre des vues sur le vaisseau d'exploration. Aux rapides des galops et au chenal du nord du Long Sault, les obstacles étant concentrés sur un seul point, les stations nécessaires ont pu facilement être établies sur une ligne de base mesurée sur la côte, et aucune triangulation n'a été nécessaire. Mais entre les lacs St. François et St. Louis, les obstacles ont été trouvés si nombreux et si étendus qu'il a été nécessaire de relever toute cette partie du fleuve, et en conséquence de compléter la triangulation faite en 1852, par M. James Stuart, I. C., qui embrassait les rapides du Côteau et des Cascades; leurs opérations sur ce point sont indiquées sur les cartes qui accompagnent ce rapport. Les soussignés se plaisent à ce propos à reconnaître l'exactitude avec laquelle la triangulation de M. Stuart a été faite dans toute son étendue, et l'utilité de sa carte pour leur relevé. Après avoir exécuté ces opérations préliminaires, qui à raison du grand nombre d'îles, de la largeur de la rivière, et de la difficulté des communications ont exigé beaucoup de temps et de travail, ils ont procédé à l'examen des différents chenaux de la manière suivante: Le mode de relèvement au moyen de lignes de sondage entre les stations placées sur la côte et en allant et venant des bouées, n'a pu être suivi que dans les endroits où le courant est faible, et a dû être abandonné dans ce qui est proprement les rapides. Ici les bouillons au-dessous de la chute, et le courant au-dessus ont rendu impossible de conduire un vaisseau avec aucun degré de précision, et même la simple traversée dans une embarcation est généralement impraticable. Le seul mode d'opération praticable, et par conséquent le seul qui ait été adopté a consisté à ancrer des bacs à des distances convenables loin l'un de l'autre à travers le courant, en déterminant leur position des stations sur la côte, et ensuite à laisser descendre les bateaux de sauvetage sur des cables gradués. Chaque bateau de sauvetage était monté par un capitaine au gouvernail, un homme expérimenté pour faire les sondages avec une perche de fer ou de bois mesurée et un assistant pour les enregistrer. A chaque cent ou deux cents pieds que le bateau descendait un pavillon était hissé, et la position du bateau déterminée au moyen des instruments, de deux stations au moins sur la côte, par des ingénieurs assistants. On peut concevoir facilement qu'un travail de ce genre prend beaucoup de temps parce qu'une seule ligne de sondages peut être prise de chaque ancrage et parce que le mouvement des bacs à travers le courant, afin de les mettre en position, est accompagné de beaucoup de difficultés et quelquefois de dangers. Il a été fréquemment impossible d'obtenir dans une dure journée de travail plus d'une ligne de sondages, et plus d'une journée a été entièrement perdue, lorsqu'un bac chassait sur les ancres à raison de la rapidité extraordinaire du courant; dans ce cas il ne restait d'autre alternative que d'abandonner l'ancrage et de sauter les rapides, et pour revenir à la première position, il fallait remonter par le canal. Une autre grande cause de délai a été la nécessité de halier le

bateau de sauvetage jusqu'au bac d'où il était parti ; opération lente qui a exigé de la part des hommes les plus grands efforts. En certains endroits l'eau était si agitée et le courant si rapide, que non seulement il était difficile et dangereux d'ancrer les bacs, mais qu'il y avait même du danger à y aborder avec les bateaux lorsqu'ils étaient à l'ancre. Ces difficultés sont devenues insurmontables dans certaines localités, et il fallut avoir recours à ce qu'on appelle des lignes courantes, opération qui consiste à laisser courir les bateaux dans différentes directions à travers les rapides, en prenant des sondages de ces bateaux, et en hissant à des intervalles convenables un pavillon dont on déterminait la position simultanément avec au moins deux bons instruments sur la côte. Ces lignes de sondages ont été prolongées de la manière ordinaire au moyen d'un bon bateau bien monté et bien gouverné. Ce dernier mode d'opérations a été trouvé praticable même dans les plus mauvais endroits, et là où les bateaux découverts n'auraient pas pu résister on s'est servi de la berge en fer construite exprès.

C'est en employant alternativement et suivant les circonstances les différents modes d'opération décrits ci-dessus qu'ont été obtenus les sondages, dont une partie seulement a pu être marquée sur les cartes qui accompagnent ce rapport. Le nombre des sondages faits et inscrits dans le journal d'opérations se monte à plus de 28,000. Les cartes accompagnant ce rapport sont :

No. 1.—Relevé d'une partie des rapides des gallops.

No. 2.—Relevé d'une partie du chenal du nord du rapide du Long Sault.

No. 3.—Relevé d'une partie du fleuve St. Laurent entre le lac St. François et la Pointe au Diable, comprenant les rapides du Côteau.

No. 4.—Relevé d'une partie du fleuve St. Laurent entre la Pointe au Diable et la Pointe au Moulin, comprenant les rapides des Cèdres.

No. 5.—Relevé d'une partie du fleuve St. Laurent entre la Pointe du Moulin et le lac St. Louis, comprenant les rapides Cascades.

2. *Largeur et profondeur du chenal.*

Les différents chenaux nouveaux dessinés sur les cartes indiquent la position et l'étendue des obstacles qu'il est nécessaire d'enlever dans chacun d'eux, afin de les rendre navigables pour les vaisseaux tirant dix pieds d'eau.

En traçant ces chenaux, on a eu soin d'éviter les obstacles et les détours trop subits, autant que les circonstances et la nature des courants pouvaient le permettre ; chacun de ces chenaux par conséquent, s'il est suffisamment amélioré, deviendra un chenal navigable, mais il n'y en aura qu'un seul d'entre eux dont l'amélioration sera recommandé ci-après. Un chenal de 300 pieds de longueur serait suffisamment ample pour des vaisseaux tirant dix pieds d'eau, et il peut se trouver des cas où une combinaison de circonstances favorables, comme la droiture du chenal, le peu d'étendue des obstacles entre lesquelles il passe, la facilité d'y entrer et de le suivre admettraient une largeur de moins de deux cents pieds, et si cela était nécessaire, les soussignés sont prêts à indiquer les localités où ces déviations pourraient être permises ; il convient cependant de faire remarquer ici que les évaluations données sont basées sur la nécessité prétendue d'un chenal de 200 pieds dans toute sa longueur. Quant à la profondeur du chenal, ils ne voient aucune raison de discuter les données indiquées par les honorables commissaires des travaux publics, et leur expérience les porte à souscrire entièrement aux conditions contenues dans leurs instructions, qu'il ne devrait nulle part avoir moins de douze pieds, et pas moins de treize pieds dans les endroits où l'eau forme de gros bouillons. Les soussignés, en indiquant les profondeurs qui, à leur avis, seront nécessaires dans chaque localité, n'ont donc eu aucune occasion d'aller au-delà des limites fixées dans leurs instructions. Les profondeurs qui seront recommandées ci-après, ont aussi été marquées sur les

cartes qui accompagnent ce rapport, et les évaluations de la dépense ont été faites en conséquence.

3. *Eau basse de l'été.*

M. James Stewart avait reconnu que le point d'étiage appelé eau basse d'été, ou niveau ordinaire d'été correspondait avec la marque de grève établie par lui sur l'Île-aux-Cochons, aux rapides du Côteau, lorsque cette marque de grève était à un pied hors de l'eau, résultat que les observations des soussignés ont confirmé. Avant de commencer les opérations directes de relevé, huit différentes marques ont été établies dans les rapides inférieurs. Elles ont été examinées fréquemment durant l'été, et les différences de hauteur de l'eau ont été toujours trouvées simultanées et presque uniformes dans tous les rapides. Du 2 juin au 11 novembre la différence entre la plus grande hauteur et la plus grande baisse qui soit survenue dans cet espace de temps n'a pas excédé un pied trois pouces. La baisse et l'élévation dans le lac St. François a été trouvée environ double de la baisse et de l'élévation correspondante dans les rapides propres; mais les fluctuations du lac St. Louis sont plus considérables que celles du lac St. François, et en diffèrent pour les époques et l'étendue, la rivière des Outaouais exerçant une grande influence sur l'élévation de l'eau dans le premier lac. Au plus bas étiage de l'eau observé, la marque de grève de M. Stewart s'est trouvée un pied et six pouces hors de l'eau; et l'eau du fleuve ayant été plus basse qu'à l'ordinaire cet automne, on doit en inférer que l'étiage extrême est de six pouces plus bas que le niveau ordinaire d'été, c'est-à-dire l'eau basse d'été. Les soussignés ont en conséquence adopté la marque de M. Stewart pour l'eau basse d'été et ont calculé leurs sondages sur cette donnée.

4. *Expériences d'explosion de mines.*

Cinquante fortes charges sous-marines ont été tirées conformément aux instructions dans différentes parties des rapides du Côteau sur du roc solide plat, aussi bien que sur des barres formées par des roches et des pierres, etc., dans des courants très rapides; elles ont réussi partout, quoique d'une manière inégale, les accumulations de roches et de pierres cédant plus facilement que le roc solide qui se compose d'un calcaire très dur; cependant après ces essais, il ne saurait y avoir aucun doute que la nouvelle méthode de M. Maillefert pour faire sauter les roches sous l'eau sans forage, qui a été employée avec le plus grand succès pour enlever des roches dangereuses dans le *Hell-gate*, près de New-York, ne puisse être employée avec avantage pour l'amélioration projetée du fleuve St. Laurent, et ne soit réellement le seul mode d'opération dont on puisse se servir.

5. *Evaluations de la dépense.*

On comprendra facilement que les évaluations du coût d'opérations comme celles dont il s'agit ne peuvent être entièrement basées sur la quantité et la qualité de la matière à enlever.

L'ouverture d'un chenal à travers les différents rapides nécessitera un équipement considérable et dispendieux dont une grande partie devra être renouvelée dans le cours des opérations. Il faudra tenir compte à un grand degré des dangers et des difficultés inhérents aux travaux; des interruptions causées par la navigation, des délais provenant d'accidents; et des salaires et gages élevés pour lesquels seuls on pourra engager des bons ingénieurs et de bons hommes à entreprendre de semblables travaux. Il faut aussi prendre en considération qu'afin de ne laisser aucun point d'une moindre profondeur que celle qu'on exige, l'excavation devra généralement être portée à une plus grande profondeur que celle qui est spécifiée, à raison de la nature particulière de ce travail qui dans des eaux turbulentes n'admet point la même précision et de la même régularité que les

mêmes opérations en terre ferme. C'est en tenant compte de toutes ces circonstances et en divisant le coût de l'équipement et des dépenses accessoires entre les différentes localités, que les soussignés ont pu parvenir à faire les évaluations. Les soussignés vont maintenant présenter les résultats obtenus au moyen de leur examen et relevé, et évaluer le coût de l'amélioration projetée. En commençant l'examen du fleuve St. Laurent à Prescott et descendant de là, ils ont reconnu que le chenal actuellement fréquenté par les vaisseaux de fort tonnage était suffisamment large et profond, jusqu'à ce qu'en passant à travers les rapides des Galops, ils eussent fait des sondages de 9 et 10 pieds dans le chenal. En conséquence ils firent un relevé de ces rapides dont les résultats sont indiqués sur la carte ci-annexée N^o. 1, des deux chenaux conduisant aux rapides des Galops; le chenal du sud n'est fréquenté que par les bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau, et a été trouvé trop étroit et trop tortueux pour pouvoir servir à la navigation projetée; le chenal du nord ou chenal principal est maintenant suivi dans toutes les saisons par des vaisseaux tirant huit pieds d'eau; mais il faudra l'améliorer pour le rendre assez large et assez profond pour des vaisseaux tirant dix pieds d'eau; le principal obstacle est une barre de roc solide qui traverse la rivière en formant une chute, et qui n'est recouvert que de huit ou neuf pieds d'eau dans le chenal. Les obstacles au-dessus et au-dessous de cette barre se composent de roches et de pierres. Le tout peut être enlevé en minant et déplaçant les débris: il semblerait qu'il n'existe aucune difficulté, mais les opérations seront sujettes à de fréquentes interruptions causées par le passage de bateaux à vapeur et d'autres bâtiments. Pour donner au chenal du nord qu'il est proposé d'améliorer 200 pieds de largeur et 13 de profondeur dans toute son étendue, il faudra enlever 4,666 verges cubiques de roc solide et de roches; et le coût de cette amélioration est évalué à £11,232. A partir des rapides des Galops, on ne rencontre plus d'obstacles avant d'approcher du chenal sud du Long Sault, qui dévie du cours principal de la rivière, à environ six milles au-dessus de *Dickenson's Landing*. Ce chenal qui n'est suivi maintenant que par des vaisseaux tirant peu d'eau et des bateaux à vapeur faibles ou qui ne sont pas considérés comme assez forts pour résister aux gros bouillons du chenal du nord, a été trouvé tortueux, étroit et obstrué par plusieurs barres. Il faudrait une dépense considérable pour l'élargir et le creuser suffisamment, et il resterait encore tortueux. Une autre grande objection à ce chenal provient du fait qu'il est la seule route praticable pour les cajeux qui lorsqu'ils y passent, ferment tout le chenal et ne laissent pas de place aux bateaux à vapeur pour y passer; et les fréquents détours du chenal sont tels qu'il est impossible aux bateaux à vapeur de découvrir les cajeux avant d'en être tout près; ayant en même temps reconnu que le chenal du nord est supérieur, tant pour la largeur que pour la profondeur, nous n'avons pas pensé qu'il fut nécessaire de faire un relevé complet du chenal du sud dont nous ne pouvons recommander l'amélioration que pour le cas où l'on voudrait faire remonter les vaisseaux à travers les rapides au moyen de quelque puissance motrice auxiliaire, projet qui ne peut être discuté ici, mais pour lequel ce chenal offrirait des avantages particuliers. Le chenal du nord qui est maintenant fréquenté par des vaisseaux tirant huit pieds d'eau et plus, est très turbulent, mais assez profond et assez large dans toute son étendue, excepté à la déclivité supérieure ou chute, où il est obstrué comme l'indique la carte ci-annexée N^o. 2. Cette chute est formée par une barre de roc solide, qui traverse le fleuve, et qui n'est recouvert dans le chenal actuellement suivi par les bateaux à vapeur que de dix pieds d'eau. Immédiatement au-dessous de la déclivité, plusieurs roches de dimensions considérables reposant sur une batture de pierres forment un autre obstacle dangereux vers lequel portent les courants, et qu'il est difficile d'éviter, même pour les bateaux à vapeur. Le chenal actuel est étroit et tortueux en cet endroit, et il sera nécessaire de le redresser, l'élargir, et le creuser pour le rendre parfaitement navigable pour les vaisseaux tirant dix pieds

d'eau. Nous proposons d'élargir le chenal sur la barre, tel que tracé sur la carte dans le but d'éviter la batture de Burns, et les grosses roches qui s'y trouvent. En enlevant une partie de la barre supérieure, la direction du courant sera changée de manière à ne pas briser sur la batture de Burns, et à prendre la direction du chenal. L'enlèvement des obstacles par l'explosion dans le chenal du nord est considéré comme praticable, mais sera accompagné de difficultés et de dangers, à raison de la rapidité extrême du courant, et de la turbulence des eaux tant à la dénivelité supérieure qu'au-dessous. La quantité de roc solide et de roches qu'il faudrait enlever pour donner au chenal du nord au Long Sault 200 pieds de largeur et 13 pieds de profondeur d'un bout à l'autre, est évaluée à 4,550 verges cubiques, et le coût de cette amélioration à £17,198. A partir du Long Sault jusqu'au pied du lac St. François le chenal a été trouvé suffisamment large et profond. A partir du lac St. François deux chenaux conduisent aux rapides du Côteau, le chenal du nord ou chenal actuel des bateaux à vapeur tel qu'indiqué sur la carte, et il est obstrué par deux barres l'une à la tête de l'Île des Prisonniers, et l'autre au-dessous de cette Île. Aux eaux ordinaires d'été il n'y a pas plus de 7 ou 7½ pieds de profondeur dans le chenal sur la barre supérieure, ce qui est à peine suffisant pour des vaisseaux tirant six pieds d'eau, et pas plus de 8 à 8½ pieds sur la barre inférieure; ces deux bancs se composent de roches et de pierres et peuvent être enlevés au moyen de mines, etc. Les opérations seront comparativement faciles sur la barre supérieure, mais elles éprouveront des difficultés considérables sur la barre inférieure où la vélocité du courant est de plus de 14 pieds par seconde, et les eaux très turbulentes. Les opérations dans ce chenal, tant sur la barre supérieure que sur la barre inférieure seront sujettes à de fréquentes interruptions par le passage des vaisseaux, et il est à craindre aussi qu'il arrivera de fréquents accidents provenant de collision avec des cajeux chassés de leur route ordinaire par de forts vents du nord; une profondeur de 12 pieds est considérée comme suffisante sur la barre supérieure, mais il faudra 13 pieds sur la barre inférieure à cause des gros bouillons. La quantité de roches et de pierres qu'il faudra enlever dans ce chenal est évalué à 25,665 verges cubiques, et le coût des améliorations à £40,365. Le chenal du sud ou chenal perdu n'est pas fréquenté maintenant, mais a été, néanmoins, relevé dans le but de constater si un chenal meilleur et moins obstrué que celui du nord, ou chenal actuel des bateaux à vapeur, ne pourrait pas être trouvé, et des peines considérables ont été prises pour rendre ce relevé aussi complet et aussi correct que possible. Il a été reconnu que le chenal du sud était obstrué à l'Île de Geniève, par une barre de roc solide qui en cet endroit forme une chute, et plus bas la chute Verte, par plusieurs barres considérables composées d'une accumulation de roches et de pierres. L'ouverture d'un cheval à travers ces barres est considérée comme praticable au moyen de mines, etc., et l'opération n'entraînerait pas beaucoup de difficultés, mais exigerait une dépense considérable. A cause des bouillons la profondeur ne pourrait pas être moindre que 13 pieds sur les barres supérieures, et 12½ pieds sur les barres inférieures. La quantité de rocs solides et de roches qu'il faudra enlever dans ce chenal est évaluée à 60,085 verges cubiques, et le coût de l'amélioration à £78,285. Un chenal qui part du chenal actuel des bateaux à vapeur, au-dessus de l'Île-aux-Cochons, se dirige entre l'Île-aux-Cochons et l'Île-aux-Ronces, ensuite le long du côté sud de l'Île-aux-Cochons, et rejoint le chenal du nord au-dessous de ce point, et sur le côté de l'Île-aux-Prisonniers; les bateaux à vapeur et d'autres vaisseaux y passent quelquefois lorsque l'eau est très basse mais il est tortueux et trop obstrué pour en tenir compte pour les améliorations projetées. Le coût de l'amélioration du chenal du sud a été évalué à £78,285, celui de l'amélioration du chenal du nord à 40,365, ce qui établit une différence de £37,920 en faveur du chenal du nord; il faut aussi faire attention que le chenal du nord suit la direction naturelle du courant, et est plus facile d'accès du lac St. François que le chenal du sud. Pour ces raisons les soussignés n'hésitent

pas à recommander l'amélioration du chenal du nord dont le coût a été évalué à £40,365. A partir de la Pointe-au-Diable en descendant, ils ont rencontré quelques obstacles peu considérables avant d'entrer dans les rapides des Cèdres, à la tête desquels un banc de roc traverse le chenal actuel des bateaux à vapeur, et est en partie couvert de roches et forme un obstacle qui est communément appelé "La Barrière!!" A l'eau basse d'été ordinaire il n'y a pas plus de 9½ pieds d'eau dans le chenal à l'endroit où il traverse cette barre entre la barrière et la Pointe au Moulin; ce chenal est obstrué par quelques grosses roches telles qu'indiquées sur la carte. Le chenal des cajeux a été trouvé trop peu profond et trop tortueux pour en tenir compte et nous recommandons en conséquence l'amélioration du chenal actuel des bateaux à vapeur. L'enlèvement de la Barrière et des autres obstacles dans ce chenal est considéré comme praticable, mais à raison de la violence du courant, des gros bouillons et de la proximité de la Chute-aux-Bouleaux, il présentera des difficultés et des dangers sérieux, et sera en outre sujet à des interruptions fréquentes par le passage des vaisseaux. Il faudra une profondeur de 13 pieds d'un bout à l'autre. La quantité de roc solide et de roches qu'il faudra enlever est évaluée à 5,600 verges cubiques, et le coût des travaux à £12,500. Après avoir passé la Pointe au Moulin, il a été reconnu que le chenal actuel est très embarrassé, et l'existence d'autres chenaux ayant été indiquée dans les rapports de M. T. C. Keefer et du capitaine Maxwell, les soussignés se sont appliqués à les découvrir afin de constater leur position et capacité, et s'assurer s'il était possible de les améliorer convenablement à moins de frais. Les embarras existants dans le chenal du nord ou chenal actuel des bateaux à vapeur marqué AAA, sur la carte sont; 1. Une grande batture de roc solide en partie couvertes de roches libres, et communément appelée la batture de Bocco Hayes ou la Chainette; à l'eau basse il n'y a pas plus de 7 à 8 pieds d'eau dans le chenal sur cette barre, qui est considérée comme l'endroit le plus plat de la rivière; les vaisseaux tirant six pieds d'eau touchent souvent en cet endroit. L'enlèvement de cet obstacle est considéré comme praticable; il faudra une profondeur d'eau de 12 pieds. La quantité de roc solide et de roches à enlever dans ce chenal est évaluée à 9,100 verges cubiques, et le coût de l'amélioration à £18,700. Cet obstacle peut être évité tout-à-fait ou presque entièrement en suivant le chenal marqué BBB, sur la carte, qui contourne le côté sud de la batture de Bocco Hayes et rejoint le chenal du nord AAA, au-dessus du rescif de Mary. Le chenal BBB est peu obstrué, et la quantité de roches qu'il faudrait enlever pour lui donner 200 pieds de largeur et 12 pieds de profondeur est évaluée à 630 verges cubiques, et le coût de l'amélioration à £1,760.

2. Le second obstacle se trouve dans le chenal AAA, au rescif de Mary, composé de roches et de pierres, et a une profondeur à l'eau basse ordinaire de 8 et 9 pieds; l'amélioration de ce chenal, qui est parfaitement praticable dans une largeur de 200 pieds et une profondeur de 12 pieds, exigerait l'enlèvement de 4,725 verges cubiques de roches et pierres, et le coût de cette amélioration est évaluée à £5,325. Cet obstacle peut être évité entièrement en créant un chenal au sud, qui est marqué CCC sur la carte, et qui sera par la suite appelé le "Chenal du milieu" s'il est continué et amélioré à travers le banc de roc solide qui s'étend de la Pointe du Buisson, tel qu'indiqué sur la carte. Les soussignés ne pensent pas qu'il soit praticable de passer au sud du rescif de Mary pour rejoindre ensuite le chenal AAA, ou que l'on obtiendrait par là aucune amélioration.

3. Le troisième obstacle et le plus formidable dans le chenal AAA est formé par un grand banc de roc solide qui s'étend de la Pointe du Buisson à travers toute la rivière; les parties les plus proéminentes de ce banc de roches portent les noms de "Roche de Chien" (*Dog Reef*) "la Balire" et "rocher fendu" et c'est entre ces obstacles périlleux que le chenal actuel des bateaux à vapeur passe sur une suite de battures composées de couches solides de pierre cal-

caire, en partie couvertes de brisants et de roches. Il est possible d'enlever ces obstacles jusqu'à la largeur (200 pieds) et la profondeur (13. pieds) voulues; mais l'opération serait sujette à de fréquentes interruptions par le passage des vaisseaux et des trains de bois, et une fois terminée elle laisserait encore subsister une des grandes objections à ce canal, la direction du courant qui vient en travers tel qu'indiqué sur la carte. La quantité de roc solide et de roches à enlever dans le chenal pour lui donner 200 pieds de largeur et 13 pieds de profondeur est évaluée à 36,633 verges cubiques, et le coût de l'amélioration à £76,666. En ajoutant à cette somme le coût de l'amélioration du rescif de Mary? £5,325. et du chenal BB, £1,760, le total de £83,751, représente ce que coûtera l'amélioration du chenal AAA, depuis la pointe au moulin jusqu'au point marqué X sur la carte. Le chiffre élevé de la dépense nécessaire pour faire cette amélioration, joint à la direction défavorable du courant dans ce chenal a fait désirer de trouver quelque autre chenal plus propice qui fut susceptible d'être amélioré à moins de frais. La partie de la rivière située entre le chenal AAA et la rive nord étant très peu profonde, les soussignés ont dû faire pour cette raison et d'autres parfaitement inévitables un examen soigneux de la partie de la rivière située au sud de ce chenal, et ont réussi à y trouver deux chenaux distincts qui sont marqués sur la carte DDD, chenal sud ou chenal du billot, et CCC ou chenal du milieu. L'opération par laquelle ces chenaux ont été reconnus a été accompagnée de beaucoup de travail et de danger, plusieurs des chutes étant très violentes et aucun pilote ne connaissant assez bien cette partie de la rivière pour guider l'exploration. Le chenal le plus méridional ou "chenal du billot" ainsi nommé d'un gros billot qui s'y trouvait à découvert depuis plusieurs années à l'endroit marqué sur la carte, et qui a été enlevé par la glace au printemps de cette année, est apparemment le même qui aurait été précédemment reconnu par M. Thomas C. Keefer. Il couvre, ainsi que la carte l'indique, la distance d'environ 1600 pieds sur le banc de rochers plat, et rejoint le chenal du nord AAA dans l'eau profonde entre l'Île Ronde et la Pointe du Buisson. Ce chenal, dont une partie, dans sa condition actuelle n'a pas plus de cinq pieds de profondeur et dont la partie inférieure est obstruée par des roches, peut cependant être fait de 200 pieds de largeur et de 13 pieds de profondeur, et étant d'un accès facile par en haut, et suivant la direction du courant vers Montréal deviendrait s'il était amélioré un bon chenal navigable. La quantité de roc solide et de roches à enlever dans ce chenal, jusqu'au point marqué X, est évaluée à 50,750 verges cubiques, et le coût de son amélioration serait de £104,900; en y ajoutant 1,760 que coûterait l'amélioration du chenal BBB, le total de £106,660 représente le coût de l'amélioration du chenal DDD depuis la Pointe au Moulin jusqu'à X. Le chenal du milieu, CCC, couvre ainsi que la carte l'indique, la distance d'environ 800 pieds sur le même banc de roches plat que DDD, un peu au-dessus duquel il rejoint le chenal du nord, et comme DDD n'a que cinq pieds de profondeur en certains endroits. Il peut être élargi et creusé respectivement jusqu'à 200 pieds et 13. pieds, et étant facile d'accès par le haut et suivant la direction naturelle du courant, il deviendra lorsqu'il sera amélioré un chenal parfaitement bon et navigable; comme DDD, il est obstrué dans la partie supérieure par le roc solide couvert çà et là de roches, et dans la partie inférieure par des roches qui y ont été déposées après avoir été entraînées sur le banc de roches plat et uni qui se trouve au-dessus. La quantité de roc solide et de roches à enlever dans ce chenal est évaluée à 36,632 verges cubiques, et le coût de cette amélioration à £76,664. En y ajoutant ce qu'il en coûterait pour améliorer le chenal BBB, 1,760, le total £78,424 représente le coût de l'amélioration du chenal CCC depuis la pointe au moulin jusqu'à X. Le coût de l'amélioration des deux autres chenaux entre les mêmes points ayant été évalué pour le chenal AAA à £83,751, et pour DDD à £106,660, il y a une différence respectivement de £5,327 et de £28,236 en faveur du chenal du milieu CCC, dont l'améliora-

tion est par conséquent recommandée moyennant le coût ci-dessus évalué de £78,424.

Le quatrième et dernier obstacle dans le chenal AAA est formé par un vaste banc de roc solide qui traverse la rivière entre la côte sud et l'Îlet de la Cascade. Sur ce banc de roc ont été déposées plusieurs grosses roches qui forment maintenant un obstacle dangereux, recouvert seulement de six pieds d'eau, et communément appelée la " Meule de foin." Cet obstacle formidable divise le chenal actuel des bateaux à vapeur en deux branches, l'une au sud et l'autre au nord, qui, néanmoins, se réunissent à peu de distance au-dessous, et continuent à ne former qu'un seul chenal jusqu'à l'eau profonde dans le lac St. Louis. Le chenal indiqué sur la carte est recommandé pour amélioration, étant le plus droit et le moins obstrué qu'il fut possible de trouver. L'amélioration de ce chenal exigera l'enlèvement de la meule de foin et d'autres roches, et l'excavation du roc solide, jusqu'à la largeur de 200 pieds et la profondeur de 13 pieds voulues, est une opération considérée comme praticable mais difficile. La quantité de roc solide de roches à enlever dans le chenal de la meule de foin est évaluée à 9,333 verges cubiques et le coût de l'amélioration à £20,281 ; en y ajoutant l'évaluation pour le chenal CCC £78,424, le total £98,705 représente le coût de l'amélioration projetée entre la Pointe au Moulin et le lac St. Louis. Le chenal à travers le lac St. Louis a été trouvé suffisamment large et profond ; le seul endroit douteux étant la batture de Chateauguay, sur laquelle cependant il n'a pas pu être trouvé de sondage de moins de 13 pieds ; considérant qu'au temps où cette batture a été examinée l'eau était basse (10 pieds) sur le seuil supérieur du canal Lachine, que le fonds est mou, et que la batture elle-même n'est pas très étendue. Les soussignés sont d'avis qu'elle ne peut être considérée comme un obstacle à la navigation de bâtiments tirant dix pieds. Dans le cas où elle subirait des changements et deviendrait nuisible, elle pourrait être creusée par le dragage à peu de frais. L'entrée du canal de Lachine a été examinée avec soin ; et il a été reconnu qu'elle était obstruée par des chaînes de roc solide, recouvertes dans quelques endroits de 7½ à 8 pieds d'eau au plus. Mais ayant été informés qu'on a l'intention d'étendre la jetée, ce qui aura l'effet de donner une plus grande profondeur d'eau sur ces obstacles, et de changer la direction du chenal, les soussignés n'ont pas aujourd'hui fait l'évaluation de ce qu'il en coûterait pour améliorer cette entrée du canal de Lachine ; ils sont néanmoins prêts à la faire quand on le désirera.

Récapitulation des évaluations de la dépense nécessaire pour former un chenal navigable à travers tous les rapides du St. Laurent depuis Prescott jusqu'à l'extrémité supérieure du canal de Lachine, en enlevant les obstacles ; ce chenal devant avoir 200 pieds de largeur et de 12 à 13 pieds de profondeur à l'eau basse d'été.

1. Rapides des Galops.....	£11,232
2. Chenal nord du Long Sault.....	17,198
3. Rapides du Coteau (du lac St. François à la Pointe au Diable).....	40,365
4. Rapides des Cèdres, (de la Pointe au Diable à la Pointe au Moulin).....	12,500
5. Rapides des Cascades (de la Pointe au Moulin au lac St. Louis).....	98,705

Total..... 180,000

Il résulte de l'examen fait par les soussignés, et sur lequel ils ont l'honneur de faire rapport ci-dessus :

1. Que le fleuve St. Laurent peut être considéré comme navigable, dans les basses de l'été, depuis Prescott jusqu'au pied du lac St. François, pour les

vaisseaux tirant 8 pieds d'eau, et à travers le lac St. Louis pour les vaisseaux tirant 8 pieds et même 10 pieds, et entre les lacs St. François et St. Louis, pour les vaisseaux tirant 6 pieds; et durant les hautes eaux pour des vaisseaux plus forts, mais ne tirant pas respectivement plus de $8\frac{1}{2}$ ou $6\frac{1}{2}$ pieds.

2. Que pour le rendre parfaitement navigable d'un bout à l'autre, depuis Prescott jusqu'à la tête du canal de Lachine, il faudra enlever des obstacles dans les rapides des Galops, le chenal nord du Long Sault, les rapides du Coteau, des Cèdres et des Cascades.

3. Que la possibilité d'enlever ces obstacles au moyen de mines sous-marines, etc., a été constatée par des expériences faites dans différentes parties des rapides du Coteau; et

4. Que le coût de l'amélioration tout entière n'excèdera pas £180,000.

En soumettant le rapport ci-dessus et les cartes qui l'accompagnent, et qui sont le résultat de six mois de travaux non interrompus dans le fleuve, les soussignés prennent respectivement la liberté de faire remarquer que dans l'accomplissement de leurs travaux et la rédaction de leur rapport, ils ont été constamment guidés par le désir de recueillir et transmettre le plus de renseignements possible, tout en se renfermant strictement dans les limites assignées par leurs instructions. Que pour cette raison ils se sont abstenus de discuter dans ce rapport l'importance de l'amélioration projetée, et les différents plans suggérés par d'autres personnes pour rendre le St. Laurent navigable; que, cependant, ils n'ont pas un seul instant perdu de vue la grandeur de l'objet en vue, et l'importance de l'investigation qui leur a été confiée, qu'ils n'ont épargné aucun effort pour rendre leur rapport correct et digne de confiance, et n'ont reculé devant aucun danger lorsqu'il était nécessaire de l'affronter pour obtenir des informations. Ils prennent aussi la liberté de constater avec reconnaissance l'habileté et l'entraînement avec lesquels ils ont été aidés par leurs assistants que même des accidents sérieux n'ont pas pu décourager; et en terminant, ils expriment l'espoir qu'en jugeant leurs travaux, les honorables commissaires des travaux publics voudront bien tenir compte des difficultés particulières qui accompagnent nécessairement des opérations de ce genre.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

B. MAILLEFERT,
W. RAASLOFF,

} Ingénieurs.

Côteau Landing, 15 novembre 1854.

NEW-YORK, 9 septembre 1853.

CHER MONSIEUR,—Nous avons eu l'honneur de recevoir hier la faveur de votre lettre du 5 du courant. En réponse à la demande que vous nous faites de déclarer si nous consentons à ce que notre soumission pour le creusage du chenal du St. Laurent soit modifiée de manière à être conforme aux termes de l'avertissement, nous devons dire que la différence entre notre soumission et l'avertissement n'est pas du tout intentionnelle, et que nous consentons à ce que notre soumission se lise comme suit: Les soussignés offrent par les présentes en largeur, n'ayant dans aucun endroit à l'eau basse d'été une profondeur claire moindre que 12 pieds, et dans ces rapides sujets à de gros bouillons moindre que 13 pieds, et une profondeur suffisante, etc.

Nous avons l'honneur d'être, cher monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF,
Ingénieurs sous-marins.

Thomas A. Begly, écuyer,

Sec. du départ. des travaux publics, Québec, B. C.

NEW-YORK, 26 octobre 1853.

MESSIEURS,—Nous vous demandons la faveur d'un ordre de votre part pour permettre à M. Wm. M. Millen, de Montréal, notre agent pour cet objet spécial, de choisir et amener à Montréal avant la clôture de la navigation, les bateaux, bacs, ancres et agrès appartenant au département qui seront nécessaires pour faire notre examen des rapides du St. Laurent, suivant les termes de notre marché avec le département du 18 courant. Nous sommes désireux que ces matériaux soient réunis à Montréal avant la clôture de la navigation, pour la raison que nous avons fait des arrangements pour que les bacs, etc., soient réparés, améliorés et grésés durant l'hiver pour l'usage spécial que nous voulons en faire, et afin que tout soit prêt pour commencer nos opérations dès l'ouverture de la navigation l'année prochaine.

Vous nous obligerez beaucoup en envoyant l'ordre que nous sollicitons à notre adresse à New-York, afin que nous puissions le transmettre à M. Millen avec nos instructions.

Avec respect,
 Vos obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASKOFF,
 Ingénieurs sous-marins, 64 et 66 Broadway.

Aux honorables commissaires des travaux publics,
 Canada.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
 QUEBEC, 20 mai 1854.

MONSIEUR,—Ayant trouvé très peu de matériel susceptible de servir dans les dépôts des canaux du St. Laurent, les soussignés prient respectueusement le département des travaux publics de leur fournir, pour l'usage de leur exploration des rapides du St. Laurent, les qualités suivantes d'ancres, chaînes et cables, savoir :

2 ancres, chacun de.....	8 qnt.
2 do do	6 "
400 brasses de chaînes de.....	$\frac{5}{8}$ pouce
200 de cable de Manille de.....	$\frac{3}{8}$ pouce

Tout ce matériel est de grandeur et de dimension à pouvoir être utilisé pour les canaux, après avoir servi aux opérations des soussignés. Les soussignés désirent que ces objets leurs soient livrés au pied du canal de Beauharnois par l'intermédiaire de M. Booth, surintendant de ce canal. Ils demandent aussi respectueusement qu'on leur fournisse les instruments d'arpentage et les copies de rapports suivants pour servir dans leurs opérations.

Un sextant en métal de 8 pouces.

Un *circumferenter* ou boussole d'arpenteur

Une boussole prismatique.

Un indicateur (*station pointer*) de 2 pieds.

Compas de méridienne simple sans graduation dans une boîte oblongue de $5\frac{1}{2}$ sur 8 pouces.

Une copie de la carte des rapides de M. Stewart réduite à une échelle de 6 chaînes au pouce.

Le document No. 12,196 tenu par Thomas C. Keefer,	23 août 1850.
15,858½ Thomas Maxwell,	7 février 1852.
16,184 do do	8 mars 1852.
16,244 Samuel Keefer,	29 mars 1852.
19,427 Thomas C. Keefer,	6 avril 1853.
19,814 Samuel Keefer,	25 mai 1858.

Les soussignés désirent que ces instruments et copies leurs soient transmis à Montréal. Ils ont maintenant presque achevé leurs préparatifs pour l'exploration des rapides du St. Laurent, et espèrent pouvoir commencer les opérations aussitôt que le matériel et les instruments ci-dessus leur auront été fournis.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Avec une parfaite considération,
Vos très obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF,
par W. RAASLOFF.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, QUEBEC.

MONTREAL, 5 mai 1854.

CHER MONSIEUR,—Les soussignés réparent maintenant un bac appartenant au bureau des travaux publics et qui se trouve maintenant à la tête du canal de Williamsburg, et ils ont l'intention de le faire descendre à la tête du canal de Lachine dans le cours de la semaine prochaine; en conséquence ils sollicitent du département un ordre à l'effet de permettre que ce bac traverse les canaux de St. Laurent, sans rien payer. Dans le cours de leurs explorations pour explorer les rapides, ils devront de temps en temps faire passer leurs bacs, barges et bateaux à travers les canaux, et suggèrent qu'un ordre général ou permis soit donné par le département pour que les bacs, barges et bateaux à eux appartenant et employés par eux dans les opérations ci-dessus mentionnées soient par la suite et durant toute la présente saison considérés comme appartenant au bureau des travaux publics et qu'il leur soit permis de les faire passer par les canaux du St. Laurent sans frais.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire,

P. S.—Adressez: St. Lawrence Hall, Montreal.

CÔTEAU LANDING, 5 juin 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que nous avons commencé nos opérations le 2 du courant avec le matériel à notre disposition. Notre équipement n'est pas encore tout-à-fait complet, mais il le sera dans une ou deux semaines lorsque la barge en fer qu'on construit maintenant à Montréal aura été reçue. La saison tardive de cette année et la rareté de la main-d'œuvre ont

causé des retards dans nos préparatifs aussi bien que dans presque tous les autres travaux d'améliorations publiques ; mais nous espérons qu'avec de l'activité et de l'énergie nous pourrions, au moins jusqu'à un certain point, réparer le temps ainsi perdu sans aucune négligence de notre part. Cependant le manque de cables se fera bientôt sentir sérieusement ; et comme nous avons fait des dépenses considérables (plus de £1,000) pour la barge de fer et des bateaux de différentes sortes qui étaient absolument nécessaires, le montant accordé pour le relevé serait tout de suite épuisé s'il nous fallait aussi acheter et fournir la quantité considérable de cables qu'il faudra pour accomplir les travaux sans plus de délai et d'interruption ; et je prends respectueusement la liberté d'exprimer l'espoir que le département, eu égard aux circonstances, nous accordera le cable que nous avons demandé dans notre lettre du 20 mai dernier. Il y aura nécessairement un grand nombre de dépenses à faire, qui sont suggérées par l'expérience aussi bien que par les circonstances particulières ; et il me semble désirable qu'une proportion aussi grande que possible du montant total accordé pour le relevé reste disponible pour les opérations propres, la paie des assistants et des hommes, le transport du matériel d'un point à un autre, l'achat de la poudre et des autres matériaux nécessaires et spécialement adaptés à ce travail d'un genre nouveau et particulier. D'après vos suggestions, j'ai commencé à placer des marques d'étiages dans différentes parties des rapides, et j'ai l'intention de prendre des niveaux dans toutes les directions afin de déterminer la pente de la surface de l'eau dans la rivière, dans les rapides et au-dessus. Cette connaissance sera utile pour la discussion des différents plans d'amélioration qui pourront être suggérés par la suite.

J'ai l'honneur d'être, avec une haute considération,
 Votre très obéissant serviteur,

W. RAASLOFF.

A l'honorable Hamilton H. Killaly,
 Commissaire des travaux publics, Québec.

MONTRAL, 6 juin 1854.

MONSIEUR,—Les soussignés prennent respectueusement la liberté de vous informer qu'ils ont commencé leurs opérations dans les rapides du Côteau, et qu'ils espèrent rencontrer M. James Stewart ici aujourd'hui, et ensuite parcourir le terrain avec lui et obtenir de lui des renseignements au sujet des relevés qu'il a faits. Dans ces circonstances ils ont grandement besoin des cartes que le département a l'intention de leur fournir, et ils ont en conséquence pris la liberté de vous adresser une dépêche télégraphique pour vous exprimer le désir que vous leur fassiez la faveur de transmettre les instruments et les cartes qui sont prêts par le John Munn ; la réception d'une carte (copie) et d'un sextant demain, mettraient jusqu'à un certain point les soussignés en état de se rendre sans délai avec M. James Stewart sur le champ des opérations et de vérifier autant que cela est nécessaire les points déterminés par M. Stewart.

Avec respect,
 Votre obéissant serviteur,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Thos. A. Begly, écuyer,
 Secrétaire du département des travaux publics,
 Québec.

P. S.—Adressez : St Lawrence Hall.

MONTREAL, 14 juin 1854.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser la réception de vos lettres du 7 et du 10 courant, et des copies de documents y mentionnés.

Nous trouvons que nous aurons besoin pour nos opérations de relevé, outre les instruments mentionnés dans nos réquisitions précédentes, des suivants :

Un instrument de transit.

Un théodolite,

Un télescope micromètre de Rochon, et nous demandons respectueusement que le département nous fournisse ces instruments. Nous prenons aussi la liberté de demander si nous pouvons espérer d'avoir à notre disposition le chaland qui se trouve maintenant à la baie Flagg, qui a fait l'objet d'une de nos réquisitions précédentes au département. Nous avons écrit à Isaac Rose, écuyer, surintendant des canaux de Williamsburgh relativement à ce sujet, mais nous n'en avons pas encore reçu de réponse.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos très obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Thos. A. Begly, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics.
Québec.

CÔTEAU LANDING, 14 juin 1854.

MONSIEUR,—Depuis que j'ai eu l'honneur de vous adresser ma dernière lettre nous avons été occupés à relever les chenaux qui conduisent aux rapides du Côteau proprement dits. La carte de M. Stewart ne correspond qu'à une partie de ce terrain, et la plupart de ses stations ont été détruites et ne se retrouvent plus; il a été par conséquent nécessaire de partir de nouveau de la base mesurée par lui et de faire la triangulation de tout le groupe d'îles situées dans ces rapides et au-dessus. Cette triangulation fait des progrès ainsi que les sondages dans le chenal du sud. Nous trouvons que les chenaux qui sont généralement regardés comme profonds et larges, deviennent douteux du moment où il s'agit d'une largeur de 200 pieds, et d'une profondeur d'au moins 12 pieds; un simple examen ne suffirait pas pour dissiper ces doutes entièrement, et nous nous sommes décidés à faire un relevé complet de ces rapides et des chenaux qui y conduisent, plutôt que de rien laisser d'incertain ou de douteux derrière nous; nous avons été confirmés dans cette détermination par la pensée qu'elle rencontrerait votre approbation; nous avons assez de matériel à notre disposition pour nos opérations actuelles, et nous espérons que la barge de fer sera prête pour le temps où nous relèverons la partie inférieure des rapides du Côteau. Nous sommes aussi bien fournis de bateaux de sauvetage, d'ancres et de chaînes, mais nous aurons sans doute bientôt à regretter de n'avoir pas une quantité suffisante de cables.

L'eau baisse rapidement dans la rivière, et nous n'avons plus aujourd'hui qu'un pied d'eau au-dessus du niveau d'été ordinaire.

J'ai l'honneur d'être,
Avec une haute considération,
Votre très obéissant serviteur,

W. RAASLOFF.

A l'honorable Hamilton H. Killaly, écuyer,
Commissaire des travaux publics.

MONTRÉAL, 4 juin 1854.

Les soussignés, dans leur communication précédente au bureau, ont eu l'occasion de mentionner le fait, que vu que très peu de matériel susceptible de servir appartenant au bureau leur avait été fourni pour en faire usage dans leurs opérations dans le St. Laurent, ils avaient été obligés de dépenser des sommes très considérables pour obtenir du matériel neuf et convenablement adapté à ce service, et que ces dépenses, jointes à celles qui étaient nécessaires pour la réparation et le transport du matériel appartenant au bureau, et les opérations propres de relèvement épuiserait presque entièrement la somme de £2,000 affectée au relevé, etc., des rapides. Ayant maintenant complété entièrement ou presque entièrement leur équipement, ils sollicitent respectueusement le bureau de les décharger des articles de matériel ci-après mentionnés, qui leur étaient absolument nécessaires et sans lesquels il leur était impossible de faire leurs opérations; savoir: une barge en fer de 55 pieds de longueur (construite à Montréal) trois bateaux de sauvetage en métal de Francis, de différentes grandeurs, venant de New-York, un chaland en bois de 36 pieds de longueur (construit à Montréal), un bateau en bois avec voilure, de 32 pieds de longueur, venant de New-York, deux cabestans, l'un avec différentes pièces de mécanisme, et les agrès de la barge et des bateaux, rames, poulies, flotteurs de sauvetage, et autres objets d'équipement. La somme dépensée pour ce matériel, en y comprenant le fret et les droits d'importation s'élèvera à £1,293. Anticipant une décision favorable sur cette demande, nous prenons respectueusement la liberté d'inclure les pièces justificatives suivantes des déboursés faits pour le matériel ci-dessus mentionné, savoir:

Pièce No. 1, de MM. Glasford et Walker de Montréal, pour déboursés faits pour nous en faveur de MM. Millen et Milne, aussi de Montréal, qui ont entrepris par contrat de nous fournir la barge de fer pour £762 10s. Montant £506 13s. 10d. Pièce No. 2, de la compagnie des bateaux de sauvetage métalliques de Francis, pour deux bateaux de sauvetage et agrès \$343 62cts., formant £85 18s. 1d. Pièce No. 3, de la même compagnie pour un bateau de sauvetage et agrès \$181 70cts., formant £45 8s. 6d. Pièce No. 4, de Burr, Waterman, New-York, pour poulies \$35 50cts., formant £8 17s. 6d. Pièce No. 5, de Donners Nixon et Cie., New-York, pour matelas de feutre patentés, flotteurs de sauvetage etc., \$61 formant £15 5s. Pièce No. 6, de Mullins, Montréal, £10 12s. 3d. Pièce No. 7, Chamberlain Thompson, £17 2s. Pièce No. 8, Brewster et Mulholland £9 16s. 6d. Total, £699 13s. 8d.; et ils demandent très respectueusement que le secrétaire du département des travaux publics soit autorisé à nous rembourser les montants de ces comptes, soit: £699 13s. 3d., et à recevoir par la suite de nous des comptes justificatifs pour la balance du matériel spécifié plus haut, et à nous le rembourser au montant de £593 6s. 4d., en tout £1,293.

Nous avons l'honneur d'être,
 Vos très obéissants serviteurs,

(Signé,) MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Aux honorables commissaires des travaux publics,
 Québec.

MONTRÉAL, 27 juin 1854.

Ayant maintenant relevé la plus grande partie des différents chenaux conduisant aux rapides du Côteau proprement dits, et ayant aussi examiné différentes parties de ces rapides et des rapides des Cascades, les soussignés se considèrent

comme bien informés de l'opération qu'ils auront à faire, et ils prennent très respectueusement la liberté de soumettre les suggestions et les remarques suivantes, relativement à la manière de conduire l'opération qu'ils ont entreprise. La convention du 18 octobre dernier stipule en substance, comme suit :

Que nous examinerons et relèverons partiellement le fleuve St. Laurent à partir de Prescott à aller jusqu'à la tête du canal de Lachine, dans le but de constater la nature et l'étendue des obstacles à enlever pour obtenir un chenal navigable à travers tous les rapides, de la largeur de 200 pieds et de 12 à 13 pieds de profondeur; et 2o. le coût de l'exécution de cette amélioration; aussi que nous ferons faire explosion à cinquante fortes charges sous-marines à titre d'essai; que ces opérations seront accomplies avant le 18 octobre 1854, et que rapport en sera ensuite fait au département des travaux publics; que nous fournirons les bateaux, les matériaux, etc., nécessaires, et paierons toutes les dépenses; que les commissaires des travaux publics nous accorderont l'usage des chalands, ancrés, etc., à eux appartenant, et qui pourront servir dans ces opérations; que nous serons remboursés de toutes les dépenses que nous ferons, jusqu'au montant de deux mille louis, par attermoiments, durant les opérations, ou lorsqu'elles seront terminées; que sur la présentation de notre rapport, etc., et dans le cas où le relevé ne conduirait pas à un contrat entre les commissaires des travaux publics et les soussignés, pour l'amélioration du fleuve St. Laurent, nous recevrons une compensation variant de £750 à £1250, dont le montant précis sera fixé par les commissaires selon les circonstances, etc. A l'époque où ces stipulations ont été faites, les commissaires des travaux publics supposaient qu'un relevé complet ne serait nécessaire que dans un petit nombre d'endroits; que dans presque toutes les localités il suffirait d'un simple examen, et que par conséquent, l'opération toute entière y compris l'explosion des mines d'essai, pourrait être facilement accomplie dans une seule courte campagne; mais le relevé et les examens déjà faits par nous démontrent clairement que les parties de la rivière qui, suivant des rapports officiels adressés précédemment aux honorables commissaires, étaient considérées comme n'ayant pas besoin d'améliorations, deviennent douteuses quand il s'agit d'un chenal de la largeur et de la profondeur mentionnées plus haut (200 pieds par 12-13 pieds) et qu'en réalité il existe beaucoup d'incertitude relativement à la valeur réelle et à l'adaptation des différents chenaux. Pour dissiper effectivement cette incertitude, il faudra faire un relevé complet dans bien des cas où l'on pensait d'abord qu'un simple examen suffirait. Dans ces circonstances, il est de notre devoir de demander très respectueusement aux honorables commissaires, s'ils désirent que nous nous renfermions strictement dans les limites de temps et de dépenses stipulés dans les conventions originales, et que nous examinons et relevions partiellement le fleuve depuis Prescott jusqu'à la tête du canal de Lachine, dans le but de constater la nature et l'étendue des obstacles, etc., et de manière à pouvoir accomplir cette opération avant le 18 octobre prochain, et en faire rapport, ou si les honorables commissaires ne désirent pas plutôt que nous fassions un relevé complet, chaque fois que nous rencontrerons une localité douteuse, et ne nous contentions pas d'un simple examen, à moins que ce mode d'opération ne laisse aucun doute sur la valeur ou l'adoption du chenal, et que nous exécutions ces opérations de manière à reconnaître positivement la nature et l'étendue des obstacles, et à ne rien laisser de douteux derrière nous, plutôt que de leur faire embrasser une grande partie de la rivière en nous conformant à la lettre et non à (ce qu'on peut bien supposer être) l'esprit de la convention.

En soumettant ces deux alternatives, nous prenons respectueusement la liberté de dire que dans le cas où les honorables commissaires décideraient en faveur de la première, nous devons agir en conséquence; et proposons seulement que dans ce cas les honorables commissaires des travaux publics veuillent bien, en considération des difficultés que nous avons subies dans nos préparatifs, à raison

du retard extraordinaire de la saison, aussi bien que par la rareté de la main-d'œuvre, et surtout en considération de la hausse énorme dans les prix de la main-d'œuvre et du matériel survenue depuis que la convention originale a été passée) accorder trois mille louis, au lieu de deux mille, pour couvrir les dépenses des opérations. Mais si les honorables commissaires décidaient en faveur de la seconde alternative, nous suggérerions très respectueusement, comme conséquence naturelle de cette décision, que la convention originale soit modifiée de manière à ce qu'elle stipule en substance comme suit : (les modifications suggérées étant marquées en italiques) :

Que nous examinerons et relèverons le fleuve St. Laurent depuis Prescott jusqu'à la tête du canal de Lachine et constaterons : 1o. la nature et l'étendue des obstacles qui doivent être enlevés pour obtenir un chenal navigable à travers tous les rapides, de 200 pieds de largeur et de 12 à 13 pieds de profondeur ; 2e. le coût de l'exécution de cette amélioration ; aussi, que nous ferons faire explosion à de cinquante à cent fortes charges sous-marines à titre d'essai ; que nous fournirons les bateaux, les matériaux, etc., nécessaires et paierons toutes les dépenses ; que nous continuerons ces opérations durant la présente année jusqu'à ce que la rigueur de la saison nous force à les suspendre, et en ferons ensuite rapport au chef des travaux publics ; que les commissaires des travaux publics nous accorderont l'usage des chalands, etc., à eux appartenants qui pourront servir dans ces opérations, et dont on pourra se dispenser sur le canal, et que nous serons remboursés de toutes les dépenses que nous ferons, jusqu'au montant de trois mille louis, par attermoiements durant les opérations de cette année, ou lorsqu'elles termineront ; et que sur la présentation de notre rapport pour cette année et dans le cas où le relevé, etc., ne conduirait pas à un contrat entre les commissaires des travaux publics et les soussignés pour l'amélioration du fleuve St. Laurent, nous recevons une compensation au montant de £750 ou davantage, dont le montant précis sera fixé par les commissaires selon les circonstances.

En proposant ces modifications de la convention originale à la considération des honorables commissaires nous n'avons pas besoin d'insister sur le fait non seulement que nous n'en pouvons tirer aucun avantage personnel, mais que, bien au contraire, si les honorables commissaires veulent bien les adopter, elles auront l'effet d'augmenter considérablement notre travail et notre responsabilité, sans nous conférer le droit de réclamer une augmentation proportionnelle de compensation (dont nous laissons avec confiance aux honorables commissaires de fixer le montant, en tenant compte de toutes les circonstances) et toutes et chacune des modifications suggérées n'ont d'autre objet que de nous mettre en état d'exécuter les opérations de cette année de manière à mettre les honorables commissaires en possession de renseignements complets et exacts sur la nature et l'étendue des obstacles qui gênent la navigation dans au moins une partie considérable du Haut du St. Laurent. Nous connaissons parfaitement la grandeur des difficultés à surmonter dans le cours de nos opérations, qui sont non seulement d'un genre nouveau et tout particulier, mais aussi d'une nature dangereuse et ardue, et nous ne nous laisserons pas décourager aussi longtemps que nous pourrions être assurés que les honorables commissaires ont pleine confiance dans notre habileté et notre zèle.

Nous serions heureux de connaître bientôt les vues et la décision des honorables commissaires relativement aux suggestions que nous avons l'honneur de proposer, et en attendant nous continuerons nos opérations dans les rapides du Côteau, où, jusqu'à ce jour, elles ont complètement réussi.

Nous avons l'honneur d'être,

Votre très obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Aux honorables commissaires des travaux publics,
Canada, Québec.

MONTREAL, 29 juin 1854.

MONSIEUR,—Les soussignés trouvent que la poudre se vend maintenant très chère, et que les 6.250 lbs qui seront nécessaires pour tirer 50 fortes charges, suivant la convention du 18 octobre 1853, coûteront, livrées au Côteau, près de £250; et ayant appris de l'honorable Wm. H. Merritt, que de la poudre pourrait peut-être être obtenue du département de l'ordonnance à un prix moins élevé, en considération de ce qu'elle doit être employée pour un ouvrage d'amélioration publique, ils s'informent très respectueusement s'ils doivent s'adresser eux-mêmes au département de l'ordonnance pour savoir à quel prix cette quantité de poudre pourrait être obtenue des magasins de l'ordonnance, et ils demandent aussi si le département des travaux publics serait disposé à endosser une réquisition au département de l'ordonnance ou à faire cette réquisition en leur faveur.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

MAILLEFORT ET RAASLOFF.

Thos. A. Begley, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics,
Québec.

QUEBEC, 4 août 1854.

MONSIEUR,—Dans leurs communications précédentes adressées au département, et spécialement dans leurs lettres respectivement du 24 et du 27 juin, les soussignés ont eu l'honneur d'attirer votre attention sur l'insuffisance de la somme de £2,000 originairement appropriée pour le relevé des rapides du St. Laurent; ils prennent maintenant la liberté de mettre respectueusement sous vos yeux les états suivants de déboursés faits par eux jusqu'au premier de ce mois pour lesquels des pièces justificatives peuvent être présentées au département quand il le désirera, savoir :

Pour équipement.....	£1186	12	3
Pour les opérations de relevé propres, avril et mai.....	£107	16	1
Juin.....	220	4	0
			<hr/>
		328	0 1
			<hr/>
Total.....	£1514	12	4

Les déboursés que les soussignés devront faire, dans le cours du présent mois, pour équipement et pour les opérations de relevés propres pendant le mois de juillet, s'élèveront à environ £500; par conséquent la somme de £2,000 originairement affectée à ces opérations sera entièrement épuisée par les dépenses encourues jusqu'au premier d'août. Ainsi que nous avons eu l'honneur de l'expliquer dans d'autres occasions c'est l'insuffisance des matériaux fournis par le département qui nous a placés dans la nécessité de faire les dépenses considérables d'équipement plus haut mentionnées, et qui, jointes au délai causé par le retard de la saison et au prix extraordinairement élevé de la main-d'œuvre et des autres choses nécessaires, ont augmenté le coût de ces opérations si fort au-delà de ce que l'on anticipait en premier lieu.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur le fait que tout délai dans l'obtention des matériaux strictement nécessaires pour les opérations auraient occasionné

une perte de temps qui n'aurait pu être réparée à aucun prix ; et n'ayant en vue que le progrès et l'exécution satisfaisante de l'ouvrage, nous n'avons pas hésité à nous procurer le matériel que nous avons trouvé absolument nécessaire, convaincu que nous étions en même temps que le département aurait égard aux motifs qui nous ont guidé et ne permettrait pas que nous souffrions des pertes pécuniaires, en conséquence du zèle avec lequel nous avons essayé d'accélérer un travail de grande importance, au succès duquel nous savions que le département prenait le plus vif intérêt.

En conséquence, nous nous en rapportons avec confiance à la générosité du département et sollicitons respectueusement qu'il veuille bien nous décharger du matériel appartenant à notre équipement qui a été fourni et payé par nous au montant de la somme ci-dessus mentionnée de £1186 12s. 3d., et qu'en conséquence et à cet effet, le département nous autorise à lui envoyer des pièces justificatives pour le matériel et pour le montant mentionnés, avec un acte de transport, et que ces comptes examinés et trouvés corrects, le département ordonna que le montant nous soit remboursé. Nous nous flattons qu'en considération de ce que nous avons eu l'honneur de dire plus haut, aussi bien que dans nos communications précédentes, de l'excellente qualité et de l'utilité générale sur les canaux du matériel fourni par nous, et aussi des progrès satisfaisants qui n'auraient pu être obtenus sans le matériel mentionné, ni sans des efforts énergiques de notre part, il voudra bien nous accorder cette demande. Dans le cas cependant où le département n'accorderait pas cette demande, nous sollicitons très respectueusement que pour les raisons que nous venons d'exposer, le département veuille bien permettre que la somme de £3,000, au lieu de celle de £2,000 telle qu'originellement évaluée et appropriée soit dépensée par nous dans les opérations pour l'exploration dans les rapides du St. Laurent. Nous n'avons pas besoin de mentionner qu'avec le prix extraordinairement élevé de toutes choses aujourd'hui, il faudra la plus sévère économie de notre part pour faire face aux dépenses qui se rattachent nécessairement aux opérations de relevé et de mines que nous désirons prolonger aussi tard dans la saison que le climat le permettra, afin de pouvoir présenter un rapport aussi complet et aussi satisfaisant que possible.

Exprimant le désir que vous voudrez bien nous favoriser d'une prompt réponse à cette lettre adressée au Côteau Landing.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Thos. A. Begley, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics.

MONTREAL, 25 août 1854.

MONSIEUR, — Je viens d'avoir une entrevue avec M. MacIver, et j'apprends de lui qu'il n'a pas encore reçu d'instructions du département, au sujet des documents adressés relativement au paiement projeté de la somme de £1,000, en notre faveur, tel que mentionné dans la lettre du département du 3 du courant. Permettez-moi de dire que nous sommes prêts à fournir deux bonnes cautions qui sont prêtes à signer un document à l'effet qui nous accomplirons les travaux pour lesquels les commissaires avanceront l'argent, autrement qu'elles (les cautions) rembourseront les sommes avancées.

M. MacIver considère un semblable document comme suffisant et a promis de recommander au département le mode d'arranger l'affaire qui ferait éviter

entièrement toutes les difficultés qu'entraînent les autres arrangements proposés précédemment.

Permettez-moi dans ces circonstances d'exprimer très respectueusement le désir que le département veuille bien donner à M. MacIver des instructions pour dresser les documents ci-dessus mentionnés qui devront être signés par les deux cautions.

En ce faisant, le département nous mettra en état de profiter d'ici à une ou deux semaines du bénéfice de l'offre faite par les commissaires dans leurs lettres du trois du courant.

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

W. RAASLOFF,
De la maison Maillefert et Raasloff.

Thomas A. Begley, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics, Québec.

LISTE des instruments que les soussignés reconnaissent leur avoir été fournis par le département des travaux publics, pour usage dans leur exploration des rapides du St. Laurent.

Un sextant de 8 pouces.
Un télescope à reconnaître.
Une chaîne d'arpenteur, 66 pieds.
Une échelle en ivoire, 3 pieds au pouce.
Un instrument de transit et son support.
Un double graphomètre et son support.
Une boussole prismatique.
Une baguette à niveau.
Deux galons de mesure.
Un théodolite et son support.
Un niveau, esprit de vin, do. do.
Un compas à verge.
Un rapporteur amélioré.

MAILLEFORT ET RAASLOFF.

Côteau Landing, 29 août, 1854.

CÔTEAU LANDING, 29 août 1853.

MONSIEUR.—Nous avons l'honneur, conformément à ce que vous nous demandez dans votre lettre du vingt-sept de juillet dernier, de vous envoyer ci-inclus une liste de tous les instruments qui nous ont été fournis par le département des travaux publics. Vous trouverez que cette liste correspond avec celle qui accompagnait votre lettre, à l'exception seulement du télescope micromètre de Rochon, qui a été transmis aujourd'hui au département par le vapeur de la malle bien empaqueté, et dans le même état qu'il était quand nous l'avons reçu.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,
MAILLEFORT ET RAASLOFF.

Thomas A. Begley, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics, Québec.

MONTREAL, 25 août 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis arrivé ici hier soir afin de prendre des arrangements pour le transport de la poudre, suivant les instructions contenues dans votre lettre du 21 courant. J'ai vu aujourd'hui M. Elliot et appris qu'il avait jugé nécessaire de demander de nouvelles instructions du département; dans ces circonstances, j'ai retardé mon départ d'ici, et je pourrai veiller aux arrangements nécessaires dans le cas où vos instructions arriveraient demain par lettre ou télégraphe.

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

W. RAASLOFF,
De la maison Maillefert et Raasloff.

Adressez: St. Lawrence Hall, Montréal.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics,
Québec.

BUREAU DE L'ORDONNANCE,

MONTREAL, 25 août 1854.

MONSIEUR,—En accusant la réception de votre lettre du 21 du courant, nous prenons la liberté de vous exposer qu'il était entendu précédemment que l'ordonnance devait fournir au département des travaux publics et non à des particuliers, comme votre lettre semblerait l'indiquer, la poudre requise pour les rapides du St. Laurent; mais si le désir des commissaires des travaux publics est que la poudre soit délivrée à MM. Maillefert et Raasloff avec la garantie du gouvernement provincial relativement à son paiement plus tard, il n'y aura aucune objection à l'arrangement; mais la poudre devra être délivrée à Montréal, attendu que le magasin du Côteau du Lac n'en contient pas assez pour répondre à leur demande.

Vous répondrez peut-être à cette communication par télégraphe.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos très humbles serviteurs,

(Signé,)

W. G. WULFF,
Lt. Col. C. I. R.,
W. ELLIOTT,
O. S. W. Q.,
WM. BELL,
Col. Com. A. R.,
M. M. BLENHAM.

Au secrétaire des commissaires des travaux publics.

MONTREAL, 2 septembre 1854.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-inclus cinq états indiquant nos dépenses pour équipement, et aussi pour nos opérations pour l'ex-

qu'elle est prête maintenant à expédier, et aussitôt que nous l'aurons reçue nous procéderons à diviser notre parti en deux divisions qui seront employées l'une aux mines expérimentales, et l'autre à un examen de la rivière depuis Prescott en descendant. Cette dernière opération se ferait beaucoup plus facilement et plus rapidement si nous pouvions avoir une bonne carte de la côte à laquelle nous pourrions référer; et nous prenons la liberté de demander qu'il plaise au département nous fournir la carte ou les cartes, ou des copies des cartes de cette partie de la rivière qu'il peut avoir en sa possession.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

T. A. Begly, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics,
Québec.

CÔTEAU LANDING, 6 novembre 1854.

MONSIEUR,—Les soussignés ont l'honneur, en conformité des stipulations de la convention faite le 18 octobre 1853, entre eux et les honorables commissaires des travaux publics, de vous transmettre ci-inclus leur rapport sur l'examen et le relevé du fleuve St. Laurent depuis Prescott jusqu'à la tête du canal de Lachine, et sur certaines opérations de mines expérimentales faites pendant l'été de 1854.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos très-humbles serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics,
Québec.

QUEBEC, 30 novembre 1854

MONSIEUR,—Nous avons à accuser la réception de votre lettre du 20 du courant, par laquelle vous nous demandez de fournir au département des informations immédiates sur l'état du relevé des rapides du St. Laurent, donnant un détail de ce qui a été fait et de ce qui reste à faire, et dans quel temps les cartes seront présentées aux commissaires. En réponse, nous prenons la liberté de vous informer que nous avons exécuté le relevé et les opérations de mines expérimentales, et que nous avons terminé nos opérations dans la rivière le 11 du courant. Nous avons sous la date du 15 du courant transmis notre rapport accompagné de cinq cartes, auxquelles il est référé dans le rapport. Nous considérons notre rapport comme définitif, à moins que les honorables commissaires des travaux publics ne trouvent qu'il manque encore des renseignements, et dans ce cas nous serons prêts à transmettre tout autre rapport ou les autres rapports qu'on pourra exiger. A l'égard des cartes qui accompagnent ce rapport, nous ferons observer très respectueusement qu'elles ont été dressées au fur et à mesure des opérations et n'ont été envoyées que pour faire voir le progrès et les résultats de l'ouvrage; elles sont néanmoins correctes, et répondront, nous le présumons, à l'objet ci-dessus mentionné; mais vu le manque de temps elles ne sont pas aussi bien travaillées et aussi finies que nous pourrions et que nous désirerions les faire; en con-

séquence nous prions les honorables commissaires de nous accorder le temps et les moyens de préparer une nouvelle série de cartes, que nous aimerions dans ce cas à présenter comme étant les cartes définitives.

Ce qui reste encore à faire, est, à notre avis :

1. De préparer une autre série de cartes tel que suggéré ci-dessus, et dans le cas où les honorables commissaires n'approuveraient pas cette proposition, de finir les cartes déjà présentées.

2. D'assurer les stations qui nous ont servi dans le cours des opérations, et qu'il pourra être utile de retrouver plus tard.

3. De continuer nos observations sur les marques d'étiage jusqu'à ce que le fleuve monte de nouveau, afin de constater le plus bas degré d'étiage dans les rapides pendant la présente année.

4. De retirer pour l'hiver, et déposer en sûreté le matériel employé pour le relevé, etc., conformément aux instructions que nous pourrions recevoir du département à cet égard.

Nous serions heureux d'être informés si les honorables commissaires désirent ou non que nous fassions les choses spécifiées ci-dessus, et nous avons l'honneur d'être,

Vos très-obéissants serviteurs,

MAILLEFERT ET RAASTOFF.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire.

30 juin 1853.

MESSIEURS,—J'ai reçu l'ordre d'attirer votre attention à l'avertissement ci-annexé du département, pour des soumissions pour l'amélioration d'une partie du chenal du fleuve St. Laurent—genre de travaux dans lequel on dit que vous avez une grande expérience.

Je suis, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

MM. Maillefert et Raasloff,
Ingénieurs sous-marins,
New-York.

FLEUVE ST. LAURENT.

Avis est par les présentes donné, que des soumissions adressées aux "commissaires des travaux publics" seront reçues à ce bureau, jusqu'à jeudi, le premier jour de septembre prochain, pour ouvrir et tracer permanentement un chenal navigable à travers tous les rapides du St. Laurent, depuis Prescott jusqu'à Montréal; ce chenal ne devant pas avoir moins de 200 pieds de largeur, et en aucun endroit, aux eaux basses d'été, une profondeur moindre que 12 pieds francs, et dans les rapides sujets à de gros bouillons, moindre que 13 pieds.

Les soumissions devront indiquer une somme ronde pour tous les travaux nécessaires pour ouvrir et tracer permanentement un chenal, tel que ci-dessus mentionné, et l'époque où il sera terminé.

La preuve que le chenal est ainsi ouvert sera établie par le passage d'autant de vaisseaux que les commissaires des travaux publics le jugeront nécessaire, chaque vaisseau étant chargé de manière à tirer dix pieds d'eau.

La garantie qui sera exigée pour l'exécution de l'ouvrage sera ample et *bond fide*. Les conditions de paiement et tous les autres renseignements peuvent être connus en s'adressant à ce bureau.

Les soumissions doivent être endossées comme suit: "soumission pour l'amélioration des rapides du fleuve St. Laurent."

Par ordre,

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire.

Département des travaux publics,
29 Juin 1853.

TRAVAUX PUBLICS,
QUEBEC, 5 septembre 1854.

MESSIEURS,—En égard à votre soumission pour le creusage du chenal du St. Laurent, je dois vous faire remarquer une variante entre elle et l'avertissement, ce dernier étant ainsi conçu :

" Ne devant avoir, en aucun endroit, aux eaux basses d'été, une profondeur moindre que douze pieds francs, et dans les rapides sujets à de gros bouillons, moindre que treize pieds."

Comme les commissaires n'ont pas l'intention de devier des termes ci-dessus mentionnés, je suis chargé de vous prier de déclarer si vous consentez à ce que votre soumission soit changée en conséquence.

Je suis, messieurs,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY.

MM. Maillefert et Raasloff,
Ingénieurs sons-marins,
New-York.

TRAVAUX PUBLICS,
QUEBEC, 29 septembre 1853.

MESSIEURS,—Je suis chargé de vous informer que le département est autorisé à conclure avec vous pour votre relevé proposé des rapides du St. Laurent, pour la fourniture des machines, instruments, etc., nécessaires, l'explosion des charges expérimentales mentionnées par vous, et l'emploi de tous les moyens possibles pour constater exactement et en détail l'état actuel de chacun des chenaux, et la quantité de roches à enlever, afin de les améliorer au point indiqué dans l'avertissement; le coût total du relevé, etc., ne devant pas excéder £1200. Des pièces justificatives des dépenses faites pour ce relevé devront être produites, et les paiements seront faits suivant ces pièces seulement. Mais aucun argent ne sera payé avant que le relevé ne soit terminé, et que des cartes et coupes de ce relevé n'aient été transmises au département, dont elles deviendront alors la propriété. Il doit aussi être entendu que le montant à payer pour l'amélioration des chenaux ne sera pas déterminé ou fixé avant que le résultat de ce relevé ne

soit connu, attendu qu'il n'est que raisonnable que le gouvernement provincial soit au fait de la quantité d'ouvrage à faire, avant de prendre aucun engagement quant à la somme à payer pour cet ouvrage.

Je suis, messieurs,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) T. A. BEGLY,
Secrétaire.

MM. Maillefert et Raasloff,
Ingénieurs, New-York.

TRAVAUX PUBLICS,

QUEBEC, 20 juin 1854

MONSIEUR,—Je vous dois apologie pour n'avoir pas répondu à votre précédente lettre, mais depuis mon absence j'ai été si complètement absorbé dans la préparation de notre rapport annuel, que je n'ai pas pu réellement disposer d'un instant.

J'en accuse aujourd'hui réception ainsi que de la vôtre du 14 ; j'ai ordonné que le cable vous fut envoyé.

Quant à l'examen plus complet des rapides du côtéau dont vous parlez, rien ne sera fait s'il reste quelque chose de douteux.

L'œuvre est telle que si elle n'est pas accomplie *entièrement*, rien n'aura été fait ; mais comme nous l'avons dit, le but est de pratiquer s'il est possible un chenal qui permettra aux vaisseaux tirant dix pieds d'eau de descendre sûrement ; pour ces vaisseaux, une largeur moindre que 200 pieds dans une direction moyennement droite ne serait pas considérée comme bien ample, et maintenant que la rivière va être ouverte, son importance devient encore plus grande ; si cependant la réalisation d'un semblable chenal est trouvée impraticable, on décidera alors positivement ce que l'on doit entreprendre.

Il est à peine besoin de vous indiquer combien il est indispensable que vous établissiez des marques de repère sûres et permanentes à la tête de chacun des rapides, dans le but non seulement d'indiquer durant le cours des opérations de quelle manière les niveaux à ces têtes des rapides peuvent être affectés par nos opérations, mais aussi de servir d'échelles permanentes sur lesquelles le commerce pourra se guider pour connaître la profondeur que les vaisseaux pourront porter aux niveaux respectifs de la rivière dans les eaux hautes, moyennes ou basses.

Je dois encore simplement vous répéter que le service que vous avez à faire doit être accompli de la manière la plus complète.

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

(Signé,) H. H. KILLALY.

Wm. Raasloff, écuyer,
Côteau Landing, Canada Est.

TRAVAUX PUBLICS,

QUÉBEC, 15 septembre 1854.

MESSIEURS,—Votre lettre du 2 du courant adressée à l'honorable W. H. Merritt, a été mise par lui sous les yeux des commissaires des travaux publics, et relati-

vement à cette lettre, je suis chargé de vous informer que dans toutes affaires entre ce département et ceux qu'il emploie, la seule manière convenable et légitime de les traiter est de le faire directement par l'entremise du secrétaire du département, attendu que l'intervention de tierces personnes étrangères à ces affaires publiques, tend inutilement à retarder et embarrasser leur règlement officiel.

Vous voudrez bien adresser directement la demande des cartes ou autre aide de ce bureau que vous pourrez désirer. Les commissaires s'occuperont de faire droit à ces demandes et y accéderont lorsqu'ils le pourront convenablement.

Les commissaires ne peuvent admettre que le département soit en aucune manière responsable du retard apporté à l'épreuve des effets des explosions de mines exigées par votre contrat, ainsi que votre lettre semblerait l'impliquer. En vertu de ce contrat vous vous étiez obligés à acheter la poudre vous mêmes. Le département n'est intervenu qu'à votre demande pour engager le bureau de l'ordonnance à vous vendre de la poudre de ses magasins; au-delà, il n'a aucune part dans la transaction, et il n'en a non plus aucune dans le fait de l'avoir obtenue ou dans son transport.

Après quelques explications relativement à votre demande à l'effet d'obtenir une avance de £500, il a été convenu d'avancer £1000, et des instructions ont été données à l'agent en loi du département à Montréal, pour qu'il prit les cautions nécessaires de la manière la plus simple et la plus prompte, et c'est la négligence de fournir ces cautions qui est la seule cause pour laquelle cette somme ne vous a pas été payée depuis longtemps.

Pour terminer, je suis chargé de dire que le désir des commissaires est de vous accorder l'assistance la plus libérale possible pour l'exécution de votre contrat.

Je suis, messieurs,
Votre très obéissant serviteur.

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

MM. Maillefert et Raasloff,
Côteau Landing.

TRAVAUX PUBLICS,
QUÉBEC, 20 novembre 1854.

MESSIEURS,—Je suis chargé de vous prier de fournir au département immédiatement des renseignements sur l'état du relevé des rapides du St. Laurent, indiquant en détail ce qui est fait et ce qu'il reste à faire, et en combien de temps les cartes seront transmises aux commissaires.

Je suis, messieurs,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

M. Maillefert et Raasloff,
Ingénieurs,
Côteau du Lac.

TRAVAUX PUBLICS,
 QUEBEC, 5 décembre 1854.

MESSIEURS,—Relativement à votre lettre du 30 du mois dernier, je suis chargé de vous dire que les cartes fournies par vous sont considérées comme assez bien finies pour toutes fins pratiques, et que relativement aux autres que vous mentionnez, tout ce qui est considéré essentiel est que l'un des officiers du département, M. Sippell, vous accompagne le long de votre ligne, afin que vous lui indiquiez vos différentes stations et marqués d'étiage, de chacune desquelles vous lui fournirez une cédule indiquant les niveaux. M. Sippell fera aussi les dispositions pour la conservation des matériaux, etc.

Je suis, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
 Secrétaire.

M. Maillefort et Raasloff,
 Ingénieurs.

Submission pour l'amélioration des rapides du St. Laurent.

MONTREAL, 24 août 1853.

En conformité de l'avertissement du 29 juin dernier, émané du département des travaux publics, les soussignés offrent par les présentes d'ouvrir et tracer permanentement un chenal navigable à travers tous les rapides du St. Laurent, depuis Prescott jusqu'à Montréal. Ce chenal ne devant pas avoir moins de 200 pieds de largeur et avoir une profondeur suffisante pour permettre le passage d'un vaisseau tirant dix pieds aux eaux basses d'été ordinaires, pour la somme de £30,000, les travaux devant être terminés avant l'expiration de deux années à compter de la date du contrat, aux conditions suivantes :

Premièrement.—Dans le rapport de M. Samuel Keefer du 25 mai dernier, notre seul guide, il est dit, qu'afin d'obtenir un chenal de la largeur et profondeur voulues, des travaux d'amélioration ne sont nécessaires que dans les "rapides du Côteau, des Cascades et de Lachine," et aussi qu'un relevé et un examen ultérieurs de ces endroits doivent être faits avant de pouvoir commencer les travaux d'amélioration.

Nous ne pouvons qu'être d'accord avec M. Keefer, sur la nécessité d'un beaucoup plus grand nombre de sondages aux localités ci-dessus mentionnées, d'autant plus qu'il n'a pas été fait de sondages par le travers du chenal, mais seulement dans sa longueur; en conséquence la largeur du chenal n'a jamais été reconnue et nous ne possédons aucuns renseignements sur lesquels nous puissions baser une évaluation des travaux à exécuter, afin de donner un chenal de 200 pieds de largeur et de la profondeur exigée. Afin donc d'obtenir les renseignements dont nous venons d'indiquer ainsi l'absence, nous offrons par les présentes de faire un examen hydrographique minutieux des parties des rapides plus haut mentionnés, où une amélioration est nécessaire et projetée, et de trouver ainsi et tracer le site d'un bon chenal navigable de 200 pieds de largeur, et de prendre un nombre suffisant de sections transversales pour baser une évaluation juste de la quantité d'ouvrage à faire, et de commencer les préparatifs nécessaires pour ce relevé immédiatement et l'exécuter dans le cours du printemps et de l'été de l'année prochaine,—nous proposons en outre, en connexion avec ce relevé de faire jouer 50 fortes charges sous-marines dans le but d'éprouver la possibilité et le coût probable d'enlever les rochers et roches qui forment les obstacles au

moyen de mines sous-marines; le coût de ce relevé, etc., ne devant pas excéder la somme de £1,250, suivant l'évaluation suivante soumise sous le No. 1.

Secondement.—Que dans le cas où le relevé ci-dessus mentionné ne démontrerait pas la possibilité de creuser le chenal tel qu'exigé pour la somme indiquée plus haut, il nous sera permis de remettre le contrat; et dans ce cas nous nous attendons que le gouvernement paiera les dépenses nécessitées par l'exécution du relevé, en par nous lui remettant tous les bateaux, ancrs et autres matériaux qui auront été fournis et préparés par nous pour cet objet; que dans le cas où le contraire serait démontré par le relevé, le contrat deviendra obligatoire pour nous, et nous paierons la somme dépensée pour faire le relevé.

Troisièmement.—Nous nous attendons qu'on nous accordera pour le relevé susdit, aussi bien que pour l'exécution de tout l'ouvrage, tous les chalands, ancrs, chaînes, bateaux, agrès et autres matériaux propres à ce service appartenant au bureau des travaux publics.

En soumettant les propositions ci-dessus nous prenons la liberté de dire que nous sommes prêts à donner des cautions amples et *bonâ fide*, et à passer le contrat aussitôt que vous nous donnerez avis que nos propositions sont acceptées.

Notre plan d'opérations dans l'accomplissement de l'amélioration projetée des rapides, consistera à creuser et élargir le chenal en enlevant les roches, le roc solide et les autres matières qui l'obstruent actuellement; nous n'avons pas l'intention de construire des jetées à travers aucune partie de la rivière dans le but de la rétrécir et d'augmenter par là la profondeur de l'eau dans aucune de ses parties, et si nous construisons une ou plusieurs jetées dans la rivière elles n'auront pour objet que de guider et par là améliorer la direction du courant, et de faciliter les opérations pour l'enlèvement des obstructions de dedans le chenal, qui consisteront essentiellement à faire sauter les roches sous l'eau sans forage, méthode nouvelle d'enlever les roches qui a eu le plus éminent succès dans les Etats-Unis, spécialement dans *Hell Gate* près de New-York.

Le creusage du chenal par l'enlèvement des obstacles, offre, à notre avis, les avantages suivants :

L'amélioration ainsi produite est essentiellement permanente lorsque le fonds est de roc comme dans ce cas.

Il sert à augmenter la décharge d'eau, et ne peut dans aucunes circonstances causer l'inondation des terres en amont, qu'il tend au contraire à empêcher.

Son effet avantageux est certain et indubitable, et il ne peut jamais avoir une influence nuisible sur la direction du courant, qu'il tendra au contraire à maintenir dans la direction du chenal; il ne privera pas non plus le public de l'usage d'aucun des autres chenaux, qui, quoique inférieurs sous certains rapports, sont néanmoins infiniment utiles et nécessaires pour le passage des cajeux et d'autres objets, et par conséquent ne peuvent être fermés sans nuire sérieusement au chenal principal, en l'exposant à être encombré.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

MAILLEFERT ET RAASLOFF,
Ingénieurs sous-marins,
64 et 66 Broadway,
New-York.

No. 1.

*Evaluation de ce que coûtera le relevé des rapides "du Côteau," "des Cascades,"
"et de Lachine," etc.*

Coût d'une barge destinée à être amarrée dans le brisant, à être construite pour cet objet.....	£ 150	0	0
Réparations aux chalands, etc., fournis par le gouvernement, et coût d'un bateau de sauvetage en métal, ancres, chaînes, cables et autre matériel nécessaire.....	150	0	0
1 conducteur, par jour.....	10s.		
8 hommes, à 5 chelins, fait.....	40s.		
Ensemble.....	£2	10s.	
Fait pour 120 jours de travail à.....	2	10s.	\$00 0 0
Coût de l'établissement de points de repère convenables et durables (la paie de l'arpenteur comprise).....	75	0	0
Pour faire face à nos dépenses personnelles et de voyage.....	250	0	0
Dépenses accessoires.....	75	0	0
Total pour le relevé propre ...	£1000	0	0
Coût de 50 fortes charges sous-marines de 125 lbs. de poudre chacune à £5.....	£250	0	0
Coût total.....	£1250	0	0

(Signé,)

MAILLEFERT ET RAASLOFF.

Montréal, 24 août 1853.

Aux commissaires des travaux publics,
à Québec.

Convention faite et conclue le dix-huitième jour d'octobre, de l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois, en duplicata, entre Maillefert et Raasloff, ingénieurs sous-marins, tous deux de New-York, d'une part, et sa majesté la reine Victoria, représentée à l'effet des présentes par les commissaires des travaux publics de la province du Canada, d'autre part, pour un examen et relevé de certaines parties du fleuve St. Laurent, et l'explosion de cinquante fortes charges sous-marines dans les rapides, etc., d'icelui.

Il a été convenu par et entre les dites parties comme suit :

1o. Que les dites parties dénommées en premier lieu examineront et relèveront en partie le fleuve St. Laurent depuis Prescott jusqu'à la tête du canal de Lachine, dans le but de constater (1er) la nature et l'étendue des obstacles qu'il faudrait enlever pour obtenir un chenal navigable à travers tous les rapides du St. Laurent depuis Prescott jusqu'à la tête du canal de Lachine, ce chenal ne devant pas avoir moins de deux cents pieds de largeur, et n'avoir en aucun endroit aux eaux basses d'été une profondeur moindre que douze pieds francs, et dans les rapides sujets à de gros bouillons moindre que treize pieds ; 2e. le coût auquel cette amélioration pourrait être exécutée.

2o. Que les dites parties, dénommées en premier lieu, feront faire explosion à cinquante charges sous-marines de cent vingt-cinq livres de poudre chacune, dans quelque partie des rapides, afin de constater si la nouvelle méthode de faire sauter les roches sous l'eau peut-être employée avec avantage pour l'amélioration projetée.

3o. Que les dites parties, dénommées en premier lieu, fourniront ou achèteront tous les bateaux, matériaux, poudre, etc., nécessaires pour les opérations, paieront toutes les dépenses du dit examen, etc., telles que les gages des hommes, les réparations aux bateaux, etc.

4o. Que les dites parties, dénommées en premier lieu, exécuteront et achèveront ces opérations dans le cours d'une année à dater de ce jour, et lorsqu'elles les auront terminées, présenteront au département des travaux publics un rapport complet, accompagné de cartes convenables, indiquant le résultat du relevé, etc.

5o. Que les parties, dénommées en premier lieu, remettront en bon ordre au département des travaux publics tout le matériel, tel que chalands, ancras, bateaux, instruments d'arpentage, etc., qui pourra leur avoir été prêté pour servir à ces opérations (tel que ci-après) à l'exception néanmoins des parties du dit matériel qui auront pu se perdre durant les opérations par des accidents au-dessus de leur contrôle.

Et il est en outre convenu entre les dites parties que la partie dénommée en second lieu permettra aux parties en premier lieu dénommées de faire usage des chalands, ancras, bateaux, instruments d'arpentage, etc., qui lui appartiennent, et qui pourraient être de service dans l'examen, arpentage, etc., ci-dessus mentionnés, que les parties dénommées en premier lieu ont entrepris d'exécuter (comme susdit.)

Que sur la présentation du rapport sur l'examen, etc., et la remise du matériel, etc., à elles prêté (comme susdit), de rembourser aux parties dénommées en premier lieu les dépenses qu'elles auront pu faire pour exécuter ces opérations (comme susdit) non cependant au-delà de la somme de deux mille louis, dont le paiement sera fait par attermoiemens durant les opérations suivant qu'elle trouvera que les dépenses faites par les parties dénommées en premier lieu, et les progrès des opérations l'autoriseront à le faire, ou après que les opérations auront été achevées; et ce paiement ne devra être fait que sur la présentation de pièces justificatives, à la seule exception de deux cent cinquante louis, cette somme étant destinée à couvrir les dépenses personnelles et de voyage des parties dénommées en premier lieu, un reçu signé d'elles sera suffisant pour le paiement d'icelle.

Et il est aussi convenu que (dans le cas ou l'examen, etc., ci-dessus mentionné, et les propositions pour ouvrir et tracer permanemment un chenal navigable tel que ci-dessus spécifié, que les parties dénommées en premier lieu pourront être appelées à présenter au département des travaux publics, ne conduiraient à aucun contrat ou convention pour l'exécution des dites améliorations entre les parties dénommées en premier lieu et celle dénommée en second lieu,) la partie dénommée en second lieu paiera ou fera payer aux parties dénommées en premier lieu, à titre de compensation pour leurs travaux et risques en faisant le dit examen, etc., (comme susdit) entre sept cent cinquante louis, et mille deux cent cinquante louis; le montant exacte de cette compensation à être fixé par le département des travaux publics eu égard à toutes les circonstances qui se seront présentées.

En foi de quoi les parties dénommées en premier lieu et en second lieu ont aux présentes signé leurs noms et apposé leurs sceaux, et le secrétaire des travaux publics a également signé les présentes.

(Signé,)

MAILLEFERT ET RAASLOFF,
HAMILTON H. KILLALY,
Assistant commissaire des travaux publics.
THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire des travaux publics.

Témoins des signatures de la partie dénommée en premier lieu; également témoins des signatures des honorables commissaires et de la contre-signature du secrétaire des travaux publics.

(Signé,) JAMES W. HARPER,
MICHAEL WALSH,
ARCHIBALD WALSH.

Cette convention et vente faites et conclues et passées en duplicata entre Benjamin Maillefert et Waldimar Raasloff, tous deux ci-devant de New-York, dans l'état de New-York, un des Etats-Unis d'Amérique, résidant maintenant dans le district de Montréal, dans la province du Canada, ingénieurs sous-marins d'une part, et sa majesté la reine Victoria, ici représentée par les commissaires des travaux publics de la province du Canada, d'autre part, stipulent et déclarent: Que les dites parties en premier lieu dénommées pour et en considération de la somme de cent quatre-vingt-huit louis dix-neuf chelins et quatre deniers, monnaie courante du Canada, à elles payée en mains propres au moment de l'exécution des présentes (dont quittance par les présentes) ont baillé, vendu, cédé et transporté aux dites parties dénommées en second lieu (aux présentes acceptant) les bateaux et autres embarcations et objets appartenant à elles les dites parties dénommées en premier lieu et maintenant situés et étant près le village du Côteau du Lac dans le comté dans la dite province, savoir: un chaland, quatre bateaux, un bateau de sauvetage en métal de Francis, un mat, et cent brasses de chaîne, le tout pleinement et en détail énuméré dans un certain état et cédule marqué A, annexé aux présentes pour en former partie, et signé par les parties aux présentes.

Et les dites parties dénommées en premier lieu par elles-mêmes, leurs hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayants cause, promettent garantir et défendre les dits objets et articles ainsi vendus de et contre toutes personnes quelconques.

En foi de quoi les dites parties aux présentes y ont apposé leurs seings et sceaux, et le secrétaire des travaux publics a également contre-signé les présentes, ce neuvième jour de décembre 1854.

(Signé,) MAILLEFERT ET RAASLOFF,
J. CHABOT,
Commissaire en chef des travaux publics.
THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire des travaux publics.

Témoins des signatures de Maillefert et Raasloff, et du commissaire en chef des travaux publics, et de la contre-signature du secrétaire.

(Signé,) JAMES W. HARPER,
J. GUY.

CECULE A.

Liste des bateaux et autres objets achetés par les soussignés Maillefert et Raasloff, pour le service de leur exploration des rapides du fleuve St. Laurent.

Un chaland en bois de 36 pieds de longueur, 10 pieds de bau, 4 pieds de profondeur de cale, construit à St. Timothé, d'épinette rouge, ponté d'un bout à l'autre avec un gouvernail et sa barre, et *salmontail*, 4 rames, etc.

Un bateau en bois de 38 pieds de longueur, 8 pieds de bau, avec 2 voiles, 2 mats, 2 vergues, 2 rames, 1 gouvernail et barre, construit à New-Haven, Connecticut.

Un bateau en bois de 22 pieds de longueur, à quille plate, avec 4 rames, construit en pin au Côteau.

Un bateau en bois de 16 pieds de longueur, à quille plate, avec 4 rames, construit en pin au Côteau.

Un bateau en bois de 20 pieds de longueur, à quille plate, avec 2 rames, construit en pin au Côteau.

Un bateau en bois de 20 pieds de longueur, à quille plate, avec 2 rames, construit en pin au Côteau.

Un bateau de sauvetage en métal de Francis, de 16 pieds de longueur, avec compartiments à l'épreuve de l'eau, et 4 rames, construit à New-York.

Un mat pour la berge de fer avec étais

Cent brasses de chaîne de $\frac{5}{8}$ de pouce, B. B. de H. 7, Wood et Cie., Liverpool, parfaitement neuve.

Ce que dessus est l'état ou cédula auquel il est référé dans l'acte de vente entre MM. Maillefert et Raasloff, et les commissaires des travaux publics, Québec.

(Signé,)

MAILLEFERT ET RAASLOFF

J. CHABOT,

Commissaire en chef des travaux publics.

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics.

(Témoins.)

(Signé,)

JAMES W. HARPER,
J. GUY.

Cette convention et vente faites et conclues en duplicata entre Benjamin Maillefert et Waldimar Raasloff, tous deux ci-devant de New-York, dans l'état de New-York, un des Etats-Unis d'Amérique, résidant maintenant dans le district de Montréal, dans la province du Canada, ingénieurs sous-marins, d'une part, et sa majesté la reine Victoria, ici représentée par les commissaires des travaux publics de la province du Canada, d'autre part, stipulent et déclarent comme suit: Que les dites parties dénommées en premier lieu pour et en considération de la somme de mille cent quatre-vingt-six louis, douze chelins et trois deniers monnaie courante du Canada, à elles payée en mains propres au moment de l'exécution des présentes (dont quittance par les présentes) ont baillé, vendu, cédé et transporté, et par les présentes, baillent, vendent, cèdent et transportent aux dites parties dénommées en second lieu (aux présentes acceptant) les bateaux et autres embarcations et objets appartenant à elles les dites parties dénommées en premier lieu, et maintenant situés et étant près le village du Côteau du Lac, dans le comté de Vaudreuil, dans la dite province, savoir: une berge de fer, trois bateaux de sauvetage en métal, et un chalând ou bateau en bois, aussi tous les agrès, voiles, espars, matériel et meubles appartenant aux dits bateaux et embarcations, et aussi divers autres objets et articles, le tout pleinement et en détail énuméré dans un certain état ou cédula marqué A, annexé aux présentes pour en former partie et signé par les parties à ces présentes.

Et les dites parties dénommées en premier lieu pour elles, leurs hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayants cause, promettent garantir les dits objets et articles ainsi vendus de et contre toutes personnes quelconques.

Les présentes signées et scellées par les dits Maillefert et Raasloff, dénommés en premier lieu, à Montréal, ce neuvième jour de septembre, 1854.

(Signés,) MAILLEFERT ET RAASLOFF.

(Témoins,)

(Signé,) JOHN MONK,
JOHN RADIGER.

Signées et scellées par les dits commissaires des travaux publics, l'honorable Jean Chabot, et contre-signées par le secrétaire à Québec, ce douzième jour de décembre 1854.

(Signé,) J. CHABOT,
Commissaire en chef des travaux publics.

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire des travaux publics.

(Témoins,)

(Signé,) JAMES W. HARPER,
J. GUY.

CEDULE A.

Liste des bateaux et autres objets achetés par les soussignés pour le service de leur exploration des rapides du fleuve.

Une barge en fer de 55 pieds de longueur, 18 pieds de bau, 5½ pieds francs de cale, fond et largeur du fond de cale d'¼ de pouce, bordages de fer battu de bouilloire de 3 pouces fixés à des angles de fer avec 3 cloisons en plaques de fer battu de ¼ de pouce, ponté d'un bout à l'autre avec 2 échelles, 2 écoutilles, 2 cabines, 1 cuisine, 6 taquets de manœuvre, gouvernail avec roue et chaîne, les cabines arrangées respectivement pour 6 et 14 lits, construite à Montréal.

Un bateau de sauvetage en métal de Francis, de fer galvanisé, 25 pieds de longueur, avec 4 compartiments à l'épreuve de l'eau, défenses en liège, 1 mat, 1 voile, 6 rames, 1 gouvernail avec barre, construit à New-York.

Un bateau de sauvetage en métal de Francis, 22 pieds de longueur, avec 2 compartiments à l'épreuve de l'eau, 4 rames, 1 gouvernail et sa barre, construit à New-York.

Un bateau de sauvetage en métal de Francis, de 11 pieds de longueur, 2 compartiments à l'épreuve de l'eau, 3 rames, construit à New-York.

Un chaland en bois de 36 pieds de longueur, 10 pieds de bau, 4 pieds de profondeur de cale, fonds de chêne de 2 pouces d'épaisseur, côtés d'épinette rouge de 2 pouces d'épaisseur, ponté 8 pieds à l'avant, 7 pieds à l'arrière, 1 gouvernail avec barre et *salmon tail*, 1 mat, 1 voile, 1 arbre de halage (chêne), 4 rames, construit à Montréal.

Un cabestan à patente, fixé à bord de la berge de fer.

Un plus petit (do. do. du bateau de sauvetage de 25 pieds.)

Un double odomètre (do. do. do.)

Quatre leviers à patente avec roue d'engrenage.

Trente-deux pieds d'engrenage de fonte de fer.

Vingt pieds carrés de plaques de bouilloires de ¼ de pouce.

Un poêle de cuisine (à bord de la barge de fer.)

Six grosses poulies à patente.

Six matelas de feutre à patente.

Six oreillers " "

Six appareils de sauvetage de feutre à patente.

Six paires de draps, de coton.

Six taies d'oreillers, de toile.

Quinze paires de couvertes.

Douze couvertures de matelas.

Douze gilets de liége, de sauvetage.

Divers articles de marine, savoir : 3 lampes de bord, 1 mat de signal, 50 verges de cordage de coton, 1 chaudière de fer blanc, etc.

Divers articles de ferronnerie ; 4 grandes haches et 2 petites, 6 limes à scies, 1 couteau à ressort, 1 ciseau, 5 tarières, 1 scie à mains, 1 marteau, 1 égouine, 24 cuillers, 12 couteaux, 12 fourchettes, 12 cuillers à œufs, 24 cuillers à thé, 2 couverts, etc.

Les déboursés pour les objets ci-dessus se montent à la somme de £1,186 12s. 3d., (y compris le fret et les droits d'importation) tel qu'indiqué par les pièces justificatives respectives, auxquelles il est renvoyé pour les détails, en autant qu'ils n'ont pas été donnés ci-dessus.

Ce que dessus est l'état ou cédule auquel il est référé dans l'acte de vente ci-dessus entre MM. Maillefert et Raasloff et les commissaires des travaux publics.

Montréal, 9 septembre 1854.

(Signé,)

**MAILLEFERT ET RAASLOFF,
J. CHABOT,**

Commissaire en chef des travaux publics.

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics.

(Témoins.)

(Signé,)

**JOHN MONK,
JOHN RADIGER,
JAMES W. HARPER,
J. GUY.**

Q U E B E C :

DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,

RUE LA MONTAGNE.

REPONSE

A UNE ADRESSE de l'assemblée législative à son excellence le gouverneur général, en date du 12 courant, priant son excellence de faire mettre devant cette chambre copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance et rapports officiels concernant une certaine réclamation de Clarke Gamble, pour du scrip et des terres basée, sur la réclamation originale de feu Oliver Everts pour 1500 acres du domaine de la couronne.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,
Secrétaire

Bureau du Secrétaire,
Québec, 20 mars 1855.

(Copie,)

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

LA PETITION DE CLARKE GAMBLE, ECUYER, DE LA CITE DE TORONTO,

REPRESENTE HUMBLEMENT :

Qu'en l'année de Notre Seigneur 1834, votre pétitionnaire, pour valable considération par lui payée, devint substitué au droit d'un certain George Everts comme héritier légitime de feu Oliver Everts, pour 1500 acres de terre, comme il paraîtra par les papiers ci-inclus ; que le droit du dit George Everts à telle terre fut reconnu par un ordre en conseil du 7 août 1834.

Qu'en l'an 1843, votre pétitionnaire par son agent, demanda du scrip pour cette réclamation, mais que le conseil en vint à une décision défavorable au requérant, et établit dès lors une nouvelle règle concernant toutes les réclamations de cette nature, à commencer par celle de votre pétitionnaire à l'époque où fut rendue cette décision, quoique votre pétitionnaire comprit qu'il avait été traité injustement, puisque les réclamations en question et le transport qui en avait été fait avaient été auparavant reconnus par le gouvernement du pays, et qu'aucune notification n'avait été faite pour les empêcher d'être vendus ou achetés, cependant comme la position de votre pétitionnaire faisait qu'il ne s'occupait guère que sa réclamation fût admise ou non, il ne fit point de représentation, et laissa l'affaire continuer comme elle était alors.

Que votre pétitionnaire a par hasard entendu dire tout récemment que des réclamations semblables à celle de votre pétitionnaire avaient été, depuis la

décision mentionnée plus haut, reconnues par le gouvernement et en particulier celle de George Shaw, qui demanda 1200 acres de terre comme héritier légitime de son oncle David Shaw, et les obtint en février 1848, et dont la réclamation, comme on peut le voir, ne diffèrait en aucun point essentiel de celle de votre pétitionnaire rejetée en 1844.

Cette réclamation de votre pétitionnaire étant maintenant devenue pour lui d'une très-grande importance, il la soumet respectueusement à la considération de votre excellence, du moment qu'il vient à sa connaissance que la décision rendue dans son affaire a été renversée, dans l'espoir qu'il pourra obtenir la mesure de justice qu'ont obtenue d'autres personnes qui se trouvaient dans la même position que lui.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier, etc., etc.

(Signé,) C. GAMBLE.

Québec, 24 octobre 1854.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif, en date du 26 février 1855, approuvé par son excellence le gouverneur général en conseil le jour suivant.

Sur la pétition de Clarke Gamble, écuyer, représentant qu'en l'année 1843 il demanda par son agent, en sa qualité de substitué au droit d'un certain George Everts héritier légitime de feu Oliver Everts, du *scrip* pour une réclamation de 1,500 acres de terre, que quoique la réclamation eut été reconnue par un ordre en conseil en date du 7 août 1834, un rapport défavorable à la demande fut adopté en 1844, et qu'il fut rendu une décision sur laquelle fut établie une nouvelle règle concernant toutes les réclamations de même nature, à commencer par celle du pétitionnaire; qu'il a appris tout récemment que depuis la décision dans son affaire, des réclamations semblables à la sienne ont été admises par le gouvernement, entre autres, celle de George Shaw, dont la réclamation pour 1200 acres de terre comme héritier légitime de son oncle David Shaw fut admise en février 1848; et que cette réclamation étant maintenant devenue pour lui d'une très-grande importance, il la soumet dans l'espoir qu'il recevra la même mesure de justice qu'ont obtenue les autres personnes qui se sont trouvées dans le même cas que lui.

D'après l'acte des terres maintenant en force, aucune allocation gratuite de terre ne peut être faite; il ne peut non plus être émis de *scrip* en paiement de réclamations de terres, mais le solliciteur-général pour le Haut-Canada ayant par son rapport du 9 décembre dernier déclaré comme son opinion que la présente réclamation n'avait pas été invalidée par les actes des terres passés depuis 1842, époque où elle fut évidemment convertie en une réclamation pour *scrip* qui n'a jamais été liquidée, la seule mesure que puisse recommander le comité dans les circonstances particulières de cette affaire est de permettre au requérant d'acheter la quantité de terre à laquelle il a droit, au prix réduit d'un chelin l'acre, et sur paiement des honoraires de patentes et d'arpentage, £51 19s. 7d. qui devaient être payés pour la réclamation originaire.

Certifié,

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

(Copie.)

Au très-honorable Sir Charles Bagot, G. C. B., gouverneur général du Canada, etc., etc., etc.

LA PETITION DE CLARKE GAMBLE, ECUYER, DE LA CITE DE TORONTO,

REPRESENTE HUMBLEMENT :

Que feu Oliver Everts, par un ordre en conseil du 3 juillet 1798, a été mis en droit de recevoir 1500 acres des terres incultes de la couronne, et que le conseil, sur la pétition de George Everts, héritier légitime du dit Oliver Everts, ordonna, le 7 août 1834, que les limites de cet octroi fussent déterminées afin que la réclamation put être portée devant l'honorable commission des héritiers et légataires.

Que votre pétitionnaire est devenu par achat, en possession des droits du dit George Everts dans la dite réclamation, comme on le verra par les documents ci-inclus, et supplie humblement votre excellence de faire émettre du *scrip* en faveur de votre pétitionnaire, qui par devoir comme par inclination, ne cessera de prier.

CLARKE GAMBLE,
Par son procureur,

(Signé)

JAMES HENDERSON.

Kingston, 8 mars 1843.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif, en date du 2 janvier 1844, approuvé par son excellence le gouverneur général en conseil, le 8 du même mois.

Le comité du conseil, après examen de la réclamation de Clarke Gamble, écuyer, substitué aux droits de Henry Sherwood, écuyer, substitué aux droits de George Everts, fils aîné et héritier légitime d'Oliver Everts, est d'opinion qu'il n'existe aucun droit à la réclamation en question.

Il paraît qu'en l'année 1794, il fut accordé à M. Oliver Everts, 500 acres de terre, exempts d'honoraires, pour ses services comme commis et inspecteur des comptes du département des ingénieurs, et garde-magasin du département du quartier-maître général, pour lequel octroi fut donné une patente.

Qu'il demanda un octroi additionnel de 1500 acres, comme colon, en vertu des règlements adoptés en 1797, c'est-à-dire, moyennant paiement d'un honoraire de patente, de six deniers sterling par acre, et d'un honoraire d'arpentage de £1 4s. 9d. sterling, par 200 acres, ce qui fut ordonné le 3 juillet 1798.

Qu'en 1820, il demanda par pétition que sa réclamation fut confirmée, exposant que pour 1000 acres sur les 1500 en dernier lieu mentionnés, il n'avait été fait aucun ordre.

Qu'en 1834, George Everts, comme fils aîné et héritier légitime d'Oliver Everts, demanda par pétition qu'il lui fut fait une location afin qu'il pût porter sa réclamation comme héritier légitime du concessionnaire primitif, ce qui fut ordonné.

Que la location n'a pas été faite depuis, et qu'il n'a été pris aucune mesure sur cette affaire, jusqu'à la présente pétition.

Le comité pense que ceux qui ont obtenu des octrois de terre comme colons, pendant que le système des octrois était en force, étaient tenus de commencer à mettre les ordres à effet dans un délai raisonnable.

Les règlements en vertu desquels les octrois furent accordés, étaient faits pour convenir à l'état où se trouvait alors le pays, et ne sauraient être considérés comme s'appliquant à une époque postérieure d'un demi-siècle, où on a abandonné le mode de disposer des terres au moyen d'octrois. L'objet de l'ordre en faveur de M. Everts, était, premièrement, l'établissement de la terre; secondement, la réception d'honoraires pour l'avantage du gouvernement; la première condition ne pourrait être obtenue par l'octroi de *scrip*, et le paiement d'honoraires à l'époque où nous sommes, ne saurait être regardé comme un équivalent de la même somme payée en 1798. L'octroi de *scrip* serait, de fait, une gratuité, tandis que l'ordre primitif était une espèce de proposition de vendre en vertu de règlements qui ont depuis longtemps cessé d'exister.

(Certifié,)

WM. H. LEE,
G. C. E.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif, en date du 24 février 1848, approuvé par son excellence le gouverneur général en conseil le même jour.

Sur demande de *scrip* au montant de 1200 acres faite par George Shaw, comme héritier légitime de feu David Shaw, un des fils de feu l'honorable Eneas Shaw.

Par ordre en conseil de 1796, il fut accordé à chacun des enfants de feu le major général Eneas Shaw, 1200 acres de terre; mais David Shaw ci-dessus mentionné, oncle du pétitionnaire, étant mort subitement, ne put profiter de l'avantage conféré par l'ordre en question à tous ses frères et sœurs; le pétitionnaire demande maintenant que la réclamation de feu David Shaw ne soit pas considérée comme ayant cessé avec lui, mais soit continuée en faveur du pétitionnaire comme son héritier légitime.

Le comité recommande qu'il soit émis du *scrip* en faveur du pétitionnaire au montant de 1200 acres, sur paiement d'un honoraire de patente de £5 11s. 1d. sterling.

(Certifié,)

WM. H. LEE,

(Copie,)

A son excellence Sir John Colborne, gouverneur de la province du Haut-Canada, et major général commandant les forces de sa majesté, en icelle, en conseil.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Votre pétitionnaire a l'honneur d'exposer que par un ordre en conseil du 3 juillet 1798, Oliver Everts, depuis décédé, obtint un octroi de 1500 acres de terre pour compléter le chiffre de 2000 acres auquel il avait droit. Que votre pétitionnaire est le fils aîné et l'héritier légitime du dit Oliver Everts, décédé. Votre pétitionnaire supplie donc humblement qu'il émane un ordre pour le mettre en état d'occuper la dite terre, au nom du dit Oliver Everts, afin que votre pétitionnaire aussitôt après s'être conformé aux conditions de l'octroi, puisse demander un contrat en son propre nom, en vertu de l'acte des héritiers et légataires.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé,)

GEORGE EVERTS,

24 Février 1834.

EN CONSEIL, 7 Août 1854.

Administration de son excellence, Sir J. Colborn, C. C. B. lieutenant gouverneur.

Sur la pétition de George Everts, il est ordonné que 1500 acres de terre soient assignés en vertu de l'autorité d'un ordre en conseil du 3 juillet 1798, afin que cette réclamation puisse être portée devant la commission des héritiers et légataires.

(Certifié,)

WM. H. LEE.

G. C. E.

(Copie,)

A son excellence Sir Peregrine Maitland, K. C. B. lieutenant gouverneur de la province du Haut-Canada, &c., &c.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

LA PETITION D'OLIVER EVERTS, D'AUGUSTA, DANS LE DISTRICT DE JOHNSTOWN, PROVINCE DU HAUT-CANADA.

REPRESENTE HUMBLEMENT :

Que votre pétitionnaire, pour ses services dans le département des ingénieurs, à St. Jean, Bas-Canada, durant la guerre de la révolution avec les colonies maintenant les Etats-Unis d'Amérique, obtint 1500 acres de terre, dont mille (obtenus en second lieu) le furent, comme il appert des minutes du conseil, en 1797 et 1798; par l'entremise de Solomon Jones, écuyer, sujets à des honoraires qu'il ne pouvait alors payer sans se gêner, et supposant qu'il pourrait prendre une patente plus tard, en payant la somme, tant qu'il resterait des terres incultes à concéder, il a différé jusqu'aujourd'hui de demander une location.

Votre pétitionnaire supplie donc humblement votre excellence de vouloir bien lui accorder une location des dits 1000 acres de terre, soit sur paiement des honoraires requis en émanant la patente, soit à condition d'établissement, suivant que sera le bon plaisir de votre excellence; et de permettre à Heman Landon, écuyer, d'être son agent pour la location en question.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

(Signé,)

OLIVER EVERTS.

(Copie,)

A son excellence le gouverneur en conseil.

LA PETITION D'OLIVIER EVERTS, D'AUGUSTA, DANS LE COMTE DE GRENVILLE, PROVINCE DU HAUT-CANADA.

REPRESENTE HUMBLEMENT :

Que votre pétitionnaire a servi dans la dernière guerre comme premier commis et inspecteur de tous les comptes du département des ingénieurs, à St. Jean, Bas-Canada, gardé-magasin dans le département du quartier-maître général, etc., et dans les premiers temps de la colonisation de cette province, pour ses dits services etc., il obtint du lieutenant gouverneur Hamilton, un octroi, comme officier subalterne, de cinq cents acres, sur lesquels il est établi et a fait des travaux, mais qu'il n'a pas reçu l'octroi additionnel de 1500 acres accordés depuis à tels officiers.

C'est pourquoi votre pétitionnaire supplie respectueusement que le dit octroi additionnel lui soit accordé, aux troisièmes chutes sur la rivière Gananoque, environ trente mille au-dessus des moulins de Sir John Johnson, commençant au pied des dites chutes, et allant en remontant, huit cents acres à l'Est et sept cents à l'Ouest des chutes.

(Signé,)

OLIVER EVERTS.

Comté de Grenville,
18 novembre 1794.

Reçue une pétition d'Oliver Everts, représentant qu'il a servi dans la dernière guerre américaine, comme premier commis et inspecteur des comptes du département des ingénieurs à St. Jean, et qu'il a reçu pour ses services, du lieutenant gouverneur Hamilton, l'octroi de 500 acres de terre alloué à tout officier subalterne d'état major, qu'il est établi sur ces terres et qu'il croit avoir droit à 1500 acres de plus pour être sur le même pied que les autres officiers de son rang, et demande que cela lui soit accordé. Le bureau ayant pris connaissance du sujet de la requête recommande le pétitionnaire à son excellence, le gouverneur en conseil pour 1500 acres de terre de plus.

Vraie copie des minutes prise ce 26^e jour de mai 1798.

[Signé,]

SOLOMON JONES,
Greffier du ci-devant B. T.

[Certifié,]

WM. H. LEE,
G. C. E.

[Copie.]

A son excellence le gouverneur en conseil.

**LA PETITION D'OLIVER EVERTS, D'AUGUSTA, DISTRICT DE L'EST,
ET PROVINCE DU HAUT-CANADA.**

REPRESENTE HUMBLEMENT :

Que votre pétitionnaire, pour ses services durant la dernière guerre américaine, comme premier commis et inspecteur des comptes du département des ingénieurs, à St. Jean, Bas-Canada, garde-magasin dans le département du quartier-maître général, recut l'octroi alloué à tout officier subalterne d'état major, de 500 acres de terre sur lesquels il est maintenant établi et travaille, et qu'il a, sur une pétition par lui faite, en novembre 1794, obtenu la recommandation du bureau des terres pour l'addition de 1500 acres de plus, suivant copie ci-annexée des minutes, pour qu'il fût mis sur le même pied que les officiers de son rang, et qu'il a demandé à diverses reprises si sa prière lui était accordée, ou non, mais sans jamais pouvoir obtenir de réponse. Si la recommandation en dernier lieu mentionnée n'a pas été écoutée, votre pétitionnaire supplie humblement qu'il lui soit accordée la dite addition de 1500 acres de terre, ou telle quantité qu'il plaira son excellence en conseil lui accorder, en tels lots vacants qu'il pourra choisir, de deux cents acres chacun dans les townships de Wolford, Montagne, ou Russell, sur la rivière Rideau.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

[Signé,]

OLIVER EVERTS.

Augusta, 27 mai 1798.

EN CONSEIL, 3 juillet 1798.

Administration de l'honorable Peter Russell, président.

Sur la pétition d'Oliver Everts, il est ordonné que la recommandation du bureau des terres du district de l'Est soit confirmée, et que 1,500 acres de terre soient accordés au pétitionnaire sous les nouveaux règlements.

[Certifié,]

WM. H. LEE,
G. C. E.

QUEBEC:

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 26 septembre 1854, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant cette chambre " Copie de tous les papiers et documents " concernant la vente et l'achat du Havre de Rondeau."

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Québec, 22 mars 1855.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL.

DÉPARTEMENT DE LA DOUANE,

Toronto, 27 juin 1851.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a plu à son excellence le gouverneur-général vous charger de surveiller la vente du havre et du chemin de Rondeau, qui aura lieu à la douane, à Chatham, mardi, le premier juillet prochain.

Vous surveillerez personnellement la vente, en employant un encanteur licencié pour une somme convenue, et comme l'encanteur n'aura pas d'autre trouble ou responsabilité, vous vous assurerez sans doute ses services pour une rémunération fixe très modique.

Il faudra adhérer strictement aux conditions mentionnées dans l'avertissement du 16 mai, en prenant particulièrement soin de ne permettre d'enchérir à aucune personne qui n'aura pas donné caution pour l'accomplissement du contrat aux termes du deuxième paragraphe de l'avertissement; et en outre, vous ferez notifier les personnes présentes que le havre doit être vendu sujet à un bail à M. G. Elwood d'un lot de 80 pieds \times 100, sur lequel il doit construire un magasin, payant une rente de cinq louis par année, qui retournera à l'acquéreur du havre; le bail est renouvelable à perpétuité, et à l'expiration de chaque période de vingt-et-un ans une nouvelle évaluation du lot devra être faite par des arbitres, chaque partie en nommant un. Il y a aussi une clause qui stipule que si le gouvernement a besoin du lot pour quelque usage public, il pourra en prendre possession en remboursant au propriétaire la valeur des améliorations dans le temps, suivant décision d'arbitres.

Le prix de départ du havre sera £2000, et £500 pour le chemin, et vous laisserez écouler un quart d'heure après la dernière enchère avant d'adjuger définitivement les ouvrages.

Je dois vous enjoindre de faire tous vos efforts pour obtenir un concours impartial, et vous requérir de me fournir une liste des différentes enchères, ainsi que des noms des enchérisseurs et des temps où ils ont enehéri.

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

(Signé,) R. S. M. BOUCHETTE.

P. S.—Depuis que j'ai écrit ce que dessus, le gouvernement a retiré le chemin de la vente, en conséquence, vous n'offrirez que le havre au-dessus du prix de départ de £2000, et vous notifierez distinctement les enchérisseurs à cet égard.

(Signé,) R. S. M. B.

Collecteur de la Douane,
Chatham.

B. I. G., DÉPARTEMENT DE LA DOUANE,
Toronto, 28 juin 1851.

Monsieur,—En égard à ma lettre à votre adresse en date d'hier, j'ai l'honneur de vous informer que M. Elwood a le privilège de construire un magasin sur le quai ou jetée de Rondeau, et vous voudrez bien notifier distinctement les enchérisseurs à cet égard.

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

(Signé,) R. S. M. BOUCHETTE,

Collecteur de la Douane,
Chatham.

HAVRE ET CHEMIN DE RONDEAU.

Avis est par les présentes donné que mardi, le premier jour de juillet prochain, à la maison de douane, à Chatham, à l'heure de midi, le havre de Rondeau sera vendu aux enchères publiques; également le chemin conduisant au dit havre, connu comme étant le chemin commençant à *Cook's Corner*, et sépa aut le township de Raleigh de celui d'Harwich, dans le comté de Kent, et se terminant au débarcadère situé en front du lot de ville de Shrewsbury.

Un prix de départ qui sera indiqué lors de la vente sera fixé pour chaque ouvrage; le paiement devant se faire comme suit:—10 pour cent payables lors de la vente, et le reste du prix d'achat en versements annuels égaux de cinq par cent, avec intérêt, jusqu'à ce que le montant entier soit soldé. Caution sera exigée conformément aux actes 12 Vict., chap. 4, et 13 et 14 Vict., chap. 14.

Tout autre renseignement dont on aura besoin pourra être obtenu en s'adressant à ce bureau.

Par ordre,

(Signé,)

R. S. M. BOUCHETTE,
Commissaire des Douanes.

Bureau de l'Inspecteur-Général,
Département des Douanes,
Toronto, 16 mai 1851.

TORONTO, 14 mai 1851.

Monsieur,—Je vous ai écrit il y a quelque temps au sujet de l'acquisition du havre de Rondeau et des ouvrages du gouvernement qui s'y rattachent.

En qualité d'agent de MM. E. S. Hoddard et Cie., je vous offre la somme de £2000 pour le dit havre de Rondeau, et toutes les jetées et quais qui en dépendent (avec le droit plein et entier de construire sur quelque point que ce soit tous les quais et jetées que nous jugerons à propos,) et qui appartiennent maintenant au bureau des travaux ou sont sous son contrôle, sauf néanmoins le bail de Garner Ellwood.

J'offre aussi pour le chemin qui conduit du havre à la ville de Chatham, ou pour la partie de ce chemin qui peut être vendue, la somme de £500 ; ce chemin devant comprendre dix emplacements de chaque côté d'icelui dans le village de Shrewsbury, à l'endroit praticable le plus rapproché du quai actuellement érigé.

Si cette offre n'est pas acceptée, je dois alors demander que les dits ouvrages soient vendus à l'encan public, le premier jour de juillet prochain, ou tout autre jour que vous préférerez, au village de Shrewsbury ou dans la ville de Chatham.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

H. W. PRICE.

L'honorable Hamilton H. Killaly,
Commissaire des Travaux Publics,
Etc., etc., etc.

(241.)

TORONTO, 30 avril 1852.

Monsieur,—Je prends la liberté d'attirer de nouveau votre attention sur l'acquisition faite par mes clients, du havre du Rondeau il y a près d'une année.

Je demande à être informé définitivement si l'achat sera confirmé par le gouvernement, ou s'il ne le sera pas ; le 1er juillet prochain l'intérêt d'une année sera dû sur le prix d'achat, et jusqu'ici nous n'avons reçu aucune autorisation quelconque d'entrer sur notre acquisition, autre que celle qui pouvait être donnée par l'encanteur, et avec pareille autorisation, on ne peut s'attendre à ce qu'aucun homme sensé dépense de l'argent pour des améliorations. Le délai apporté à l'émission du titre du havre a empêché mes clients de prendre des mesures pour réparer les ouvrages durant l'hiver, la conséquence est qu'ils tombent en ruine, et que chaque jour de retard rend les choses pires, et entraîne double dépense pour les réparations tout en empêchant mes clients de profiter du commerce du printemps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

HARVY W. PRICE.

A l'Honorable Inspecteur-Général.

Qu'il soit notoire, que le premier jour de juillet, en l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-et-un,

Nous, les actionnaires soussignés, nous sommes assemblés à Chatham, dans le comté de Kent, dans la province du Canada-Ouest, et avons résolu de nous former en une compagnie, sous le nom de compagnie du havre de Rondeau, conformément aux dispositions d'un certain acte du parlement de cette province, intitulé : " Acte pour autoriser la formation de compagnies à fonds social pour la construction de chemins et autres ouvrages dans le Haut-Canada," tel qu'amendé par un acte pour étendre les actes pour la formation de compagnies pour la construction de chemins et autres ouvrages aux compagnies formées dans le but d'acheter des travaux publics de même nature, dans le but d'acheter le havre de Rondeau, et de l'améliorer dans le comté susdit." (sic.) Et nous déclarons par les présentes que le capital de la dite compagnie sera de deux mille deux cent cinquante louis courant, divisé en quatre cent cinquante actions, du prix ou somme de cinq louis chacune, et nous, les actionnaires soussignés, convenons d'accepter le nombre d'actions inscrit par nous vis-à-vis nos signatures respectives, et nous convenons de payer les versements sur icelles, conformément aux dispositions de l'acte en partie cité, et des règles, règlements, résolutions et statuts de la dite compagnie, à être faits et passés à cet égard, et nous nommons par les présentes John Montgomery, Ebenezer Wiswell, junior, William J. McAlpin, Edward Larned, junior, et Edwin L. Stoddard, pour être les premiers directeurs de la dite compagnie.

Noms.	Nombre d'actions.	Montant.		
		£	s.	d.
(Signé.) John Montgomery	Soixante-et-quinze	375	0	0
" Ebenezer Wiswell, junior.....	Cent cinquante.....	750	0	0
" William J. McAlpin.....	Soixante-et-quinze	375	0	0
" Edward Larned, junior.....	Soixante-et-quinze	375	0	0
" Edwin L. Stoddard.....	Soixante-et-quinze	375	0	0

A une assemblée des directeurs tenue à Chatham le 1er juillet 1851, Edward Larned, junior, a été élu président et trésorier. Dix par cent du capital furent alors payés.

(Signé,) EDWARD LARNED, junior, (Sic.)

COMTÉS DE KENT ET LAMBTON.

Je certifie par les présentes que l'incluse est une vraie copie de l'enregistrement de la compagnie du havre de Rondeau, tel qu'enregistré dans ce bureau le 1er jour de juillet A. D. 1851, à 11 A. M. in Lib. M. folio 270, sous le numéro 11487.

(Signé,) ANDREW WADDLE,
Député-Régistrateur.

La compagnie du havre de Rondeau, mentionnée dans l'ordre de son excellence le gouverneur-général en conseil, passé le 2me jour de septembre 1852, duquel ordre ce que dessus ou ci-annexé est une copie, consent et agréé par les présentes tous les termes, conditions et dispositions contenues dans le dit ordre. Et la compagnie du havre de Rondeau accepte par les présentes les travaux publics mentionnés dans le dit ordre et le transport d'iceux, sauf à tous égards les dits termes, conditions et dispositions; et la dite compagnie consent par les présentes à la publication du dit ordre dans la *Gazette du Canada*.

En foi de quoi les directeurs de la dite de compagnie ont apposé aux présentes le sceau de la dite compagnie, et le président de la dite compagnie a signé les présentes, ce treizième jour de décembre 1852.

(Signé,) EDWARD LARNED, JR.
Président de la compagnie du havre de Rondeau.
(L.S.)

Copie.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Québec, le deuxième jour de septembre 1852.

(Présent.)

Son Excellence le Gouverneur-Général

En conseil.

Ayant plu à son excellence le gouverneur-général mettre devant le conseil exécutif (Signé E et K,) le rapport de l'honorable M. l'inspecteur général Hincks, en date du 1er septembre courant, par lequel il appert qu'une certaine compagnie incorporée, appelée la compagnie du havre de Rondeau, sous l'autorité des statuts 12 Vic., chap. 5, et 13 et 14 Vic., chap. 14,—est convenue le 1er jour de juillet 1851, d'acheter les travaux publics ci-après mentionnés pour le prix ou somme de deux mille et un louis, payables dix par cent comptant, et le reste par versements de cinq par cent chaque, avec intérêt au taux de cinq par cent par année sur le principal non payé, annuellement le premier jour de juillet de chaque année à l'avenir, et que la dite compagnie avait payé le premier versement de dix par cent sur le dit prix d'achat, le dit 1er jour de juillet 1851, et une autre somme de cent louis et dix-huit chélins, pour le deuxième versement, et aussi l'intérêt échû le 1er jour de juillet 1852, laissant la somme de mille sept cents louis pour principal non payé.

Il est en conséquence ordonné par son excellence le gouverneur-général en conseil, sous l'autorité des dits actes, que les ouvrages publics suivants, savoir: le havre public connu sous le nom de havre de Rondeau, situé sur le lac Érié, dans le township de Harwich, dans le comté de Kent, dans le Haut-Canada, avec les jetées, brise-lames, et autres ouvrages appartenant à Sa Majesté, liés au dit havre et le formant, et le quai public situé dans le dit havre, et les péages du dit havre et en provenant, seront et sont par les présentes concédés et transportés à la compagnie du havre de Rondeau susdite, ses successeurs et ayant causes à perpétuité, moyennant les termes, dispositions et conditions suivantes —

Premièrement. Que la compagnie du havre de Rondeau, ses successeurs et ayans cause paieront au receveur général de la province du Canada pour le temps d'alors, à son bureau, pour l'usage de notre souveraine Dame la Reine, ses héritiers et successeurs, la somme principale de mille sept cents louis susdits, avec intérêt sur icelle au taux de cinq par cent par année, depuis le 1er juillet A. D. 1852, de la manière et aux époques qui suivent, savoir : la somme de cent louis, partie du dit principal, le premier jour de juillet prochain, et une égale somme de cent louis, autre partie d'icelui, le premier jour de juillet de chaque année subséquente, jusqu'à ce que la totalité du dit principal soit payé, avec l'intérêt sur le dit principal ou sur telle partie d'icelui qui n'aura pas été payée annuellement le 1er juillet de chaque année à l'avenir, jusqu'à ce que la totalité du dit capital soit payée.

Deuxièmement. Que la compagnie du havre de Rondeau susdite, ses successeurs et ayans cause, tiendront le dit havre et l'entrée d'icelui libres de toute obstruction, et aussi, les dits havre, jetées, quais et brise-lames, et tous les ouvrages et dépendances susdits, en tout temps à l'avenir, en parfaite réparation ; et que pour toutes les fins du présent ordre ou transport, la suffisance ou l'insuffisance de telle réparation sera constatée et décidée par l'ingénieur qui sera nommé pour les examiner par les commissaires des travaux publics de cette province, et sa décision et son rapport quant à la^o suffisance ou à l'insuffisance du dit état de réparation sera final et conclusif.

Troisièmement. Que dans le cas de toute omission ou défaut d'accomplissement de quelque une des conditions précédentes ou de partie d'icelles, et nonobstant l'excuse de quelque omission ou défaut antérieur, et en addition à toute autre forfaiture encourue en vertu des présentes, Sa Majesté, ses héritiers ou successeurs, pourront faire entrée dans et sur les travaux publics susdits, ou pourront en obtenir possession au moyen d'un warrant ou de warrants, tel qu'il y est ci-après pourvu, auxquels cas les paiements faits par la dite compagnie seront confisqués absolument, et la compagnie sera liée dans toute l'étendue de son capital pour tous dommages causés par toute telle omission ou défaut.

Quatrièmement. Que le dit havre sera en tout temps à l'avenir un havre public, dans lequel tous vaisseaux ou personnes auront le droit d'entrer, et sera entretenu et pourra servir pour la réception et la commodité des vaisseaux y entrant, amarrés, chargeant et déchargeant, sujets au paiement des droits de havre légalement imposés, ainsi qu'à tous les réglemens généraux faits ou à être faits pour l'administration, la gestion, l'usage convenable et la protection des dits havre, jetée, quai et brise-lames.

Cinquièmement. Que les péages qui seront perçus et reçus pour l'usage du dit port, n'excéderont en aucun cas les taux de péage mentionnés et prescrits dans et par une certaine proclamation de Son Excellence le Gouverneur Général, portant la date de Montréal, le 1er novembre 1847, et publiée dans la Gazette du Canada de la même année, pp. 4852 et 4853, fixant les taux de péage pour les havres provinciaux du Haut-Canada ; et les dits taux de péage n'excéderont dans aucun cas le maximum des péages prescrits par la cédula du statut provincial, 12 Vic., chap. 4, pour l'usage des différens havres provinciaux y mentionnés, et qu'aucun péage ne sera exigé ou reçu de passagers embarqués ou débarqués au dit havre.

Sixièmement. Que tous droits ou pouvoirs, dont, lors de cet ordre ou immédiatement avant sa passation, le gouverneur général de cette province en conseil était investi, et qui, suivant le statut provincial, 12 Vic., chap. 5, peuvent être accordés à la dite compagnie, de faire des réglemens pour la régie, administration, usage convenable et protection des dits havre, jetées, quais et brise-lames, ou pour fixer ou changer les taux de péage du dit havre, ou pour la collection des

dits taux, ou pour permettre ou changer les exemptions des dits taux de havre, et par les dits réglemens imposer des amendes pour contraindre à s'y soumettre, et pour pourvoir à l'arrêt ou détention, au risque du propriétaire, des vaisseaux, marchandises ou effets, sur lesquels les péages ne sont pas acquittés, ou à l'égard desquels tous tels réglemens n'auront pas été observés, ou quelque dommage aura été fait aux dits havre, jetées, quai ou brise-lames, ou quelque amende aura été encourue et n'aura pas été payée, seront et sont sujets aux dispositions et restrictions contenues dans cet ordre par les présentes octroyés et conférés à la dite compagnie du havre de Rondeau et ses successeurs à perpétuité. Pourvu toujours, que les réglemens du gouverneur en Conseil, antérieurement passés légalement pour aucune des fins susdites, relativement ou ayant trait aux dits havre, jetées, quais ou brise-lames, et en vigueur au moment de la passation du présent ordre, continueront, sauf en autant qu'elles sont incompatibles avec les dispositions ci-dessus contenues, à être en vigueur jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par quelque ordre ou réglement de la dite compagnie, et tous les droits ou pouvoirs dont Sa Majesté ou ses serviteurs sont investis, relativement aux dits havre, jetées, quais ou brise-lames, seront et sont par les présentes concédés et conférés à la dite compagnie, ses successeurs et employés, respectivement, et que toutes les amendes et pénalités imposées par les dits réglemens, relativement aux dits havre, jetées, quais et brise-lames, appartiendront à la dite compagnie; mais aucune amende à être imposée par quelque ordre ou réglement de la dite compagnie, en vertu des pouvoirs conférés par les présentes, n'excédera la somme de cinquante chelins: Et pourvu de plus qu'aucun des réglemens faits par les directeurs de la dite compagnie, en vertu des pouvoirs conférés par cette section ne seront valides et effectifs, à moins qu'ils ne soient approuvés par les commissaires des travaux publics de cette province, ou l'un d'eux; mais les réglemens suivant lesquels les péages ou les amendes seront réduits pourront être faits par la dite compagnie, et n'auront pas besoin d'être approuvés comme susdit.

Septièmement. Que Sa Majesté, ses héritiers ou successeurs pourront en tous temps après l'expiration de dix années, depuis la date du 1er juillet A. D, 1851, rémérer les dits ouvrages publics concédés par les présentes, en payant à la dite compagnie, ses successeurs et ayans-cause, la valeur en argent des dits ouvrages au temps d'alors, moins les versements du prix d'achat susdit, et les arrérages d'intérêt sur icelui, s'il en reste, qui ne soient payés, pourvu que l'inspecteur-général de la dite province, ou tout autre officier autorisé à cet égard par le gouverneur ou la personne administrant le gouvernement de la dite province, ait au préalable donné à la dite compagnie, ses successeurs ou ayans-cause, avis de six mois de calendrier par écrit, de son intention de reprendre les dits ouvrages et du jour où ils seront repris. Et le dit inspecteur-général ou autre officier, autorisé comme susdit, et la dite compagnie, ses successeurs ou ayans-cause, s'entendront sur la valeur des dits ouvrages et la fixeront dans le cours de deux mois de calendrier de la date de tel avis; et à défaut de ce faire, le dit inspecteur-général ou autre officier comme susdit, choisira un arbitre pour Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, comme susdit, et la dite compagnie, ses successeurs et ayans-cause choisiront un autre arbitre; et à défaut de faire ce choix par la dite compagnie, ses successeurs et ayans-cause, et d'en notifier le dit inspecteur-général ou autre officier, comme susdit, ainsi que de la personne ainsi choisie dans le délai de dix jours après avoir été requis par écrit par le dit inspecteur-général ou autre officier de ce faire, le dit inspecteur-général ou autre officier pourra nommer un arbitre pour la dite compagnie, ses successeurs ou ayans-cause, et les dits deux arbitres nommeront un troisième arbitre dans les dix jours qui suivront la nomination de l'arbitre pour la dite compagnie, ses

successeurs ou ayans-cause, et à défaut de ce faire, un tiers arbitre sera nommé par le juge, ou juge *senior* pour le temps d'alors de la cour de comté ou comté ou des comtés-unis dans les limites de la juridiction de laquelle les dits ouvrages ou la majorité des dits ouvrages seront situés, ou dans le cas où il n'y aurait pas de juge de comté, par le chancelier du Haut-Canada, pour le temps d'alors, et les dits arbitres recevront des témoignages et feront enquête pour s'assurer de la valeur des dits ouvrages, après avoir au préalable donné au dit inspecteur-général ou autre officier, et à la dite compagnie, ses successeurs et ayans-cause, par écrit huit jours d'avis de leur temps et lieu de séance, et la décision des dits arbitres ou de deux d'entr'eux, sous les seings et sceaux de deux ou plus d'entr'eux, et signifiée au moins une semaine avant le jour mentionné dans le dit avis pour reprendre les dits ouvrages sera définitive, et le montant ainsi fixé sera considéré comme étant la valeur en argent des dits travaux. Pourvu que dans le cas où aucune décision ne sera rendue par les dits arbitres ou deux d'entr'eux dans le temps ci-dessus mentionné à cet égard, le dit inspecteur-général ou autre officier pourra donner avis préalable de six mois de calendrier de l'intention de reprendre les dits ouvrages, et du jour où les dits ouvrages seront repris, et les mêmes procédures pourront ensuite avoir lieu en vertu des dispositions précédentes comme si aucun avis préalable n'en eut été donné par le dit inspecteur-général ou autre officier, ou comme si aucuns arbitres n'avaient été auparavant choisis. Que sur le paiement ou offre de paiement à la dite compagnie, ses successeurs et ayans-cause de la valeur des dits ouvrages ainsi fixée comme susdit, moins le montant du prix d'achat susdit, et les arriérages d'intérêt s'il en reste qui ne soient payés, ou sur le dépôt d'un warrant pour le paiement d'iceux à la dite compagnie, ses successeurs et ayans-cause, et toute personne réclamant des droits dans les dits ouvrages ou quelque partie d'iceux, devront, au jour mentionné dans l'avis susdit pour reprendre les dits ouvrages, par titre bon et suffisant, transporter et abandonner à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, libres de toutes charges quelconques, les dits ouvrages et chaque partie d'iceux, et tout droit et titre en iceux ou à iceux acquis par la dite compagnie en vertu du présent ordre, et en même temps livrer possession paisible et tranquille des dits ouvrages et de toute partie d'iceux à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, et à défaut de ce faire, Sa Majesté, ses héritiers et successeurs pourront entrer dans et sur les dits ouvrages et un warrant ou des warrants pourront en tout temps à l'avenir être émis pour obtenir possession des dits ouvrages tel que prescrit ci-après, et que tous avis ou papiers adressés à la dite compagnie pourront être signifiés au président, secrétaire ou trésorier, ou à quelqu'un des directeurs ou autre officier de la dite compagnie, ce qui sera considéré à toutes fins comme une signification suffisante à la dite compagnie.

Huitièmement. Que chaque fois qu'à raison de quelque défaut, ou omission de remplir une condition ou autrement, suivant les dispositions précédentes, Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, auront le droit d'entrer dans et sur les dits ouvrages, il sera loisible à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ou à toute personne ou toutes personnes que le gouvernement ou la personne administrant le gouvernement de cette province autorisera ou nommera à cette fin au nom de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, d'entrer dans et sur les dits péages, ouvrages publics et dépendances, et toutes choses y appartenant, par les présentes transférés; ou dans ou sur aucune partie d'iceux pour le tout, et d'en faire déguerpir la dite compagnie, ses successeurs et ayans cause, et ses employés, ainsi que tous collecteurs, receveurs et occupants, ou bien un warrant ou des warrants adressés au shérif du comté ou des comtés unis dans lequel ou lesquels les dits ouvrages ou quelque partie d'iceux pourront être situés, pourront émaner sous le seing et sceau du gouverneur ou de la personne adminis-

trant le gouvernement de cette province énonçant tel défaut et commandant à tel shérif de délivrer à tel officier public qui sera nommé dans le dit warrant, pour Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, les dits ouvrages publics transférés par les présentes, avec leurs dépendances, et les parties d'iceux qui seront situées dans le comté ou les comtés unis de tel shérif, et le dit shérif et ses officiers et assistants auront plein pouvoir et autorité, en vertu de tel warrant; d'entrer dans et sur les dits ouvrages, ou toute partie d'iceux dans le dit comté ou les dits comtés unis, ou une partie quelconque au nom du tout; et d'en expulser, chasser et déplacer la dite compagnie, ses successeurs et ayans cause, et ses employés, et tous colporteurs, receveurs et occupants, et en délivrer possession au dit officier public pour Sa Majesté, ses héritiers et successeurs; et que, du moment où Sa Majesté, ses héritiers ou successeurs auront entrée sur les dits ouvrages, ou que possession leur aura été délivrée par le shérif ou les shérifs susdits, le présent ordie et toute matière et chose y contenues deviendront nuls et caduques, et Sa Majesté, ses héritiers et successeurs resteront saisis et en possession de ses ou leurs droits primitifs dans les dits ouvrages et chaque partie d'iceux.

Neuvièmement. Que toute personne ou toutes personnes, ou toute corporation qui possède maintenant ou possédera par la suite des terrains en pleine propriété ou à bail d'années sur le bord du dit havre; et qui désireront construire quelque quai ou jetée dans les limites du dit havre, qui, de l'avis des commissaires des travaux publics de la dite province, ne gênerait pas l'usage convenable du dit havre, auront le droit de construire telle jetée ou quai dans les eaux du dit havre, en front de tels terrains, après avoir au préalable obtenu l'autorisation par écrit des commissaires de ce faire; laquelle autorisation sera valide et effective contre la dite compagnie, ses successeurs et ayans cause à toutes fins, comme si le droit de construire tel quai ou jetée, et l'eau ou la terre couverte par l'eau, occupée par ce quai ou jetée eût été concédée en pleine propriété à telle personne ou à telles personnes, ou corporation ou corporations, par Sa Majesté, avant la passation du présent ordie.

Certifié,

Wm. H. LEE,

Agissant G.C.E.

[1852.]

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, RUE ST. JOACHIM, QUÉBEC.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative, du 26 du mois dernier, pour copie des documents concernant la construction des phares et des quais en bas de Québec et les soumissions et contrat pour les bateaux remorqueurs, sur le St. Laurent en bas de Québec.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Québec, 23 mars 1855.

ORDRES EN CONSEIL RELATIFS AUX QUAIS, ETC., EN BAS DE QUÉBEC.

[1126.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté 17 septembre 1852, approuvé par son excellence le gouverneur général en conseil, le 17 septembre 1852.

Sur le rapport de l'assistant commissaire des travaux publics, en date du 19 du courant, exposant que des progrès considérables ayant été faits dans les travaux des quais en bas de Québec, les commissaires avaient considéré nécessaire d'envoyer leur principal ingénieur pour les examiner et en faire rapport; qu'après visite, cet officier en était venu à la conclusion qu'il est nécessaire d'introduire quelques changements dans le mode de construction des travaux en général, et que le coût de ces changements peut être couvert par la diminution dans la longueur des quais respectivement en sorte qu'il ne faudra point d'autres déboursés; aussi, dans le cas des deux quais sur la rive nord, l'ingénieur en chef rapporte qu'il faudra à l'un plus de largeur et à l'autre une tête en équerre. Les commissaires déclarent qu'ils sont pleinement convaincus de l'importance de l'un et l'autre de ces changements, tant sous le rapport de la sécurité que sous celui de la commodité pour les quais, que les frais à encourir pour les mettre à effet seront de £2,500 en sus du montant déjà approprié—dépense qu'ils considèrent nécessaire; et comme les travaux en sont rendus à l'état où ces changements peuvent se faire avec le plus d'économie et d'avantage, ils recommandent qu'autorisation soit immédiatement donnée d'y procéder.

Le comité avise humblement que l'autorisation demandée soit accordée.

Certifié,

(Signé,)

WM. H. LEE,
Greffier temporaire.

Aux honorables commissaires des travaux public, etc., etc.

[1192.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté le 18 mai 1853, approuvé par son excellence le gouverneur général en conseil, le même jour.

Sur le rapport daté le 18 du courant, fait par le commissaire en chef des travaux publics, exposant que MM. Rigney et Smith, entrepreneurs pour la construction des quais en bas de Québec, savoir: à Berthier, l'Islet, Pointe aux Orignaux et la Rivière du Loup ont abandonné leur contrat et demandent à être déchargés de toute obligation à l'égard d'icelui, et que dans ces circonstances, il est de l'intérêt du gouvernement de transférer le contrat des quais ci-dessus mentionnés à M. Baby, l'entrepreneur des quais des Eboulements et de la Malbaie, lequel veut bien les entreprendre.

Le comité avise humblement que le contrat soit transféré à M. Baby, aux termes, réserves et conditions énumérés dans le rapport ci-dessus mentionné.

Certifié,

(Signé,)

WILLIAM H. LEE,

Greffier temporaire.

Aux honorables commissaires des travaux publics, etc., etc.

[1206.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté le 23 août 1853, approuvé par son excellence l'administrateur en conseil, le 24 du même mois.

Sur le rapport du commissaire en chef des travaux publics, daté le 19 août 1853, exposant le progrès satisfaisant des travaux du quai à la Rivière du Loup en bas, et exposant l'insuffisance des sommes votées pour terminer le quai de manière à donner les facilités et les avantages auxquels les travaux étaient destinés, et recommandant que son département soit autorisé à entreprendre la construction d'une longueur additionnelle de quatre cents pieds dont le coût pour le présent sera d'environ £6,380.

Le comité avise que l'autorisation demandée soit accordée.

Certifié,

(Signé,)

WILLIAM H. LEE,

Greffier temporaire.

Aux honorables commissaires des travaux publics, etc., etc.

[1210.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté le 30 juin 1853, et approuvé par son excellence le gouverneur général, le même jour.

Sur le rapport de l'assistant-commissaire des travaux publics, daté le 24 juin 1853, exposant que des représentations ayant été faites, sur l'insuffisance du nouveau quai à Berthier fait conformément aux plans et contrat actuels, inspection en a été faite, et qu'il a été constaté qu'il appert que, vu le peu d'étendue du quai tel que maintenant tracé, il n'y aura point d'espace pour qu'un vaisseau y soit amené contre aucun vent; et qu'il ne serait pas sûr pour un vaisseau d'y

être amarré à basse mer si le dit quai n'est prolongé; que l'addition en question devrait être de *soixante pieds sur soixante pieds*, et que l'augmentation du coût des dépenses sur l'évaluation originale se montera ainsi à £1,952 10s., pour laquelle il demande autorisation.

Le comité avise humblement que l'autorisation demandée soit accordée.

Certifié,

(Signé,) W. A. HIMSWORTH,

Aux honorables commissaires des travaux publics, etc., etc.

[1215.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté le 23 août 1853, approuvé par son excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le jour suivant.

Sur le rapport du commissaire en chef des travaux publics, daté le 23 août 1853, exposant que les entrepreneurs du quai de Rimouski ont manqué à remplir leurs engagements, le temps fixé pour la livraison des travaux étant expiré le 1er juin courant, et qu'ils offrent de rembourser tout excédant de deniers qu'ils peuvent avoir reçus en sus de la valeur des travaux déjà faits et demandent à être déchargés de leur contrat.

Le commissaire est d'opinion, pour les raisons mentionnées dans son rapport, que la demande des entrepreneurs doit être accueillie, et que les soumissions faites par M. Baby de continuer et compléter les travaux, soient acceptées; il demande en conséquence que son département soit autorisé à canceler le contrat de messieurs Lepage et à accepter les soumissions de M. Baby.

Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

Certifié,

(Signé,) W. H. LEE,
C. C. E.

A l'honorable inspecteur-général,
Etc., etc., etc.

[1229.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté le 17 octobre 1853, approuvé par son excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le même jour.

Sur le rapport du commissaire en chef des travaux publics, daté le 6 du courant, exposant que les deux quais qui se construisent actuellement à l'Islet et à la Pointe aux Orignaux, conformément au contrat, seront sans eau sur leur front, à marée basse, et par conséquent ne seront d'aucune utilité quelconque pour la navigation, d'autant plus que les vaisseaux de la mer n'y trouveront aucun abri dans les mauvais temps et que les steamers des côtes ou de l'océan ne pourront point y attérer en tout temps; que si l'on admet la nécessité qu'il y a de prolonger ces quais, c'est la saison la plus avantageuse et la plus convenable pour le faire maintenant; qu'entre autres avantages qui résulteront du parachèvement complet des quais vers le premier juillet prochain, est celui qui permettrait d'y débarquer, et non à Québec, tout le fer et les autres matériaux nécessaires au chemin

de fer de Québec et des Trois-Pistoles, et que de cet endroit ces articles pourraient être transportés dans les localités soit par eau, soit par terre ; que les frais de prolonger ces quais seront d'environ onze mille louis, et recommande que sous ces circonstances, les quais soient immédiatement terminés et que les commissaires des travaux publics soient autorisés en conséquence.

Le comité avise humblement que les commissaires soient autorisés tel que demandé.

Certifié,

(Signé,)

WILLIAM H. LEE,
Greffier Temporaire.

Aux honorables commissaires des travaux publics, etc., etc.

[1260.]

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'é-tat, daté 27 mars 1854, approuvé par son excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le 31 du même mois.

Sur le rapport du commissaire en chef des travaux publics, daté le 27 mars 1854, exposant, pour l'information de votre excellence, que trois des quais en bas de Québec, savoir, ceux de Berthier, des Eboulements et de la Malbaie sont terminés, à l'exception des lumières qui doivent y être placées, conformément aux plans originaux ; que les autres quais ne sont pas encore finis mais sont très avancés ; que le coût total de ces quais se monte à la somme de £74,344 5s. 9d., que ces dépenses additionnelles sont survenues de ce que, les premiers entrepreneurs ayant failli, il est devenu nécessaire de donner le contrat à un prix plus élevé, le coût actuel excédant de £13,511 15s. 9d., le montant de l'appropriation ; que les travaux seront bientôt recommencés et que pour les continuer il faudra mettre à la disposition des commissaires une autre somme de £12,500 formant en tout £26,011 15s. 9d., il demande donc que votre excellence veuille bien ordonner que la dite somme de £26,011 15s. 9d., soit mise à la disposition des commissaires pour les fins ci-dessus indiquées.

Le comité avise que le montant ci-dessus demandé soit accordé.

Certifié,

(Signé,)

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

Aux honorables commissaires des travaux publics, etc., etc.

QUÉBEC, 31 janvier 1852.

MESSIEURS,—Conformément à l'annonce que vous avez publiée concernant la construction d'un quai à Berthier, en date du 10 décembre dernier, j'entreprendrai de construire, emplit et compléter à tous égards le dit quai, pour la somme de sept mille deux cents louis, argent courant d'Halifax, et je m'oblige en outre de fournir un titre exempt de toutes charges pour le terrain qu'il faudra pour le construire.

Si ma soumission est accueillie, je suis prêt à remplir cette partie de la soumission qui exige d'amples cautions pour l'exécution du contrat.

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

(Signé,)

WILLIAM PATTON.

Aux honorables commissaires des travaux publics.

SOUSSIONS POUR LE QUAI A BERTHIER.

Les soussignés offrent par le présent aux commissaires des travaux publics de fournir tous les outils, instrumens, bateaux, bacs, travaux et matériaux, et d'exécuter et compléter, en hommes de l'art, tous les travaux qui se rattachent à la construction d'un quai à Berthier, suivant les plans et spécifications fournis, en considération des prix suivants :

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	
	£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.
1. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	0 0 10	Faubourg St. Roch, rue Des Prairies, Charles Touchette, charpentier, (Entrepreneurs.) (Cautions.)... { Pierre Allard, Marchand, Faubourg St. Roch. } { Michel Robitaille, du Château Richer. } Daté à Québec, le 3rd jour de février 1852.	0 0 8 1/2		0 0 10		0 1 4 1/2		0 0 7 1/2		0 0 8		0 0 7 1/2		0 0 11 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2
2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 9		0 0 8 1/2		0 0 9		0 0 10		0 0 7 1/2		0 0 6 1/2		0 0 7		0 0 9 1/2		0 0 6		0 0 6 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2
3. Pour liens longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 9		0 0 7 1/2		0 0 8 1/2		0 0 10		0 0 7 1/2		0 0 5 1/2		0 0 6 1/2		0 0 9 1/2		0 0 6		0 0 6 1/2		0 0 7		0 0 7
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces, et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	0 0 10		0 0 8 1/2		0 0 10		0 0 4 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7		0 0 10 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2		0 0 7 1/2
5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33 à 34 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 9		0 0 7		0 0 8 1/2		0 0 8		0 0 6		0 0 5 1/2		0 0 6		0 0 9		0 0 6		0 0 5		0 0 6 1/2		0 0 6 1/2
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 22x32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 8		0 0 6 1/2		0 0 8		0 0 7 1/2		0 0 6		0 0 5		0 0 6		0 0 8 1/2		0 0 5 1/2		0 0 5 1/2		0 0 6		0 0 6
7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 8		0 0 6 1/2		0 0 6		0 0 9		0 0 7 1/2		0 0 7		0 0 10		0 1 1 1/2		0 0 10		0 0 6		0 0 6		0 0 6
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7		0 0 6		0 0 4 1/2		0 0 10		0 0 4 1/2		0 0 5 1/2		0 0 5 1/2		0 1 1		0 0 5 1/2		0 0 5 1/2		0 0 5 1/2		0 0 5 1/2
9. Pour lisses sur le sommet du quai, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 6		0 0 6		0 0 5		0 0 10		0 0 4 1/2		0 0 6		0 0 6		0 0 10 1/2		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés; chaque	1 0 0		0 10 0		0 10 0		0 10 0		0 15 0		0 10 6		0 18 9		2 0 6		0 11 3		0 13 6		0 13 6		1 10 0
11. Pour madriers de pin de 3 pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés	8 0 0		5 0 0		0 0 2		5 10 0		7 0 0		4 0 0		3 0 0		34 10 0		12 10 0		5 0 0		5 10 0		5 10 0
12. Pour boulons et chevilles en fer battu; par lb.	0 0 2		0 0 5		0 0 5		0 0 4		0 0 4 1/2		0 0 4		0 0 3 1/2		0 0 2 1/2		0 0 4 1/2		0 0 4 1/2		0 0 4 1/2		0 0 3 1/2
13. Pour pierre à jeter dans les enges, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise	1 6 0		1 5 0		1 0 0		1 2 0		1 10 0		1 3 9		1 2 6		1 1 6		0 17 6		1 1 8		1 5 0		1 5 0
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube	0 2 6		0 0 9		0 0 9		0 6 0		0 1 0		0 0 9		0 0 10		0 14 6		0 0 10		0 1 0		0 17 6		0 17 6
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube	0 5 0		0 2 0		0 1 6		0 10 0		0 1 6		0 1 0		0 10 0		0 11 6		0 1 0		0 1 3		0 2 0		0 2 0

SOUSSIONS POUR LE QUAI A BERTHIER.—(Continuation.)

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		
	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	PRIX.	
1. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	£ 0 0 8½	0 0 11½	0 0 1 6	0 0 1 0	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 7½	0 0 0 10	0 0 0 9½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 9½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 9½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 11
2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 8	0 0 11	0 0 1 3	0 0 1 0	0 0 0 9½	0 0 0 9	0 0 0 6½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 9
3. Pour liens longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.	0 0 7½	0 0 10½	0 0 1 3	0 0 1 0	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 6	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube.	0 0 8½	0 0 9	0 0 1 6	0 0 1 0	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 6½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 11
5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33½ à 34 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.	0 0 7½	0 0 10½	0 0 1 0	0 0 1 0	0 0 0 6½	0 0 0 9	0 0 0 5½	0 0 0 9	0 0 0 6½	0 0 0 9	0 0 0 5½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 8½	0 0 0 9	0 0 0 7½
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 22x32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7	0 0 10	0 0 1 0	0 0 1 0	0 0 0 4½	0 0 0 6½	0 0 0 4½	0 0 0 8	0 0 0 4½	0 0 0 8	0 0 0 4½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 7½	0 0 0 7½
7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 8½	0 0 9½	0 0 1 3	0 0 1 4	0 0 0 8	0 0 0 11	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 7½	0 0 0 10
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7	0 0 7	0 0 1 0	0 0 0 8	0 0 0 9	0 0 0 7	0 0 0 5½	0 0 0 8	0 0 0 9	0 0 0 8	0 0 0 5½	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 7½	0 0 0 10
9. Pour lisses sur le sommet du quai, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7	0 0 6½	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 6	0 0 0 8	0 0 0 5½	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 5½	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 8	0 0 0 7½	0 0 0 7½	0 0 0 10
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés, chaque.	1 15 0	1 12 6	1 10 0	1 10 0	1 10 0	1 10 0	1 10 0	1 7 6	1 5 0	1 7 6	1 5 0	1 7 6	1 5 0	1 7 6	1 5 0	1 7 6	1 5 0	1 7 6	1 5 0	1 7 6	1 10 0
11. Pour madriers de pin de trois pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés	2 10 0	12 10 0	7 10 0	8 0 0	6 5 0	5 12 6	4 7 6	9 15 0	0 0 8	9 15 0	0 0 8	9 15 0	0 0 8	9 15 0	0 0 8	9 15 0	0 0 8	9 15 0	0 0 8	9 15 0	8 0 0
12. Pour boulons et chevilles en fer battu; par lb.	0 0 3	0 0 3	0 0 4½	0 0 4	0 0 13	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 4½	0 0 3	0 0 3½
13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise	2 5 0	1 1 6	1 2 6	1 10 0	0 19 0	1 5 9	1 7 6	1 7 6	1 5 9	1 7 6	1 5 9	1 7 6	1 5 9	1 7 6	1 5 9	1 7 6	1 5 9	1 7 6	1 5 9	1 7 6	1 5 0
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube.	0 1 6	0 2 6	0 5 0	0 2 0	0 4 6	0 2 6	0 0 10	0 5 0	0 2 6	0 5 0	0 2 6	0 0 10	0 5 0	0 2 6	0 5 0	0 2 6	0 5 0	0 2 6	0 5 0	0 2 6	0 5 0
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube.	0 3 6	0 5 0	0 6 0	0 4 0	0 4 6	0 1 1	0 5 0	0 5 0	0 4 6	0 5 0	0 1 1	0 5 0	0 5 0	0 4 6	0 5 0	0 1 1	0 5 0	0 5 0	0 4 6	0 5 0	0 5 0

SOUSSIONS POUR LE QUAI A L'ISLET.

Les soussignés offrent par le présent aux commissaires des travaux publics de fournir tous les outils, instrumens, bateaux, bacs, travaux et matériaux, et d'exécuter et compléter, en hommes de l'art, tous les travaux qui se rattachent à la construction d'un quai à L'Islet, suivant les plans et spécifications fournis, en considération des prix suivants :

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		
	£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.	
1. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pieds cubes.....	0 0 7½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 1 4½	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 8½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 0 7½	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 10	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 1 4	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 1 0	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 8½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 1 2½	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 0 7½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 6		0 1 0	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 7½	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 10		0 1 3	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 11½	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6½		0 1 2	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 7½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
3. Pour liens longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 6		0 1 0	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 6½	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 10		0 1 3	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7		0 0 11½	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6½		0 1 2	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 7½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube.....	0 0 6½		0 0 11	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 8½		0 0 7	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 10		0 1 4	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 1 0	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 8½		0 1 3	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 7½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
5. Pour liens de traverses et fouds, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33½ à 34 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 6		0 0 11	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 0 6	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7		0 1 2	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 0 11	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 1 0	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 6	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 22x32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 5		0 0 9	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 0 5½	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 1 2	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 0 11	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 5½		0 1 1½	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 6	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 7½		0 0 11	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 9		0 0 7	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 8		0 1 4	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 1 0	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 1 1½	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 7½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 4½		0 0 10	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 10		0 0 5	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 5		0 1 4	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 5		0 0 10	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 5½		0 1 0	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 4½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
9. Pour lisses sur le sommet du quai, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 5½		0 0 10	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 9		0 0 6	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6		0 1 1	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 5		0 0 10	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 6½		0 0 6½	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 7½		0 0 4½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés; chaque.....	0 12 8		1 5 0	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 12 10		0 17 6	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	1 0 0		1 0 0	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	1 10 0		2 0 0	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 13 6		0 15 0	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	1 10 0		0 15 0	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
11. Pour madriers de pin de trois pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés.....	4 2 6		8 10 0	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	5 5 0		3 10 0	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	9 0 0		10 10 0	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	5 10 0		12 10 0	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	4 10 0		4 7 6	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	7 10 0		7 0 0	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
12. Pour boulons et chevilles en fer battu; par lb.....	0 0 4½		0 0 8	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 4		0 0 4	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 5		0 0 5	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 3½		0 0 4½	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 4½		0 0 8	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 0 8		0 0 3½	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
13. Pour pierre à jeter dans les enges, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise.....	1 0 0		1 7 6	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	1 2 6		1 5 0	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	1 0 0		1 4 0	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 2 6		0 5 6	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	1 5 6		0 10 0	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 2 6		0 1 0	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube.....	0 0 9½		0 3 0	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 1 3		0 1 3	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 2 0		0 2 6	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 2 6		0 5 6	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 1 0		0 4 6	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 5 0		0 1 0	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube.....	0 1 1		0 4 0	George Cyril Fréchette, No. 2, rue Richardson, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 1 0		0 2 0	Augustin Fréchette, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 2 0		0 2 0	Denis Maguire, 51, rue St. Pierre, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 2 0		0 5 6	Francis Ed. Verrault, Pointe Lévi. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 1 3		0 5 0	Auguste Laberge, rue de la Reine, St. Roch, Québec. (Entrepreneur.) (Cautions)	0 6 3		0 1 6	David Brown. (Entrepreneur.) (Cautions)

SOUSSIONS POUR LE QUAI A L'ISLET.—(Continuation.)

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.									
	£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.										
1. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12 x 15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	0 0 7	{ Robert Goodwillie, } { James Goodwillie, } { David Goodwillie, } { John Sutherland, } { William Watson. } (Entrepreneurs) .. } (Cautions) .. } Montréal. Daté à Montréal, le 14e jour de février, 1852.	0 0 8	{ Hutchison et Morrison, } { Noah Shaw, } { Laud Paton, } (Entrepreneurs) .. } (Cautions) .. } Montréal. Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	0 0 9½	{ Owen Lynch, } { John Fitzpatrick, } { Patrick Carroll, } { Joseph G. Cowley, } (Entrepreneur) .. } (Cautions) .. } St. Timothée. Daté à St. Timothée, le 6e jour de février 1852.	0 0 7½	{ James Tibbitts, } { Forsyth et Bell, } { Archibald Campbell, } { D. Brunel. } (Entrepreneur) .. } (Cautions) .. } Pointe-Lévi. Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	0 0 7½	{ F. Baby, } { N. Malinot, } { M. E. Gauvreau, } (Entrepreneur) .. } (Cautions) .. } Québec. Daté à Québec, le 14e jour de février 1852.	0 0 8½	{ R. McDonald, } { J. A. Cameron, } { P. E. Adams, } { Donald McDonald. } (Entrepreneurs) .. } (Cautions) .. } Daté à Cornwall, le 14e jour de février 1852.	0 0 7½	{ Orson Phelps, } { Lanchin McCallum, } { Nicholas Higgins, } { William Wright, } { D. McFarland, } (Entrepreneurs) .. } (Cautions) .. } Point Robertson. Daté à St. Catharines, le 28e jour de janvier 1852.	0 1 0	{ Edward Maxwell, } { Henry Bulmer, } (Entrepreneur) .. } (Cautions) .. } Montréal. Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.							
2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7				0 0 6				0 0 7½				0 0 8½				0 0 7		0 0 8		0 0 7		0 1 0
3. Pour liens longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.	0 0 6½				0 0 6½				0 0 7½				0 0 8				0 0 7		0 0 7		0 0 6½		0 0 10
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12 x 15 pouces et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	0 0 7				0 0 8				0 0 9½				0 0 6				0 0 8		0 0 8		0 0 7½		0 1 0
5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33½ à 34 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.	0 0 6½				0 0 6				0 0 7				0 0 8				0 0 7		0 0 7		0 0 6		0 0 7½
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 22 x 32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 6				0 0 5½				0 0 7				0 0 7½				0 0 6		0 0 6		0 0 5½		0 0 7½
7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12 x 9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 10				0 0 11				0 0 6				0 0 9				0 0 6		0 0 6		0 0 10		0 0 10
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12 x 6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 6				0 0 6				0 0 4				0 0 8				0 0 4		0 0 6		0 0 9		0 0 7½
9. Pour lisses sur le sommet du quai, 12 x 6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 6				0 0 6				0 0 4				0 0 7½				0 0 4		0 0 6		0 0 10		0 0 7½
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés; chaque.	1 0 0				0 15 0				0 10 0				2 0 0				1 5 0		0 10 0		1 0 0		1 0 0
11. Pour madriers de pin de trois pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés	4 10 0				12 10 0				7 10 0				2 15 0				5 5 0		6 0 0		10 0 0		8 6 8
12. Pour boulons et chevilles en fer battu; par lb.	0 0 3½				0 0 3½				0 0 6				0 0 3				0 0 3		0 0 5		0 0 3		0 0 4
13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise	0 18 9				1 8 9				0 18 9				2 5 0				0 17 6		1 5 0		0 18 6		1 10 0
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube	0 0 10				0 1 1				0 0 9				0 1 8				0 1 0		0 0 9		0 1 3		0 1 6
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube	0 0 10				0 1 2				0 2 3				0 4 3				0 1 6		0 2 0		0 2 0		0 2 6

SOUSSIONS POUR LE QUAI A LA POINTE DE L'ORIGINAL.

Les soussignés offrent par le présent aux commissaires des travaux publics de fournir tous les outils, instrumens, bateaux, bacs, travaux et matériaux, et d'exécuter et compléter, en hommes de l'art, tous les travaux qui se rattachent à la construction d'un quai à la Pointe de l'Original, suivant les plans et spécifications fournis, en considération des prix suivants :

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	
1. Pour bois de fier, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube.....	£ s. d. 0 0 10½	Daté à St. Timothée, le 6e jour de février 1852.	£ s. d. 0 1 2	Daté à Ste. Anne, le 18e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 9	Daté à St. Timothée, le 9e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8½	Daté à Montréal, le 13e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 9	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8	Daté à Montréal, le 15e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 9½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 1 0	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 1 8	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 9	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8½	Daté à Cornwall, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8	Daté à St. Catharines, le 28e jour de janvier 1852.	£ s. d. 0 0 8	Daté à St. Catharines, le 28e jour de janvier 1852.	£ s. d. 0 0 8
2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 8		0 1 0		0 0 7		0 0 7		0 0 8		0 0 9		0 0 7½		0 1 0		0 1 3		0 0 8		0 0 8		0 0 7½		0 0 8		0 0 7½
3. Pour liens longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 8		0 0 10		0 0 7		0 0 7		0 0 8		0 0 8½		0 0 7		0 1 0		0 1 3		0 0 8		0 0 7		0 0 7		0 0 7		0 0 7
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12x15 pouces et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube.....	0 0 9½		0 1 2		0 0 8½		0 0 7		0 0 8		0 0 9½		0 0 7½		0 1 0		0 1 8		0 0 9		0 0 8		0 0 8		0 0 8		0 0 8
5. Pour liens de traverses et fous, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33½ à 31 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 7½		0 0 9		0 0 6½		0 0 6		0 0 8		0 0 6½		0 0 6½		0 0 9		0 1 0		0 0 6½		0 0 7		0 0 7		0 0 7		0 0 7
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 22x32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 7		0 0 8		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 8		0 1 0		0 0 7		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6
7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 6		0 0 7		0 0 6½		0 0 6		0 0 7		0 0 6		0 0 6		0 0 9		0 1 3		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 4		0 0 6		0 0 4		0 0 6		0 0 7		0 0 8		0 0 7		0 0 5		0 1 3		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6
9. Pour lisses sur le sommet du quai, 12x6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 4		0 0 6		0 0 4		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 5		0 0 7		0 1 3		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés, chaque.....	0 12 6		0 7 6		0 8 9		0 17 6		1 6 0		0 12 6		1 10 0		1 5 0		0 12 6		0 12 6		0 10 0		1 0 0		1 0 0		1 0 0
11. Pour madriers de pin de trois pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés.....	7 10 0		15 0 0		7 0 0		13 10 0		5 0 0		7 0 0		4 0 0		5 10 0		6 0 0		5 0 0		6 0 0		10 0 0		10 0 0		10 0 0
12. Pour boulons et chevilles en fer battu; par lb.....	0 0 6		0 0 2½		0 0 6		0 0 3		0 0 4		0 0 3		0 0 4		0 0 2½		0 0 6		0 0 4		0 0 5		0 0 3		0 0 3		0 0 3
13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise.....	0 17 6		0 10 0		0 13 9		1 7 6		0 18 9		1 10 0		1 7 6		1 5 0		1 2 6		1 2 6		1 0 0		1 0 0		1 0 0		1 0 0
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube.....	0 0 9		0 4 0		0 0 8½		0 1 2		0 0 10		0 1 0		0 1 0		0 17 6		0 5 0		0 1 3		0 0 9		0 1 3		0 1 3		0 1 3
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube.....	0 2 3		0 5 0		0 2 0		0 1 3		0 0 10		0 1 6		0 1 3		0 2 0		0 10 6		0 1 0		0 2 0		0 2 0		0 2 0		0 2 0

SOUSSIONS POUR LE QUAI A LA MALBAIE.

Les soussignés offrent par le présent aux commissaires des travaux publics de fournir tous les outils, instrumens, bateaux, bacs, travaux et matériaux, et d'exécuter et compléter, en hommes de l'art, tous les travaux qui se rattachent à la construction d'un quai à La Malbaie, suivant les plans et spécifications fournis, en considération des prix suivants :

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.		
1. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12 à 15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	£ s. d. 0 0 10½	Daté à St. Timothée, le 6e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 9	Daté à Québec, le 18e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8½	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 7½	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 7½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 9½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8½	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 7½	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 8	Daté à Montréal, le 14e jour de février 1852.	£ s. d. 0 0 10	Daté à Québec, le 16e jour de février 1852.
2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 8		0 0 8½		0 0 6½		0 0 6		0 0 8½		0 0 7½		0 0 7½		0 0 7		0 0 9½		0 0 8½		0 0 7½		0 0 8		0 0 10	
3. Pour liens longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 8		0 0 8		0 0 6½		0 0 6½		0 0 8		0 0 7½		0 0 7		0 0 7		0 0 8½		0 0 7½		0 0 6½		0 0 10		0 0 10	
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12 à 15 pouces et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube	0 0 10½		0 0 9½		0 0 8½		0 0 7		0 0 8½		0 0 7½		0 0 7		0 0 7		0 0 9½		0 0 8½		0 0 6½		0 0 10		0 0 10	
5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33 à 34 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7½		0 0 8		0 0 6½		0 0 6		0 0 8		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 7		0 0 6½		0 0 6		0 0 7		0 0 7	
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 23 à 32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 7		0 0 7½		0 0 6		0 0 5½		0 0 7½		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6½		0 0 6		0 0 6		0 0 7		0 0 7	
7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-round, 12 à 9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 6		0 0 9		0 0 10		0 0 7		0 0 7½		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 6½		0 0 6		0 0 6		0 0 7		0 0 7	
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-round, 12 à 6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 4		0 0 8		0 0 6½		0 0 5		0 0 7½		0 0 5		0 0 5		0 0 5		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 7		0 0 7	
9. Pour lièges sur le sommet du quai, 12 à 6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire	0 0 4		0 0 7½		0 0 6½		0 0 6		0 0 7½		0 0 4½		0 0 5		0 0 5		0 0 6		0 0 6		0 0 6		0 0 7		0 0 7	
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés; chaque	0 10 0		2 0 0		0 17 6		0 17 6		1 5 0		0 15 0		1 10 0		1 10 0		1 7 6		1 7 6		1 7 6		1 10 0		1 10 0	
11. Pour madriers de pin de trois pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés	7 10 0		2 15 0		12 10 0		4 0 0		4 10 0		7 0 0		5 10 0		5 10 0		6 0 0		6 0 0		6 0 0		7 10 0		7 10 0	
12. Pour baulons et chevilles en fer battu; par lb.	0 0 6		0 0 8		0 0 3½		0 0 4		0 0 8½		0 0 3½		0 0 8½		0 0 8½		0 0 4		0 0 4		0 0 4		0 0 6		0 0 6	
13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise	0 18 9		2 5 0		1 5 0		1 6 8		0 18 9		1 10 0		1 5 0		1 5 0		1 7 6		1 7 6		1 7 6		1 10 0		1 10 0	
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube	0 0 9		0 1 9		0 1 2		0 1 3		0 0 9		0 1 0		0 17 6		0 5 6		0 3 0		0 3 0		0 3 0		0 1 3		0 1 3	
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube	0 2 8		0 4 0		0 1 8		0 2 0		0 0 9		0 1 6		0 2 0		0 5 6		0 5 6		0 5 6		0 5 6		0 2 0		0 2 0	

SOUSSIONS POUR LE QUAI AUX EBOULEMENS.

Les soussignés offrent par le présent aux commissaires des travaux publics de fournir tous les outils, instrumens, bateaux, bacs, travaux et matériaux, et d'exécuter et compléter, en hommes de l'art, tous les travaux qui se rattachent à la construction d'un quai aux Eboulemens, suivant les plans et spécifications fournis, en considération des prix suivants :

DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	PRIX.	Noms et résidences de l'entrepreneur et des cautions et date du contrat.	
	£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.		£ s. d.
1. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12 x 15 pouces, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pieds cubes.....	0 0 10 ³	.....	0 0 8 ¹	.....	0 0 8	.....	0 0 7 ³	.....	0 1 0	.....	0 0 7 ³	.....	0 1 3	.....	0 1 0	.....	0 0 9 ³	.....	0 0 9	.....	0 0 4 ³	.....	0 0 8	.....	0 0 8 ³
2. Pour lins longitudinaux et transversaux, aplatis à 12 pouces d'épaisseur, de 20 à 30 pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 8	.....	0 0 6 ¹	.....	0 0 8	.....	0 0 7 ³	.....	0 1 0	.....	0 0 7 ³	.....	0 0 9	.....	0 1 0	.....	0 0 9	.....	0 0 9	.....	0 0 4 ³	.....	0 0 8	.....	0 1 0
3. Pour lins longitudinaux, aplatis à 11 pouces d'épaisseur, de 30 pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 8	.....	0 0 6 ²	.....	0 0 6 ¹	.....	0 0 7 ³	.....	0 0 10	.....	0 0 7	.....	0 0 9	.....	0 0 10	.....	0 0 8 ³	.....	0 0 8 ³	.....	0 0 4	.....	0 0 7	.....	0 0 10
4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de 12 x 15 pouces, et 30 pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage; par pied cube.....	0 0 10 ³	.....	0 0 8 ¹	.....	0 0 7	.....	0 0 7 ³	.....	0 1 0	.....	0 1 3	.....	0 1 3	.....	0 1 0	.....	0 0 9 ³	.....	0 0 9	.....	0 0 6	.....	0 0 8	.....	0 1 0
5. Pour lins de traverses et fonds aplatis à 10 pouces d'épaisseur, 33 ¹ / ₂ à 31 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 7 ³	.....	0 0 6 ³	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 9	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 10	.....	0 0 7	.....	0 0 7	.....	0 0 4	.....	0 0 7	.....	0 0 7 ³
6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, 22 x 32 pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 7	.....	0 0 6	.....	0 0 5 ³	.....	0 0 6	.....	0 0 7 ³	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 7	.....	0 0 6 ³	.....	0 0 6	.....	0 0 4	.....	0 0 7	.....	0 0 6 ³
7. Pour déries verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12 x 9 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 6	.....	0 1 0	.....	0 0 7	.....	0 0 7 ³	.....	0 1 0	.....	0 0 6	.....	0 0 9	.....	0 0 6	.....	0 0 7 ³	.....	0 0 7 ³	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 10
8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, 12 x 6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 4	.....	0 0 6 ¹	.....	0 0 5	.....	0 0 5	.....	0 0 6	.....	0 0 5	.....	0 0 9	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 6	.....	0 0 8 ³
9. Pour lisses sur le sommet du quai, 12 x 6 pouces, mesuré dans l'ouvrage; par pied linéaire.....	0 0 4	.....	0 0 6 ¹	.....	0 0 6	.....	0 0 4 ³	.....	0 0 9	.....	0 0 5	.....	0 0 9	.....	0 0 7 ³	.....	0 0 6	.....	0 0 7	.....	0 0 4	.....	0 0 6	.....	0 0 10
10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés; chaque.....	0 10 0	.....	0 17 6	.....	.....	.....	0 15 0	.....	0 15 0	.....	0 7 6	.....	0 10 0	.....	1 5 0	.....	9 12 6	.....	9 12 6	.....	0 3 0	.....	1 0 0	.....	0 18 0
11. Pour mailliers de pin de 3 pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage; par M. pieds carrés.....	7 10 0	.....	12 10 0	.....	0 17 6	.....	7 0 0	.....	4 10 0	.....	8 6 8	.....	5 10 0	.....	8 6 8	.....	0 10 0	.....	0 10 0	.....	6 0 0	.....	6 0 0	.....	10 0 0
12. Pour boulons et chevilles en fer battu; par lb.....	0 0 6	.....	0 0 3 ³	.....	4 0 0	.....	0 0 3 ³	.....	0 0 4	.....	0 0 3	.....	0 0 4	.....	0 0 3	.....	0 0 4 ³	.....	0 0 4 ³	.....	.....	.....	0 0 5	.....	0 0 3
13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage; par toise.....	0 13 9	.....	1 5 0	.....	1 6 3	.....	1 10 0	.....	1 2 6	.....	1 5 0	.....	0 19 9	.....	1 5 0	.....	1 5 0	.....	1 5 0	.....	1 0 0	.....	1 0 0	.....	1 0 0
14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage; par verge cube.....	0 0 9	.....	0 1 2	.....	0 1 3	.....	0 1 0	.....	0 2 6	.....	0 2 6	.....	0 4 0	.....	0 3 0	.....	0 1 0	.....	0 1 0	.....	.....	.....	0 0 9	.....	0 1 6
15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage; par verge cube.....	0 2 3	.....	0 1 3	.....	0 2 0	.....	0 1 6	.....	0 3 6	.....	0 3 6	.....	0 7 6	.....	0 5 6	.....	0 1 3	.....	0 2 0	.....	.....	.....	0 2 0	.....	0 2 0

QUEBEC, 31 janvier 1852.

Messieurs,—Les raisons que j'ai de recommander que le temps fixé pour terminer les quais soit prolongé d'une autre année sont les suivantes :

Premièrement.—La quantité extraordinairement faible de pin blanc qui a hiverné ici, savoir, 2,360,000 pieds comprenant le bois inférieur, contre un approvisionnement moyen de 6,000,000 pieds qu'il faut pour la flotte du printemps. Le bois se trouve la propriété de quatre personnes et a été par elles acheté à 6½ à 7½ mesuré. Mon bois pour le quai de la Grosse Isle me coûte 2¾ par pied.

Secondement.—Il y a beaucoup d'articles que l'on ne peut avoir qu'en l'intérieur ; mais en conséquence de l'époque avancée de la saison il est impossible de les sortir cette année, tel que l'épinette rouge et le tamarac.

Troisièmement.—Il faut que durant l'hiver il soit charroyé par des chevaux et des bœufs, une certaine quantité de pierres afin de couler plus sûrement les cages et se passer des embarcations ; puis il y a trop de neige, et la terre est trop dure pour les avoir avant le temps des semences, temps pendant lequel on ne peut compter sur le travail des hommes et des chevaux qu'à un prix élevé.

Je prendrai en outre la liberté de dire que, dans l'intérêt de notre partie du pays, il serait à désirer que deux quais seulement fussent construits à la fois, l'un au nord et l'autre au sud ; car les travaux du chemin de fer de Richmond, ceux de l'aqueduc se poursuivent et doivent élever considérablement le prix de la main-d'œuvre, enlèvent notre population aux travaux des terres, les démoralisent par ces gages élevés et les portent à laisser leur récoltes sur les champs ; pendant que si une partie seulement de ces travaux se faisaient chaque année, les dépenses seraient graduelles, la population qui cultive ne serait employée que dans ses moments de loisir, et les entrepreneurs acquerraient plus de connaissances pratiques sur les travaux commencés l'année d'avant.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) WILLIAM PATTON.

Aux honorables commissaires des travaux publics.

QUEBEC, 2 février 1852.

Nous soussignés, certifions que M. Auguste Laberge est parfaitement capable de construire des quais de toute espèce, ayant déjà fait beaucoup de travaux de cette nature.

(Signé,) HYPOLITE DUBORD,
G. O. STUART,
JOSEPH CAUCHON,
JOSEPH LAURIN,
J. CHABOT,
F. LEMIEUX.

ST. FRANÇOIS, 7 février 1852

Messieurs,—J'apprends que les soumissions transmises au bureau excèdent de beaucoup le montant voté pour le quai de Berthier. Si le gouvernement se décide à faire ce qui à la journée, je m'engagerai à livrer toute la pierre à quatre piastres la toise, s'il veut la recevoir en hiver, car en été il est impossible de la

livrer pour moins de six ou sept piastres, vu qu'il faut obtenir des habitants la permission de traverser leurs terres, sans leur causer aucun dommage. Les terres se trouvant alors nouvellement semées il serait impossible de les traverser. J'ai écrit au colonel Taché au sujet de l'échelle des avances actuellement adoptée, et il m'informe en réponse, qu'il sera nécessaire d'attendre que les élections soient terminées. Il approuve ma soumission et mes remarques. Au retour du colonel, vous pourrez le voir. Quant à ma soumission, je me flatte que le bureau m'honorera d'une réponse.

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

(Signé,) TH. FRASER.

Thomas A. Begly, écuyer.

St. François, 11 février 1852.

MONSIEUR,—Je construirai le quai suivant les plans maintenant déposés à Berthier, pour la somme de £3,500. Je suis prêt à fournir les cautions nécessaires.

Je suis votre obéissant serviteur,

(Signé,) TH. FRASER.

Thomas A. Begly, écuyer.

CONTRATS.

Le dix-septième jour de mai dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent cinquante-deux, devant nous les notaires publics dûment commissionnés et assermentés pour cette partie de la province du Canada, constituant ci-devant la province du Bas-Canada, résidant en la paroisse de St. Germain de Rimouski, dans le comté de Rimouski, dans la dite province, sont personnellement venus et comparus Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, cultivateurs de la dite paroisse de St. Germain de Rimouski, de première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable John Young et Hamilton Hartly Killaly, de la cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, John Dick, surintendant des travaux dans la dite paroisse de St. Germain de Rimouski, agissant et acceptant pour les dits commissaires, en vertu d'une procuration passée par devant A. B. Sirois et son collègue, notaires publics, daté le 13e jour d'avril dernier, par les dits commissaires des travaux publics, nommant le dit John Dick pour agir pour eux de la seconde part, par et entre lesquelles dites personnes agissant comme susdit, il a été déclaré, convenu et conclu comme suit, c'est-à-savoir: Les dits Macaire Lepage et Eusèbe Lepage se sont, par les présentes, conjointement et solidairement entre eux et séparément l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout, leurs hoirs et ayans-cause envers sa majesté, ses héritiers et successeurs, tenus et obligés, pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés, à fournir tous les outils, instruments, matériaux, bateaux, bacs, machins et travail nécessaires pour la construction du quai dans la dite paroisse de St. Germain de Rimouski, et de le faire et terminer en une manière solide et d'hommes de l'art, conformément aux deux plans signés par les parties à ces présentes et par nous dits notaires, et restés de record dans le bureau des travaux publics, suivant la spécification d'iceux fournie par le département des travaux publics, à l'exception des chan-

gements convenus et mentionnés dans le memorandum signé par l'honorable Hamilton Hartly Killaly et daté le vingt-quatrième jour de février dernier, desquels spécifications et memorandum, copie signée par les parties aux présentes et par nous dits notaires, est ci-annexée, et avec en outre l'autre exception suivante :

1o. Que la longueur totale du quai, depuis la marque de la haute marée, sera de deux mille cent cinquante pieds ;

2o. Que les premiers quinze cent cinquante pieds, à partir du sable du rivage, auront vingt pieds de large au sommet et le reste trente pieds de large au sommet.

3o. Que les pièces de bois de la plateforme du fonds pour recevoir le lest reposeront à leurs extrémités sur une projection intérieure pratiquée sur le côté du bois formant la base des cages ou du quai, si elle n'est pas moindre que six pouces, laquelle projection sera faite en donnant aux pièces de la base des cages dix huit pouces de largeur ; mais toutes les quatrièmes pièces du fond devront être réunies en queue d'aronde, d'une manière bien solide entre les deux pièces latérales pour empêcher les côtés de s'écarter, le tout devant être fini et complété à la satisfaction des dits commissaires, et prêt à servir le ou vers le premier jour d'aout, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois ; en considération de quoi sa majesté la reine Victoria, représentée par les dits commissaires comme susdit, promet et s'engage par les présentes de payer aux parties de la première part, la somme de sept mille cinq cents louis, argent courant de cette province, laquelle dite somme à être payée comme susdit par paiements mensuels, conformément aux rapports du contre-maître en charge, sur la quantité de matériaux fournis dans les travaux et suivant les taux et prix qui seront répartis et assignés par l'ingénieur du département en telle manière que lorsque tous les travaux seront complétés, le montant total reçu par les parties de la première part sera le même que si le tout eut été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiements de la dite somme seront faits conformément aux dispositions de la 9 Vict., 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 quinze 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 quinze 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 que les commissaires ont accepté et approuvé les travaux ; 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 approximatives ; 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 quinze pour cent ainsi retenus ou gardés en tout ou en partie.

S'ensuivant.—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 par

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 additionnels qui pourront être encourus en conséquence; et dans l'un et l'autre cas forferont 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 failleraient à remplir le contrat, elles perdront par là tout droit et réclamation aux quinze 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 pour les 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 requises par les commissaires ou leur ingénieur ou la personne en charge, alors les matériaux désapprouvés seront enlevés par les commissaires, l'entrepreneur 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 pas employés dans les dits travaux, ni n'empêchera pas de rejeter plus tard telle partie d'iceux qui pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 les 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 faits, 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 ou successeurs la somme de cinq louis argent courant susdit, pour tout et chaque jour que tel surin-

tendant, 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 exprimées dans les présentes, comme si tel changement ou modification eut été 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'affaires ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits et laissé au bureau de poste, à Québec, 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: et en même temps sont personnellement venus et comparus à ces présentes, Jean Lepage et Louis Jacques Lepage de la dite paroisse de St. Germain de Rimouski, le premier marchand et l'autre cultivateur, lesquels en présence de nous dits notaires ont volontairement déclaré et convenu et par les présentes volontairement déclarent et conviennent de se porter conjointement cautions pour les dits Magloire Lepage et Eusèbe Lepage les parties de la première part,

envers sa majesté représentée comme susdit, la partie en seconde part : et par les présente se portent et s'obligent conjointement et séparément l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout, à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus mentionnés, aux temps et aux conditions ci-dessus convenus et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur principal.

Le tout à être fait sous peine de tous frais, pertes, dommages et intérêts.

Car ainsi, etc.

Fait et passé en la dite paroisse de St. Germain de Rimouski dans le bureau de P. Gauvreau senior l'un des notaires soussignés, sous le numéro quatre mille huit cent soixante-dix (4870) les jours et an susdits. Le dit Macaire Lepage et Eusebe Lepage ayant déclaré ne pas savoir signé après demande faite et les autres parties comparaisantes à ces présentes, dûment lues suivant la loi, ont apposé leur seing et signature avec nous dits notaires, en foi et témoignage des premisses.

(Signé,)

MACAIRE ^{sa} LEPAGE,
marque.

EUSEBE ^{sa} LEPAGE,
marque.

JEAN LEPAGE,
LOUIS JACQUES LEPAGE,
JOHN DICK,

(Signé,) JAS. REEVES,
N. P.

P. GAUVREAU, N. P.

Vraie copie de l'original restant de record dans mon bureau.

(Signé,)

P. GAUVREAU, N. P.

No. 4199.

Le dix-neuvième jour d'avril, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-deux, devant nous soussignés notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, dans la dite province sont personnellement venus et comparus, François Baby, de la cité de Québec susdit, écuyer, de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par les honorables John Young et Hamilton Hartly Killaly, de la dite cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, de la seconde part, par et entre lesquels il a été déclaré, convenu et conclu en la manière suivante, c'est-à-savoir : le dit François Baby a promis et s'est obligé et, par ces présentes, promet et s'oblige pour lui ses hoirs et ayants cause envers et en faveur de sa majesté, ses héritiers et successeurs, pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés à fournir tous les outils instruments, matériaux, bateaux, bacs, machines et travail nécessaires pour la construction d'un quai, dans la paroisse de la Malbaie, dans le comté de Saguenay, et de le faire et terminer en une manière solide et d'homme de l'art, suivant les plans et spécifications fournis par le département des travaux publics, conjointement signés par les parties à ces présentes et par nous dits notaires et restant de record dans le bureau des travaux publics ; une copie de la spécification ainsi signée est annexée aux présentes, le tout devant être complété et fini à la satisfaction des dits commissaires et prêt à servir le ou avant le premier jour de novembre dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-deux.

En considération de quoi sa majesté la reine Victoria, représentée par les dits commissaires comme susdit, promet et s'engage par le présent à payer à la partie de la première part ou les héritiers, ayants cause ou représentants légaux de la partie en la première part les prix ci-après mentionnés, c'est-à-savoir :

1. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — sept deniers et demi par pied cube.

2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à douze pouces d'épaisseur, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — sept deniers et demi par pied linéaire.

3. Pour liens longitudinaux, aplatis à onze pouces d'épaisseur, de trente pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

4. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, et trente-huit pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied cube.

5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à douze pouces d'épaisseur, trente-trois et un tiers à trente-quatre pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

6. Pour pièces de fonds, aplaties à neuf pouces d'épaisseur, vingt-deux sur trente-deux pieds de long, d'épinette, de pruche, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur neuf pouces, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage, — quatre deniers par pied linéaire.

9. Pour lisses sur le sommet du quai, douze pouces sur six, mesuré dans l'ouvrage, — quatre deniers par pied linéaire.

10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés, — un louis cinq chelins chaque.

11. Pour madriers de pin de trois pouces, par mille pieds carrés en superficie, mesuré dans l'ouvrage, — six louis cinq chelins.

12. Pour boulons et chevilles en fer battu, — trois deniers par livre.

13. Pour pierre à jeter dans les cages et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage, — dix-sept chelins par toise.

14. Pour terrassements, mesuré dans l'ouvrage, — un chelins par verge cube.

15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage, — un chelins par verge cube : lesquelles dites sommes à être payées comme susdit en argent courant de cette province, par paiements mensuels, suivant les rapports transmis par le contre-maître en charge sur la qualité des matériaux employés, seront assignées et réparties par l'ingénieur du département, de manière que lorsque tous les travaux seront terminés, le montant total reçu par la dite partie en première part sera le même que si le tout eut été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiements de la dite somme seront faits par sa dite majesté conformément aux dispositions du statut 9 Victoria, chap. 37, section 35, et la partie en la première part et sa dite 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 loisi-

ble à sa majesté de retenir aux parties de la première part et garder quinze 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 dits quinze 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 aussitôt que les commissaires ont accepté et approuvé les travaux auront; 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 approximatives. 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 quinze pour cent ainsi retenus ou gardés en tout ou en partie.

Secondement.—Que si, sur le rapport de l'ingénieur ou surintendant employé par les commissaires à cette fin, il appert que le personnel et le progrès des dits travaux ne sont pas tels qu'ils en assurent le parachèvement dans le temps fixé par 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 additionnels qui pourront être encourus en conséquence; et dans l'un et l'autre cas forferont tous les deniers alors dus, suivant les termes et conditions ou suivant toutes ou aucune d'icelles, dans les présentes contenues.

Troisièmement.—Dans les cas où les parties de la première part failliraient à remplir le contrat, elles perdront par là tout droit et réclamation aux quinze 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 requises 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 pas employés dans les dits travaux, ni n'empêchera pas de rejeter plus tard telle partie d'iceux qui pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 tels

avances ou paiements auront été faits, 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 la 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 exprimées 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 allowance 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.

Dixième.—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 de Québec et tout papier ainsi adressé et laissé au bureau de poste sera pour toutes fins et intentions quelconques, censé avoir été légalement signifié.

Onzième.—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. Et en même temps sont personnellement verus et comparus à ces présentes Numidique Mailhot, écuyer, de la paroisse de St. Pierre les Becquets et Michiel Elisée Gauvreau, de la cité de Québec, maître menuisier, lesquels en présence de nous dits notaires, ont volontairement déclaré et convenu et conviennent de se porter conjointement cautions pour le dit François Baby, envers sa majesté représentée comme susdit, et par ces présentes se portent et s'obligent conjointement et séparément entre eux et séparément, l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout, à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus mentionnés, aux temps et aux conditions ci-dessus convenus et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat, comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur principal.

Le tout à être exécuté sous peine de tous frais, pertes, dommages et intérêts, et pour l'exécution des présentes, les dites parties ont élu domicile en leur résidence actuelle, auxquels lieux, etc.

Fait et passé en la cité de Québec, au bureau des dits commissaires les jours et an ci-dessus écrits sous le numéro quatre mille cent quatre-vingt-dix-neuf, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures ensemble avec nous dits notaires, en foi et témoignage des premisses.

(Signé,)

F. BABY,

"

N. MAILHOT,

"

E. GAUVREAU,

"

JOHN YOUNG,

Commissaire en chef des travaux pub.

"

HAMILTON H. KILLALY,

Assistant-commissaire des travaux publics.

(Signé,) H. G. BELLEAU.

(Signé,)

A. B. SIROIS,

Notaire.

Vraie copie de l'original restant de record dans mon bureau.

(Signé,)

A. B. SIROIS,

Notaire.

Le dix-neuvième jour d'avril, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-deux, devant nous soussignés notaires publics, dûment commissionnés, et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, dans la dite province, sont personnellement venus et comparus François Baby, de la cité de Québec

susdite, écuyer. de la première part et sa majesté la reine Victoria, représentée par les honorables John Young et Hamilton Hartly Killaly, de la cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, de la seconde part, par et entre lesquels il a été déclaré, convenu et conclu en la manière suivante, c'est-à-savoir: le dit François Baby a promis et s'est obligé et par ces présentes promet et s'oblige pour lui ses hoirs et ayans-cause envers et en faveur de sa majesté, ses héritiers et successeurs pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés à fournir tous les instruments, matériaux, bateaux, bacs, machines et travail nécessaire pour la construction d'un quai, dans la paroisse des Eboulements, dans le comté de Saguenay, et de le faire et terminer en une manière solide et d'hommes de l'art, suivant les plans et spécifications fournis par le département des travaux publics, conjointement signés par les parties à ces présentes et par nous dits notaires et restant de record dans le bureau des travaux publics, une copie de la spécification ainsi signée et annexée aux présentes; le tout devant être complété et fini à la satisfaction des dits commissaires et prêt à servir le ou avant le premier jour de novembre dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-deux.

En considération de quoi sa majesté la reine Victoria, représentée par les dits commissaires comme susdit, promet et s'engage par le présent à payer à la partie de la première part ou les héritiers, ayans-cause ou représentants légaux de la partie en la première part, les prix ci-après mentionnés, c'est-à-savoir:

1. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied cube.

2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à douze pouces d'épaisseur, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied linéaire.

4. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, et trente pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied cube.

5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à dix pouces d'épaisseur, trente-trois et un tiers à trente-quatre pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

6. Pour pièces de fonds, aplatis à neuf pouces d'épaisseur, vingt deux sur trente-deux pieds de longs, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur neuf pouces, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—quatre deniers par pied linéaire.

9. Pour lisses sur le sommet du quai, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—quatre deniers par pieds linéaire.

10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés,—un louis cinq chelins chaque.

11. Pour madriers de pin de trois pouces, par M. pieds carrés en superficie, mesuré dans l'ouvrage,—six louis cinq chelins.

12. Pour boulons et chevilles en fer battu,—trois deniers par livre.

13.—Pour pierre à jeter dans les cages et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage,—un chelin six deniers par toise,—lesquelles dites sommes à être payées comme susdit en argent courant de cette province, par paiements mensuels, suivant les rapports transmis par le contre-maître en charge sur la qualité des matériaux employés, seront assignées et réparties par l'ingénieur du département, de manière que lorsque tous les travaux seront terminés, le montant total reçu par la dite partie en première part

sera le même que si le tout eût été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiemens de la dite somme seront faits par sa dite majesté conformément aux dispositions du statut 9 Victoria, chap. 37, section 35 ; et les dits parties de première part et sa dite majesté 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 elles les dites parties en la première part et sa dite majesté représentée comme susdit, sous les engagements, stipulations conditions et termes exprès suivans, savoir :

Premièrement.—Que les paiemens 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 quinze 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 dits quinze 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 aussitôt que les commissaires auront accepté et approuvé les travaux ; 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 approximatives. 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, sur le rapport de l'ingénieur ou surintendant employé par les commissaires à cette fin, il appert que le personnel et le progrès des dits travaux ne sont pas tels qu'ils en assurent le parachèvement dans le temps fixé par 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 additionnels qui pourront être encourus en conséquence ; et dans l'un et l'autre cas forfairont tous les deniers alors dus, suivant les termes et conditions ou suivant toutes ou aucune d'icelles, dans les présentes contenues.

Troisièmement.—Dans les cas où les parties de la première part failliraient à remplir le contrat, elles perdront par là tout droit et réclamation aux dits quinze 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 requises 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'approba-

tion 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 pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 faits, 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, lequel en puisse être la nature ou l'étendue, ou à quelque temps qu'il puisse être demandé pendant le dit contrat, n'aura 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 exprimées 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 allowance 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.

Nuvièmement.—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'affaires ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits, et laissé au bureau de poste, de Québec, 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 dus 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.

Et en même temps sont personnellement venus et comparus à ces présentes Numidique Mailhot, écuyer, de la paroisse de St. Pierre les Becquets, et Michel Elisée Gauvreau, de la cité de Québec, maître menuisier, lesquels en présence de nous dits notaires, ont volontairement déclaré et convenu et par les présentes volontairement déclarent et conviennent de se porter conjointement cautions pour le dit François Baby, envers sa majesté représentée comme susdit et par ces présentes se portent et s'obligent conjointement et séparément entre eux et séparément l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout, à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus mentionnés, aux temps et aux conditions ci-dessus convenus et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat, comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur principal.

Le tout à être exécuté sous peine de tous frais, pertes, dommages et intérêts ; et pour l'exécution des présentes, les dites parties ont élu domicile en leur résidence actuelle, auxquels lieux, etc.

Fait et passé en la cité de Québec, au bureau des dits commissaires les jours et an ci-dessus écrits sous le numéro quatre mille quatre vingt dix-huit, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures ensemble avec nous dits notaires, en foi et témoignages des prémisses.

(Signé,)

HAMILTON H. KILLALY,

Assist. commissaire des travaux publics.

“

JOHN YOUNG,

Commissaire en chef des travaux publics.

“

F. BABY,

“

N. MAILHOT,

“

M. E. GAUVREAU,

“

P. G. BELLEAU,

“

A. B. SIROIS, Notaire public.

No. 4225.

Le sixième jour de mai, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-deux, devant nous soussignés notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, dans la dite province, sont personnellement venus et comparus, James Rigney de la paroisse de la Pointe Lévi, ingénieur, et James Smith de la cité de Québec, aussi ingénieur de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par les honorables John Young et Hamilton Hartly Killaly, de la cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, de la seconde part, par et entre lesquels il a été déclaré, convenu et conclu en la manière suivante, c'est-à-savoir : le dit James Rigney et James Smith les parties de la première part, ont promis et se sont obligées et par ces présentes, promettent et s'obligent pour eux, leurs hoirs et ayants cause pour et en faveur de sa majesté ses héritiers et successeurs, pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés, a fournir tous les outils, instruments, matériaux, bateaux, bacs, machines et travail nécessaires pour la construction d'une jetée dans la paroisse de St. Patrice, Rivière du Loup, dans le comté de Rimouski, laquelle dite jetée devant avoir à peu près huit cent quarante-deux pieds de son commencement au rivage plus ou moins, et de le faire et terminer en une manière solide et d'hommes de l'art, suivant les plan et spécification fournis par le département des travaux publics, conjointement signés par les parties à ces présentes et par nous dits notaires et restant de record dans le bureau des travaux publics, une copie de la spécification ainsi signée et annexée aux présentes, le tout devant être complété et fini à la satisfaction des dits commissaires et prêt à servir le ou avant le premier jour d'août dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois.

En considération de quoi 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 héritiers, ayants cause ou représentants légaux des parties en la première part les prix ci-après mentionnés, c'est-à-savoir :

1. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — sept deniers et demi par pied cube.

2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à douze pouces d'épaisseur, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

3. Pour liens longitudinaux, aplatis à onze pouces d'épaisseur, de trente pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

4. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, et trente pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers et demi par pied cube.

5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à dix pouces d'épaisseur, trente-trois pieds et un tiers à trente-quatre pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — six deniers par pied linéaire.

6. Pour pièces de fonds, aplatis à neuf pouces d'épaisseur, vingt-deux à trente-deux pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage, — cinq deniers par pied linéaire.

7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur neuf pouces, mesuré dans l'ouvrage, — sept deniers et demi par pied linéaire.

8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage, — quatre deniers et trois farthings par pied linéaire.

9. Pour lisses sur le sommet du quai, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers et demi par pied linéaire.

10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés,—un louis cinq chelins.

11. Pour madriers de pin de trois pouces par mille pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage,—quatre louis deux chelins six deniers.

12. Pour boulons et cheville, en fer battu, dans l'ouvrage au-dessous du niveau de l'eau,—quatre deniers et demi par livre; même chose dans l'ouvrage au-dessus du niveau de l'eau,—trois deniers par livre.

13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage,—un louis par toise.

14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage,—neuf deniers et demi par verge cube.

15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage,—un chelin et un denier par verge cube :—lesquelles dites sommes à être payées comme susdit en argent courant de cette province, par paiemens mensuels, suivant les rapports transmis par le contre-maître en charge sur la quantité des matériaux employés, seront assignées et réparties par l'ingénieur du département, de cette manière que lorsque tous les travaux seront terminés, le montant total reçu par la dite partie en première part sera le même que si le tout eut été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiemens de la dite somme seront faits par sa dite majesté conformément aux dispositions du statut 9 Victoria, chap. 37, section 35.

Et les dites parties en la première part et sa dite 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 suivans, savoir :

Premièrement.—Que les paiemens 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 quinze 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 dits quinze 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 aussitôt que les commissaires ont accepté et approuvé les travaux ; et 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 approximatives. 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 quinze pour cent ainsi retenus ou gardés en tout ou en partie.

Secondement.—Que si, sur le rapport de l'ingénieur ou surintendant employé par les commissaires à cette fin, il appert que le personnel et le progrès des dits travaux ne sont pas tels qu'ils en assurent le parachèvement dans le temps fixé par 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 additionnels qui pourront être encourus en conséquence; et dans l'un et l'autre cas forairont 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 quinze 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 requises 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 pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 lesquels tels avances ou paiements auront été faits, 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 ou sur 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 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 exprimées dans les présentes, comme si tel changement ou modification eût 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 la fourniture 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'affaires ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits et laissés au bureau de poste, à Québec, 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.

Et en même temps sont venus et comparus personnellement à ces présentes James Moir Ferres de la cité de Montreal, éditeur, et Joseph Bruno Talbot de la paroisse de St. Thomas, fermier, lesquels en présence de nous dits notaires, ont volontairement déclaré et convenu, et par ces présentes volontairement déclarent et conviennent de se porter conjointement cautions pour les dits James Rigney et James Smith envers sa majesté représentée comme susdit, et par ces présentes, se portent et s'obligent, conjointement et séparément entre eux et séparément l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout, à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus mentionnés, aux temps et aux conditions ci-dessus

convenus et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat, comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur principal.

Le tout à être exécuté sous peine de tous frais, pertes, dommages et intérêts.

Ainsi fait et passé en la cité de Québec, au bureau des dits commissaires sous le numéro quatre mille deux cent vingt-cinq, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures, ensemble avec nous dits notaires en foi et témoignage des prémisses.

(Signé,)

JAMES RIGNEY.

“

JAMES SMITH,

“

JAS. MOIR FERRES,

“

JOS. B. TALBOT,

“

JOHN YOUNG,

“

C. C. T. P.

“

HAMILTON H. KILLALY,

THOMAS A. BEGLY,

Sect. des travaux publics,

(Signé,) B. G. BELLEAU,

A. B. SIROIS,

Vraie copie de l'original restant de record dans mon bureau.

A. B. SIROIS,

Notaire.

No. 4227.

Le sixième jour de mai, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-deux, devant nous soussignés notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, dans la dite province sont personnellement venus et comparus James Rigney, de la paroisse de la Pointe Lévy, ingénieur, et James Smith, de la cité de Québec, aussi ingénieur, de la première part.

Et sa majesté la reine Victoria représentée par les honorables John Young et Hamilton Hartly Killaly, de la dite cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, de la seconde part, par et entre lesquels il a été déclaré convenu et conclu en la manière suivante, c'est-à-savoir : les dits James Rigney et James Smith, les parties de la première part, ont promis et se sont obligés et par ces présentes promettent et s'obligent par eux leurs hoirs et ayants cause et en faveur de sa majesté, ses héritiers et successeurs, pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés à fournir tous les outils, instruments, matériaux, bateaux, bacs, machines et travail nécessaires pour la construction d'un quai à la Pointe aux Orignaux, dans la paroisse de St. Denis, dans le comté de Kamouraska, le dit quai devant avoir à peu près cinq cent vingt-sept pieds de son commencement au rivage, et de le faire et terminer en une manière solide et d'hommes de l'art, suivant les plans et spécifications fournis par le département des travaux publics, conjointement signés par les parties à ces présentes et par nous dits notaires, et restant de record dans le bureau des travaux publics, une copie de la spécification ainsi signée et annexée aux présentes, le tout devant être complété et fini à la satisfaction des dits commissaires et prêt à servir le ou avant le premier jour de d'août dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois.

En considération de quoi, sa majesté, la reine Victoria, représentée par les dits commissaires comme susdit, s'engage et promet par le présent à payer aux

parties de la première part ou aux héritiers, ayants cause ou représentants légaux des parties en la première part, les prix ci-après mentionnés, c'est-à-savoir :

1. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied cube.

2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à douze pouces d'épaisseur, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

3. Pour liens longitudinaux, aplatis à onze pouces d'épaisseur, de trente pieds de long et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

4. Pour bois de face, 12 pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, et trente pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers et demi par pied cube.

5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à dix pouces d'épaisseur, trente-trois et un tiers à trente-quatre pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge, ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

6. Pour pièces de fonds, aplatis à 9 pouces d'épaisseur, vingt-deux sur trente-deux pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers par pied linéaire.

7. Pour défenses verticales, d'épinette, ou pin demi-rond, douze sur neuf pouces, mesuré dans l'ouvrage ; sept deniers et demi par pied linéaire.

8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze pouces sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—quatre deniers et trois farthings par pied linéaire.

9. Pour lisses sur le sommet du quai, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers et demi par pied linéaire.

10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés,—douze chelins et trois deniers chaque.

11. Pour madriers de pin de trois pouces, par mille pieds carrés en superficie, mesuré dans l'ouvrage,—quatre louis deux chelins et six deniers.

12. Pour boulons et chevilles en fer battu dans l'ouvrage au-dessous du niveau de l'eau, quatre deniers et demi par livre—même chose dans l'ouvrage au-dessus du niveau de l'eau,—trois deniers par livre.

13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage,—un louis par toise.

14. Pour terrassements, mesurés dans l'ouvrage,—neuf deniers et demi par verge cube.

15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage,—un chelin et un denier par verge cube ;—lesquelles dites sommes à être payées comme susdit, en argent courant de cette province, par paiements mensuels, suivant les rapports transmis par le contre-maître en charge sur la qualité des matériaux employés, seront assignées et réparties par l'ingénieur du département, de manière que lorsque tous les travaux seront terminés, le montant total reçu par les dites parties en première part sera le même que si le tout eut été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiements de la dite somme seront faits par sa dite majesté conformément aux dispositions du statut 9 Vict., chap. 37, section 35, et les dites de première part et sa dite 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 quinze 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 dits quinze 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 aussitôt que les commissaires ont accepté et approuvé les travaux ; 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 approximatives. 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 quinze pour cent ainsi retenus ou gardés en tout ou en partie.

Secondement.—Que si, sur le rapport de l'ingénieur ou surintendant employé par les commissaires à cette fin, il appert que le personnel et le progrès desdits 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 additionnels qui pourront être encourus en conséquence ; et dans l'un et l'autre cas forferont tous les deniers alors dus, suivant les termes et conditions ou suivant toutes ou 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 quinze 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 requises 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 pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 trou-

ver 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 lesquels tels avances ou paiements auront été faits, 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 ce 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 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, sous les conditions, stipulations et conventions exprimées 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 allowance 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 aliéner aucune partie des travaux mentionnés dans le contrat ou les louer ou sous-louer, excepté la fourniture 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'affaires ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits, et laissé au bureau de poste, de Québec, 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 dus 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.

Et en même temps sont venus et comparus personnellement à ces présentes James Moir Ferres, de la cité de Montréal, éditeur, et Joseph Bruno Talbot, de la paroisse de St. Thomas, tanneur, lesquels en présence de nous dits notaires, ont volontairement déclaré et convenu et par ces présentes volontairement déclaré et conviennent de se porter conjointement cautions pour les dits James Rigney et James Smith les dites parties en la première part, envers sa majesté représentée comme susdit, la partie de la seconde part, et par ces présentes se portent et s'obligent conjointement avec les dits James Rigney et James Smith et conjointement entre eux et séparément l'un pour l'autre, et chacun d'eux pour le tout à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus mentionnés, aux temps et aux conditions convenus et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur principal.

Le tout à être exécuté sous peine de tous frais, pertes, dommages et intérêts.

Fait et passé en la cité de Québec, au bureau des dits commissaires, les jours et an ci-dessus écrits sous le numéro quatre mille deux cent vingt-sept les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures ensemble avec nous dits notaires en foi et témoignages des prémisses : signé sur l'original de record dans le bureau du sousigné, deux notes marginales approuvées, trois mois rayé sont nuls.

(Signé,)	JAMES RIGNEY,
"	JAMES SMITH,
"	JAMES MOIR FERRES,
"	JOS. B. TALBOT,
"	JOHN YOUNG,
	Commissaire en chef des travaux publics.
"	HAMILTON H. KILLALY,
"	THOMAS A. BEGLY,
"	R. G. BELLEAU.

Et le soussigné, (Signé,) A. B. SIROIS,
Notaire.

uant la province du Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, dans la dite province sont personnellement venus et comparus, James Rigney, de la paroisse de la Pointe Lévi, ingénieur, et James Smith, de la cité de Québec, aussi ingénieur, de la première part ; et sa majesté la reine Victoria, représentée par les honorables John Young et Hamilton Harley Killaly, de la dite cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, de la seconde part, et entre lesquels il a été déclaré convenu et conclu en la manière suivante c'est-à-savoir :—Les dits James Rigney et James Smith, les parties de la première part, ont promis et se sont obligés et par ces présentes promettent et s'obligent conjointement entre eux, et séparément l'un pour l'autre, et chacun d'eux pour le tout, leurs hoirs et ayants cause pour et en faveur de sa majesté ses héritiers et et successeurs, pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés, à fournir tous les outils, instruments, matériaux, bateaux, bacs, machines et travail nécessaires pour la construction d'une jetée dans la paroisse de Buttiex, dans le comté de Bellechasse ; laquelle dite jetée devant être construite près du site de l'ancienne au même courant, et dans la position qui sera désignée par l'officier du dit département des travaux publics, ayant à peu près cinq cent vingt-sept pieds depuis son commencement au rivage, la grandeur, cependant, n'est pas considérée comme fixée ; elle pourrait être faite plus ou moins à l'option des dits commissaires des travaux publics,—et de la faire et terminer en une manière solide et d'homme de l'art, suivant les plans et spécifications fournis par le département des travaux publics, conjointement signés par les parties à ces présentes et par nous dits notaires, et restant de record dans le bureau des travaux publics, une copie de la spécification ainsi signée est annexée aux présentes, le tout devant être complété et fini à la satisfaction des dits commissaires et prêt à servir le ou avant le premier jour de juillet dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois.

En considération de quoi, 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 leurs héritiers, ayants cause ou représentants légaux des parties en la première part les prix ci-après mentionnés, c'est-à-savoir :

1. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied cube.

2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à douze pouces d'épaisseur, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

3. Pour liens longitudinaux, aplatis à onze pouces d'épaisseur, de trente pieds de longs et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

4. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, trente pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers et demi par pied cube.

5. Pour liens de traversés et fonds, aplatis à 10 pouces d'épaisseur, trente-trois et un tiers à trente-quatre pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

6. Pour pièces de fonds, aplaties à neuf pouces d'épaisseur, vingt-deux sur trente deux pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers par pied linéaire.

7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur neuf pouces, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied linéaire.

8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—quatre deniers et trois farthings par pied linéaire.

9. Pour lisses sur le sommet du quai, d'épinette rouge ou de pin, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers et demi par pied linéaire.

10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés,—douze chelins et trois deniers chaque.

11. Pour madriers de pin de trois pouces, par mille pieds carrés en superficie, mesurés dans l'ouvrage,—quatre louis deux chelins et six deniers.

12. Pour boulons et chevilles en fer battu, dans l'ouvrage au-dessous du niveau de l'eau,—quatre deniers et demi par livre ; même chose dans l'ouvrage au-dessus du niveau de l'eau,—trois deniers par livre.

13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage,—un louis par toise.

14. Pour terrassements mesurés dans l'ouvrage,—neuf deniers et demi par verge cube.

15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage,—un chelin et un denier par verge cube.

16. Que les pierres dans l'ancienne jetée seront prises et placées dans la nouvelle jetée, et les parties de la première part, seront obligées de payer la somme de dix chelins pour chaque toise de telle pierre employé à cet usage, lesquelles dites sommes à être payées comme susdit en argent courant de cette province, par paiements mensuels, suivant les rapports transmis par le contre-maître en charge sur la quantité des matériaux employés, seront assignées et réparties par l'ingénieur du département de telle manière que lorsque tous les travaux seront terminés, le montant total reçu par les dites parties en la première part sera le même que si le tout eût été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiements seront faits par sa majesté conformément aux dispositions du statut 9 Victoria, chap. 37, section 35.

Et les dites parties en la première part et sa dite 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 elles 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 quinze 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 quinze 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, aussitôt que 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 approximatives ; 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 quinze pour cent ainsi retenus ou gardés en tout ou en partie.

Secondement.—Que si sur 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 par 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, frais et dépenses additionnels qui pourront être encourus en conséquence, et dans l'un et l'autre cas forferont tous les deniers alors dus, suivant les termes et conditions ou suivant tous ou aucun d'iceux, dans les présentes contenus.

Troisièmement.—Dans les cas où les parties de première part failleraient à remplir le contrat, elles perdront par là tout droit et réclamation aux quinze 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 pour les 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 requises 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 à 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 pas employés dans les dits travaux, ni n'empêchera pas de rejeter plus tard telle partie d'iceux qui pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 les matériaux, instruments, vaisseaux ou outils d'aucune description achetés pour les 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 lesquels telles avances ou paiements auront été faits 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 que ces travaux soient finalement complétés et acceptés 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 la première part, telle épargne sera déduite du montant de ce 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 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, sous les conditions, stipulations et conventions exprimées 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 allowance 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 aliéner aucune partie des travaux mentionnés dans le contrat ou les louer ou sous-louer, excepté la fourniture 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 les commissaires 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'affaires ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits et laissé au bureau de poste de Québec, 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 ou 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.

Et en même temps sont venus et comparus personnellement à ces présentes James Moir Ferres, de la cité de Montréal, éditeur, et Joseph Bruno Talbot, de la paroisse de St. Thomas, fermier, lesquels en présence de nous dits notaires, ont volontairement déclaré et convenu et par les présentes volontairement déclaré et conviennent de se porter conjointement cautions pour les dits James Rigney et James Smith, les parties en la première part, envers sa majesté représentée comme susdit la partie en la deuxième part et par ces présentes se portent et s'obligent conjointement avec les dits James Rigney et James Smith et conjointement entre eux et séparément l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus men-

tionnés, aux temps et conditions ci-dessus convenues, et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat, comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur.

Le tout à être exécuté sous peine de tous frais, pertes dommages et intérêts. Fait et passé en la cité de Québec, au bureau des dits commissaires des travaux publics, sous le numéro quatre mille deux cent vingt-quatre, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures, ensemble avec nous dits notaires en foi et témoignage des prémisses.

(Signé,)	JAMES RIGNEY,
"	JAMES SMITH,
"	JAMES MOIR FERRES,
"	JOS. B. TALBOT,
"	JOHN YOUNG,
	Commissaires en chef des travaux publics.
"	HAMILTON H. KILLALY,
"	THOMAS A. BEGLY,
	Secrétaire des travaux publics.
"	R. G. BELLEAU,
"	A. B. SIROIS,

Vraie copie de l'original restant de record dans mon bureau.

(Signé,)	A. B. SIROIS,
	Notaire.

No. 4226.

Le sixième jour de mai dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante deux, devant nous soussignés notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, dans la dite province sont personnellement venus et comparus James Rigney, de la paroisse de la Pointe Levi, ingénieur, et James Smith de la cité de Québec aussi ingénieur de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par les honorables John Young et Hamilton Hartly Killaly, de la cité de Québec, commissaires des travaux publics de la province du Canada, de la seconde part, par et entre lesquels il a été déclaré convenu et conclu en la manière suivante, c'est-à-savoir: les dits James Rigney et James Smith les parties en la première part, ont promis, et se sont obligés et par ces présentes promettent et s'obligent conjointement et séparément par eux leurs hoirs et ayants cause pour et en faveur de sa majesté ses héritiers et successeurs, pour et en considération des conditions, termes et engagements ci-après mentionnés, à fournir tous les outils, instruments, matériaux, bateaux, bacs, et travail nécessaire pour la construction d'un quai à la pointe communément connue comme Roc Télégraphique, dans la paroisse de l'Ilet et comté de l'Ilet, lequel dit quai devant avoir à peu près sept cent vingt pieds de long depuis son commencement au roc plus ou moins, et de le faire et terminer en une manière solide et d'homme de l'art, suivant les plans et spécifications fournis par le département des travaux publics, conjointement signés par les parties à ces présentes, et par nous dits notaires, et restant de record dans le bureau des travaux publics, une copie de la spécification ainsi signée et annexée aux présentes, le tout devant être complété et fini à la satisfaction des dits commissaires, et prêt à servir le ou avant le premier jour d'août dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois.

En considération de quoi, 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 leurs héritiers, ayants cause ou représentants légaux de la partie en la première part les prix ci-après mentionnés, c'est-à-savoir :

1. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied cube.

2. Pour liens longitudinaux et transversaux, aplatis à douze pouces d'épaisseur, de vingt à trente pieds de long et plus, pin blanc ou rouge, épinette rouge ou cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

3. Pour liens longitudinaux, aplatis à onze pouces d'épaisseur, de trente pieds de longs et plus, même bois ou épinette, pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

4. Pour bois de face, douze pouces carrés, et variant de douze sur quinze pouces, et trente pieds de long et plus, d'épinette, de pruche ou bouleau, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers et demi par pied cube.

5. Pour liens de traverses et fonds, aplatis à dix pouces d'épaisseur, trente-trois et un tiers à trente-quatre pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge, ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—six deniers par pied linéaire.

6. Pour pièces de fonds, aplatis à neuf pouces d'épaisseur, vingt-deux sur trente-deux pieds de long, d'épinette, de pruche, de bouleau, de pin, d'épinette rouge, ou de cèdre, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers par pied linéaire.

7. Pour défenses verticales, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur neuf pouces, mesuré dans l'ouvrage,—sept deniers et demi par pied linéaire.

8. Pour blindages verticaux, d'épinette rouge ou pin demi-rond, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—quatre deniers et trois farthings par pied linéaire.

9. Pour lisses sur le sommet du quai, douze sur six pouces, mesuré dans l'ouvrage,—cinq deniers et demi par pied linéaire.

10. Pour poteaux d'amarrage, tels que spécifiés, fournis et placés,—douze chelins et trois deniers.

11. Pour madriers de pin de trois pouces, par mille pieds carrés en superficie mesurés dans l'ouvrage,—quatre louis deux chelins et six deniers.

12. Pour boulons et chevilles en fer battu, dans l'ouvrage au-dessous du niveau de l'eau,—quatre deniers et demi par livre ; même chose dans l'ouvrage au-dessus du niveau de l'eau,—trois deniers par livre.

13. Pour pierre à jeter dans les cages, et les murs à pierres perdues dans les terrassements, mesuré dans l'ouvrage,—un louis par toise.

14. Pour terrassements, mesuré dans l'ouvrage,—neuf deniers et demie par verge cube.

15. Pour gravier sur le haut du terrassement, mesuré dans l'ouvrage,—un chelin et un denier par verge cube ;—lesquelles dites sommes à être payées comme susdit en argent courant de cette province, par paiements mensuels, suivant les rapports transmis par le contre-maître en charge sur la quantité des matériaux employés, seront assignées et réparties par l'ingénieur du département, de telle manière que lorsque tous les travaux seront terminés, le montant total reçu par la dite partie en première part sera le même que si le tout eut été calculé au prix du contrat ci-dessus mentionné, et tous les paiements de la dite somme seront faits par sa dite majesté conformément aux dispositions du statut 9 Vict., chap. 37, section 35, et les parties en la première part et sa dite 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 elles 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 quinze 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 quinze 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 aussitôt que les commissaires ont accepté et approuvé les travaux ; 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 approximatives ; 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 quinze 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 tous ou aucun d'iceux dans les présentes contenues.

Troisièmement.—Dans les cas où les parties de la première part failliraient à remplir le contrat, elles perdront par là tout droit et réclamation aux quinze 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 pour les 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 requises 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 à 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 pourra se trouver mauvaise ou impropre 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 les 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 faits, 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 que les travaux soient finalement complétés et acceptés 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 la première part, telle épargne sera déduite du montant de ce 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 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, sous les conditions, stipulations et conventions exprimées 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 aliéner aucune partie des travaux mentionnés dans le contrat ou les louer ou sous-louer, excepté la fourniture 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'opi-

nion sera réglée par les commissaires 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'affaires ou à l'endroit où les travaux par le présent entrepris doivent être faits et laissés au bureau de poste de Québec 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.

Et en même temps sont venus et comparus personnellement à ces présentes James Moir Ferres, de la cité de Montréal, éditeur, et Joseph Bruno Talbot, de la paroisse de St. Thomas, fermier, lesquels en présence de nous dits notaires, ont volontairement déclaré et convenu et par les présentes volontairement déclarent et conviennent de se porter conjointement cautions pour les dits James Rigney et James Smith, les parties en la première part, envers sa majesté représentée comme susdit, et par ces présentes se portent et s'obligent conjointement et séparément entre eux et séparément l'un pour l'autre et chacun d'eux pour le tout à l'accomplissement, parachèvement et livraison des travaux ci-dessus mentionnés, aux temps et conditions ci-dessus convenues et à l'accomplissement de toutes les clauses, conditions et conventions contenues et insérées dans le présent contrat, comme si chacun d'eux était le contractant ou entrepreneur.

Le tout à être exécuté sous peine de tout frais, pertes, dommages et intérêts.

Fait et passé en la cité de Québec, au bureau des dits commissaires, le jour, mois et an ci-dessus écrits, sous le numéro quatre mille deux cent vingt-six, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leur noms et signatures, ensemble avec nous dits notaires en foi et témoignage des prémisses.

(Signé,)

“

“

“

“

“

“

“

“

“

“

JAMES RIGNEY,

JAMES SMITH,

JAMES MOIR FERRES,

JOHN YOUNG,

Commissaire en chef des travaux publics.

HAMILTON H. KILLALY,

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics.

R. S. BELLEAU,

A. B. SIROIS, notaire.

Vraie copie de l'original restant de record dans mon bureau, deux notes marginales approuvées sont bonnes.

(Signé,)

A. B. SIROIS, notaire.

No. 4489.

Le vingtième jour de mai, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois, devant nous notaires publics dûment commissionnés et assermentés dans et pour la province du Canada, ci-devant appelée Bas-Canada, résidant dans

la cité de Québec, dans la dite province, sont personnellement venus et comparus, François Baby, de la cité de Québec, écuyer, de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par les honorables Jean Chabot commissaire en chef et Hamilton Hartly Killaly, assistant commissaire des travaux publics de la province du Canada, résidant dans la dite cité de Québec, de seconde part, par et entre lesquelles personnes il a été déclaré, convenu et conclu comme suit, savoir : Attendu que James Rigney et James Smith qui avaient et ont entrepris la construction des quais de Berthier, l'Îlet, Pointe aux Orignaux et Rivière du Loup ont laissé et abandonné les travaux nécessaires pour compléter les dits quais, tel qu'exprimé dans les contrats dûment faits et passés devant A. B. Sirois et son confrère, notaires publics, datés le 6 mai 1852 ; et attendu que le dit François Baby, par ses lettres des 14 et 16 mai courant a proposé de terminer et compléter les dits quais.

Et attendu que les dits commissaires des travaux publics ont accepté la dite proposition et soumission, maintenant le dit François Baby a promis et s'est obligé et promet et s'oblige par les présentes pour lui, ses hoirs et ayants causes, pour et envers les dits commissaires des travaux publics, agissant au nom de sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, à ceprésents et acceptants de faire tous les ouvrages nécessaires pour compléter et terminer d'une manière solide et d'homme de l'art les quais ci-dessus mentionnés et fournir tous les outils, matériaux, instruments, bateaux, bacs, mécanisme et travaux pour terminer les dits quais conformément aux plans d'iceux, déposés dans le bureau des dits commissaires, signés par eux et par nous dits notaires, le tout devant être fini et complété, savoir : les quais de Berthier et de la Rivière du Loup dans le cours de la présente année et celui de la Pointe aux Orignaux, aussi dans le cours de la présente année, s'il est possible, sinon, le ou avant le premier jour d'août, dans l'année 1854, à la satisfaction des dits commissaires des travaux publics sous la direction de l'ingénieur ou surintendant employé par les dits commissaires.

Le présent marché et contrat est ainsi fait pour et en considération de toutes les conditions, prix, restrictions et réserves exposés et contenus dans certains contrats faits entre le dit François Baby et les commissaires des travaux publics agissant comme susdit pour les quais de la rive nord du St. Laurent, savoir : aux paroisses des Eboulements et Malbaie, dûment fait passé par-devant A. B. Sirois et son confrère, notaires publics, daté le 19e jour d'avril 1852, avec l'addition et condition que le dit François Baby aura droit et les dits commissaires lui accorderont un montant équitable pour l'augmentation dans les prix des matériaux et de la main-d'œuvre tels qu'ils sont actuellement au temps du contrat actuel comparés à ce qu'ils étaient lors des contrats susdits, laquelle dite augmentation sera constatée par les dits commissaires, et le paiement du prix et fourniture pour les dits travaux sera fait au dit François Baby par les dits commissaires agissant comme susdit au temps et aux termes et aux conditions mentionnées et expliquées dans les contrats ci-dessus mentionnés du 19e jour d'avril 1852 ; mais il sera néanmoins loisible aux dits commissaires, agissant comme susdit, de retenir au dit François Baby et de garder 20 pour cent sur le montant des estimations jusqu'au parfait achèvement des travaux, et jusqu'à l'acceptation d'iceux par les dits commissaires ; lesquels dits vingt pour cent ainsi retenus et gardés seront payés avec le dernier versement, tel que mentionné et aux termes contenus dans le susdit contrat du 10 avril, 1852, savoir : dans les dix jours après que l'ingénieur ou officier en charge aura remis aux commissaires son estimation définitive des travaux achevés et des matériaux fournis, avec mesurages et poids détaillés, et son certificat que les travaux ont été complètement finis et terminés aussitôt que les commissaires auront approuvé et accepté les travaux, lesquels dits 20 pour cent ainsi gardés et retenus constitueront la garantie que le dit François Baby fera et fournira bien et dûment les travaux et matériaux qu'il s'engage de faire et fournir comme susdit pour iceux, et seront payés comme susdit à la fin de chacun des dits quais comme susdit respectivement ; étant bien

entendu que tous les travaux et tous les outils, matériaux et instruments d'aucune espèce resteront au risque du dit François Baby qui en sera responsable, jusqu'à ce que les dits travaux soient finalement complétés et approuvés comme susdit par les dits commissaires.

Et pour l'exécution de ces présentes les dites parties ont élu domicile en leurs résidences respectives, auxquels lieux, etc. Car ainsi, etc.

Fait et passé en la cité susdite de Québec, au bureau des dits commissaires, les jour, mois et an susdits sous le No. 4489, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, mis et apposé leur seing et sceau, ensemble avec nous dits notaires, en foi et témoignage des prémisses.

(Signé,)

F. BABY,

“

J. CHABOT,

“

Commissaire en chef des travaux publics,
HAMILTON H. KILLALY,

“

Assistant commissaire des travaux publics,

“

R. G. BELLEAU,

Notaire public,

“

A. B. SIROIS,

Notaire public.

Le vingt-cinquième jour d'août, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois, devant nous notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, appelée Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, sont personnellement venus et comparus, Frs. Baby, de la cité de Québec, écuyer, de la première part, et sa majesté la reine Victoria représentée par l'honorable Jean Chabot, commissaire en chef des travaux publics de la province du Canada, résidant dans la cité de Québec, de seconde part, par et entre lesquelles personnes devant nous les dits notaires ont fait les arrangements, déclarations, et conventions suivantes c'est-à-savoir :

Attendu que Macaire Lepage et Ensebe Lepage, qui avaient entrepris la construction d'une jetée à Rimouski, ont laissé et abandonné les travaux nécessaires pour compléter la dite jetée, tel qu'exprimé dans le contrat dûment fait et passé à Rimouski devant P. Gauvreau et son confrère, notaires publics, le septième jour de mai, en l'année mil huit cent cinquante-deux : et attendu que le dit François Baby par sa lettre du deuxième jour d'août courant, a contracté et propose de compléter et finir la dite jetée, et attendu que le dit commissaire en chef des travaux publics a accepté du dit contrat et proposition, les dites parties ayant fait le contrat et marché suivants :

Le dit François Baby a promis et s'est obligé et promet et s'oblige par les présentes pour lui, ses hoirs et ayants causes pour et en faveur du dit commissaire en chef des travaux publics agissant au nom de sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, présent et acceptant de faire tous les ouvrages nécessaires pour finir et compléter d'une manière solide la dite jetée à Rimouski, et fournir tous les outils, matériaux, instruments, bateaux, bacs, mécanisme et travaux pour terminer la dite jetée suivant les plans déposés dans le dit bureau des commissaires des travaux publics, signés par les dites parties et par les soussignés notaires et le dit François Baby, a promis et s'est obligé et promet et s'oblige compléter et finir la dite jetée le ou avant le premier jour de novembre, en l'année mil huit cent cinquante-quatre, à l'entière satisfaction des dits commissaires des travaux publics sous la direction de l'ingénieur ou surintendant employé par les dits commissaires.

Le présent contrat et marché est ainsi fait pour et en considération de toutes les conditions, restrictions exposées et contenues dans certains contrats faits

entre le dit François Baby et les dits commissionnaires des travaux publics, agissant comme susdit pour au nom de sa dite majesté, ses héritiers et successeurs pour quais sur le côté nord de la rivière St. Laurent, savoir dans les paroisses des Eboulements et Malbaie, dûment fait et passé par-devant A. B. Sirois et son confrère, notaires publics, le 19ème jour d'avril 1852 avec l'addition et condition que le dit François Baby aura droit et les dits commissaires en chef lui accorderont un montant équitable pour l'augmentation dans le prix des matériaux et de la main-d'œuvre tels qu'ils sont actuellement au temps du contrat actuel comparé à ce qu'ils étaient lors des contrats susdits, laquelle dite augmentation sera constatée par les dits commissaires, et le paiement du prix et fourniture pour les dits travaux sera fait au dit François Baby par les dits commissaires, agissant comme susdit, au temps et aux termes et aux conditions mentionnés et expliqués dans les contrats ci-dessus mentionnés du 19e jour d'avril 1852; mais il sera néanmoins loisible aux dits commissaires agissant comme susdit de retenir au dit François Baby et de garder vingt pour cent sur le montant des estimations jusqu'au parfait achèvement des travaux, et à l'acceptation d'iceux par les dits commissaires; lesquels dits vingt pour cent ainsi retenus et gardés seront payés au dit François Baby avec le dernier versement tel que mentionné et aux termes contenus dans le susdit contrat du 19 avril, 1852, savoir: dans les dix jours après que l'ingénieur ou officier en charge aura remis aux commissaires son estimation définitive des travaux achevés et des matériaux fournis, avec mesurages et poids détaillés, et son certificat que les travaux ont été complètement finis et terminés aussitôt que les commissaires auront approuvé et accepté les travaux, lesquels dits vingt pour cent, ainsi gardés et retenus, constitueront la garantie que le dit François Baby fera et fournira bien et dûment les travaux et matériaux qu'il s'engage à faire et fournir comme susdit pour iceux, et seront payés comme susdit à la confection du dit quai; entendu que tous les travaux et tous les outils, matériaux et instruments d'aucune espèce resteront au risque du dit François Baby qui en sera responsable jusqu'à ce que les dits travaux soient finalement complétés et approuvés comme susdit par les dits commissaires. Et pour l'exécution de ces présentes les dites parties ont élu domicile, savoir, le dit François Baby en sa résidence actuelle, et le dit honorable Jean Chabot au bureau des travaux publics, à Québec, auxquels lieux, etc. Car ainsi, etc.

Scellé et ainsi fait et passé en la susdite cité de Québec, au bureau des dits commissaires, les jours, mois et an susdits sous le No. 7348, les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues suivant la loi, mis et apposé leur seing et sceau, ensemble avec Thomas A. Begly, écuyer, secrétaire du département des travaux publics à cette fin aussi présent, et avec nous dits notaires, en foi et témoignage des prémisses.

Signé sur l'original.

Restant de record dans l'office de Joseph Petitclerc, un des soussignés notaires.

(Signé,)

J. CHABOT,

Commissaire en chef des travaux publics,

“

F. BABY,

“

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics,

“

CHS. PARENT,

Notaire public,

“

JOS. PETITCLERC,

Notaire public.

Vraie copie, une note marginale approuvée est bonne, un mot retranché est nul.

(Signé,)

JOSEPH PETITCLERC.

Le douzième jour d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois, devant nous notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, appelée Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, sont personnellement venus et comparus François Baby, de la cité de Québec, écuyer, de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable commissaire des travaux publics de la province du Canada, résidant dans la cité de Québec, de la seconde part, lesquelles personnes devant nous les dits notaires ont faits les arrangements, déclarations et marchés suivants c'est-à-savoir :

Le dit François Baby, a promis et par ses présentes promet, s'engage et s'oblige lui-même, ses héritiers et successeur pour et en faveur des dits commissaires des travaux publics, par le présent acceptant au nom et pour sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, à faire, finir et compléter d'une manière solide et en homme de l'art, tous les ouvrages requis et nécessaires pour faire, finir et compléter une addition à ce qui doit être fait à la jetée qui est maintenant en construction à l'Islet, et pour pourvoir et fournir tous les outils nécessaires, matériaux, instruments, bateaux, bacs, mécanisme et travaux pour l'achèvement entier des travaux requis pour la dite addition, et que le dit François Baby, a promis et promet et pour cela s'engage et s'oblige de compléter et délivrer les dits travaux le ou après le premier de juillet, en l'année mil huit cent cinquante-quatre, à l'entière satisfaction des dits commissaires des travaux publics, sous la direction de l'ingénieur ou surintendant employé par eux, les dits commissaires.

Le présent contrat est ainsi fait pour et en considération de toutes les conditions, prix, restrictions et réserves exposés et contenus dans certains contrats faits entre le dit François Baby et les dits commissaires des travaux publics pour les jetées sur le côté nord de la rivière St. Laurent, savoir : dans les paroisses des Eboulements et Malbaie, dûment exécuté et passé à Québec, devant A. B. Sirois et son confrère, notaires publics, le dix-neuvième jour d'avril mil huit cent cinquante-deux, avec l'addition et condition que le dit François Baby aura droit et les dits commissaires lui accorderont un montant équitable pour l'augmentation des prix des matériaux et de la main-d'œuvre tels qu'ils sont actuellement au temps du contrat actuel comparés à ce qu'ils étaient lors des contrats susdits, laquelle dite augmentation sera constatée par les dits commissaires des travaux publics, excepté en outre le bois de charpente, le fer et la pierre pour lesquels matériaux les dits commissaires des travaux publics, ont promis et promettent et s'obligent pour cela à payer au dit François Baby, les prix suivants, savoir : dix deniers pour chaque pieds de bois de charpente, cinq deniers courant pour chaque livre de fer, et un louis deux chelins et six deniers courant, pour chaque toise de pierre à être employé en addition à la dite jetée maintenant en construction à l'Islet comme susdit, et le paiement du prix et fourniture de matériaux pour les dits travaux sera fait au dit François Baby par les dits commissaires des travaux publics, agissant comme susdit, au temps et aux termes et aux conditions mentionnés et expliqués dans les contrats ci-dessus mentionnés du 19^e jour d'avril 1852 ; mais il sera néanmoins loisible aux dits commissaires agissant comme susdit de retenir au dit François Baby et de garder 20 pour cent sur le montant des estimations jusqu'au parfait achèvement des travaux, et à l'acceptation d'iceux par les dits commissaires ; lesquels dits vingt pour cent ainsi retenus et gardés seront payés avec le dernier versement tel que mentionné et aux termes contenus dans le susdit contrat du 19 avril 1852, savoir : dans les dix jours après que l'ingénieur ou officier en charge aura remis aux commissaires son estimation définitive des travaux achevés et des matériaux fournis, avec mesurages et poids détaillés, et son certificat que les travaux ont été complètement finis et terminés aussitôt que les commissaires auront approuvé et accepté les travaux, lesquels dits vingt pour cent ainsi gardés et retenus constitueront la garantie que le dit François

Baby fera et fournira bien et dûment les travaux et matériaux qu'il s'engage à faire et fournir comme susdit pour iceux, et seront payés comme susdit lors de l'achèvement du dit quai ; étant bien entendu que tous les travaux et tous les outils, matériaux et instruments d'aucune espèce resteront au risque du dit François Baby qui en sera responsable jusqu'à ce que les dits travaux soient finalement complétés et approuvés comme susdit par les dits commissaires.

Et pour l'exécution de ces présentes les dites parties ont élu domicile en leurs résidences respectives, savoir : le dit François Baby à sa résidence actuelle et les dits commissaires des travaux publics à Québec, auxquels lieux, etc. Car ainsi, etc.

Ainsi fait et passé à Québec, comme susdit, au bureau du département des travaux publics, au jour, mois et an susdits sous le numéro sept mil quatre cent cinq et les dites parties ensemble avec le dit Thomas A. Begly, écuyer, secrétaire du département des travaux publics à cet effet, et les dites parties ayant à ces présentes préalablement lues, mis et apposé leur seing et sceau ensemble avec nous dits notaires, en foi et témoignage des prémisses, signé sur l'original, restant de record dans le bureau de Joseph Petitclerc.

(Signé,)

F. BABY,

JEAN CHABOT,

Commissaire en chef des travaux publics,

“

HAMILTON H. KILLALY,

Assistant commissaire des travaux publics,

“

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics,

“

CHS. PARENT,

Notaire public,

“

JOS. PETITCLERC,

Notaire public.

(Vraie copie,)

(Signé,)

Jos. PETITCLERC,

Notaire public.

Le douzième jour d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois, devant nous notaires publics, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada, appelée Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, sont personnellement venus et comparus François Baby, de la cité de Québec, écuyer, de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable commissaire des travaux publics de la province du Canada, résidant dans la cité de Québec, de la seconde part, lesquelles personnes devant nous les dits notaires ont fait les arrangements, déclarations et marchés suivants, c'est-à-savoir :

Le dit François Baby, a promis et par ses présentes promet, s'engage et s'oblige lui-même, ses héritiers et successeurs pour et en faveur des dits commissaires des travaux publics, par le présent acceptant au nom et pour sa dite majesté, ses héritiers et successeurs à faire, finir et compléter d'une manière solide et en hommes de l'art, tous les ouvrages requis et nécessaires pour faire, finir et compléter une addition à ce qui doit être fait à la jetée qui est maintenant en construction à l'endroit communément appelé la Pointe aux Originaux, en bas de Québec sur la rive sud du fleuve St. Laurent, et pour avoir et fournir tous les outils nécessaires, matériaux, instruments, bateaux, bacs, mécanis-

me et travaux pour l'achèvement entier des travaux requis pour la dite addition, et le dit François Baby, a promis et promet et pour cela s'engage et s'oblige de compléter et livrer les dits travaux à ou après le premier de juillet, en l'année mil huit cent cinquante-quatre, à l'entière satisfaction des dits commissaires des travaux publics, sous la direction de l'ingénieur ou surintendant employé par eux les dits commissaires.

Le présent contrat est ainsi fait pour et en considération de toutes les conditions, prix, restrictions et réserves exposées et contenues dans certains contrats faits entre le dit François Baby et les dits commissaires des travaux publics pour les jetées sur le côté nord de la rivière St. Laurent, savoir : dans les paroisses des Eboulements et Malbaie, dûment exécuté et passé à Québec devant A. B. Sirois et son confrère, notaires, le dix-neuvième jour d'avril mil huit cent cinquante-deux, avec l'addition et condition que le dit François Baby aura droit et les dits commissaires lui accorderont un montant équitable pour l'augmentation des prix et matériaux et de la main-d'œuvre tels qu'ils sont actuellement au temps du contrat actuel comparés à ce qu'ils étaient lors des contrats susdits, laquelle dite augmentation sera constatée par les dits commissaires des travaux publics, excepté en outre le bois de charpente, le fer et la pierre pour lesquels matériaux les dits commissaires des travaux publics, ont promis et promettent et s'obligent pour cela à payer au dit François Baby, les prix suivants, savoir : dix deniers pour chaque pied de bois de charpente, cinq deniers courant pour chaque livre de fer, et un louis deux chelins et six deniers courant, pour chaque toise de pierre à être employé en addition à la dite jetée maintenant en construction à la Pointe aux Orignaux comme susdit, et le paiement du prix et fourniture des matériaux pour les dits travaux sera fait au dit François Baby par les dits commissaires agissant comme susdit au temps et aux termes et aux conditions mentionnées et expliquées dans les contrats ci-dessus mentionnés du 19^e jour d'avril 1852 ; mais il sera néanmoins loisible aux dits commissaires agissant comme susdit de retenir au dit François Baby et de garder vingt pour cent sur le montant des estimations jusqu'au parfait achèvement des travaux, et l'acceptation d'iceux par les dits commissaires ; lesquels dits vingt pour cent ainsi retenus et gardés seront payés avec le dernier versement tel que mentionné et aux termes contenus dans le susdit contrat du 19 avril 1852, savoir : dans les dix jours après que l'ingénieur ou officier en charge aura remis aux commissaires son estimation définitive des travaux parachevés et des matériaux fournis, avec mesurages et poids détaillés, et son certificat que les travaux ont été complètement finis et terminés aussitôt que les commissaires auront approuvé et accepté les travaux, lesquels dits vingt pour cent ainsi gardés et retenus constitueront la garantie que le dit François Baby fera et fournira bien et dûment les travaux et matériaux qu'il s'engage à faire et fournir comme susdit pour iceux, et seront payés comme susdit au parachevant des dits travaux ; étant bien entendu que tous les travaux et tous les outils, matériaux et instruments d'aucune espèce resteront au risque du dit François Baby qui en sera responsable jusqu'à ce que les dits travaux soient finalement complétés et approuvés comme susdit par les dits commissaires.

Et pour l'exécution de ces présentes les dits parties ont élu domicile en leurs résidences respectives, savoir : le dit François Baby à sa résidence actuelle, et les dits commissaires au bureau des travaux publics à Québec. Auxquels lieux, etc. Car ainsi, etc.

Ainsi fait et passé à Québec comme susdit, au bureau du département des travaux publics, les jour, mois et an susdits sous le numéro sept mille quatre cent six. Et les dites parties ensemble avec le dit Thomas A. Begly, écuyer, secrétaire du département des travaux publics à cet effet aussi présent, et les dites parties ayant à ces présentes, préalablement lues, mis et apposé leur seing et sceau

ensemble avec nous dits notaires, en foi et témoignage des prémisses; signé sur l'original, restant de record dans le bureau de Joseph Petite.erc.

(Signé,)

F. BABY,

JEAN CHABOT,

Commissaire en chef des travaux publics,

“

HAMILTON H. KILLALY,

Assistant commissaire des travaux publics,

“

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics,

“

CHS. PARENT,

Notaire public,

“

JOS. PETITCLERC,

Notaire public.

(Vraie copie,)

(Signé,)

JOS. PETITCLERC,

Notaire public.

SOUMISSIONS POUR DES STEAMERS REMORQUEURS EN BAS DE QUÉBEC.

A l'honorable commissaire en chef des travaux publics, Québec.

MONTREAL, 12 décembre 1853.

MONSIEUR,—Conformément à l'annonce de votre département à la date du 23 novembre, je prends la liberté d'offrir le “ Princess Royal ” comme un steamer bon et capable de remorquer des vaisseaux entre les ports de Québec et du Bic, lequel, s'il est admis, sera immédiatement après l'ouverture de la navigation placé sur la route et continuera toute la saison à faire le service suivant les exigences du commerce et conformément à toutes règles raisonnables qui pourront être prescrites par votre département, moyennant, comme considération, les taux indiqués dans le tarif ci-annexé payables par tous vaisseaux demandant de l'aide ou à être remorqués, et une somme additionnelle de quinze cents louis pour chaque année pendant trois ans, payable par votre département, aux époques ordinaires en pareil cas. La machine du steamer est en bon état, les cylindres de 46 pouces diamètre et 10 pieds de piston, l'arbre et la manivelle en fer battu, et tout ce qui paraissait avoir souffert de l'usure ayant été remplacé en 1851. La chaudière à pareillement été remplacée par une autre de l'espèce la plus approuvée et peut produire 45 pouces de vapeur. La coque du vaisseau paraîtra aussi après examen, parfaitement bonne et capable de résister à la mer et propre à la navigation de ce service. Si la présente soumission est favorablement accueillie par votre département, je serai prêt à demander à commencer le contrat et donner toutes les garanties nécessaires pour l'accomplissement de ce contrat.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

HUGH McLENNAN.

Nous consentons à nous porter cautions à l'accomplissement de la présente soumission.

(Signé,)

DONALD BETHUNE,
JAMES COTTON.

PROJET DE TARIF des taux exigibles pour le remorquage des vaisseaux entre
Québec et le Bic.

Largeur de Bau.	Tirant d'eau.															
	Pied.	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
20.....	3 8	3 10	4 0	4 3	4 6	4 10	5 2	5 7	6 0	6 6	7 0	7 7	8 2	8 10	9 6	
21.....	3 10	4 0	4 2	4 5	4 9	5 1	5 6	5 10	6 5	6 10	7 6	8 1	8 9	9 5	10 0	
22.....	4 0	4 2	4 4	4 8	5 0	5 5	5 9	6 4	6 9	7 5	8 0	8 8	9 4	9 10	10 7	
23.....	4 2	4 4	4 7	4 10	5 4	5 8	6 3	6 8	7 4	8 0	8 7	9 3	9 8	10 4	10 10	
24.....	4 4	4 7	4 9	5 5	5 9	6 3	6 9	7 4	8 0	8 7	9 0	9 8	10 2	10 11	11 4	
25.....	4 7	4 9	5 5	5 8	6 3	6 8	7 3	7 10	8 5	9 0	9 5	10 0	10 4	11 0	11 8	
26.....	5 0	5 5	5 10	6 3	6 8	7 2	7 9	8 4	8 10	9 3	9 10	10 3	10 8	11 3	12 0	
27.....	5 5	5 10	6 3	6 8	7 1	7 6	8 0	8 5	9 0	9 6	10 0	10 6	11 1	11 6	12 0	
28.....	5 10	6 3	6 9	7 0	7 6	8 0	8 6	9 0	9 6	10 0	10 6	11 0	11 6	12 0	12 6	
29.....	6 4	6 10	7 3	7 6	7 11	8 5	8 11	9 5	9 11	10 5	10 11	11 5	11 11	12 5	13 0	
30.....	6 9	7 0	7 3	7 7	8 0	8 6	9 0	9 8	10 10	11 4	11 10	12 4	13 0	13 8		
31.....	7 0	7 3	7 6	7 10	8 4	8 10	9 6	10 0	10 6	11 1	11 8	12 9	13 5	14 0		
32.....	7 2	7 4	7 8	8 1	8 7	9 3	9 9	10 4	10 11	11 6	12 0	12 6	13 2	13 7	14 5	
33.....	7 4	7 8	8 1	8 7	9 2	9 8	10 0	10 6	11 4	11 11	12 6	13 0	13 6	14 1	15 0	

Le tarif susdit ne s'applique qu'au remorquage de vaisseaux qui laissent de bons ancrages ou les bassins. Si le contrat exige que le steamer se porte au secours des vaisseaux en détresse, il sera exigé £12 10s. pour les retards, qui en résulteront, à moins que ce temps n'excède quatre heures, auquel il sera chargé sur le pieds de £45 par 24 heures et ainsi de suite par jour pour chaque jour que le steamer pourra être employé à l'assistance des vaisseaux.

(Signé,)

HUGH McLENNAN.

MONTREAL, 19 décembre 1853.

MONSIEUR,—Relativement à l'annonce du bureau des travaux publics, demandant des soumissions pour le service de steamers employés à remorquer les vaisseaux au-dessous de Québec, nous avons l'honneur de remarquer qu'il n'y a dans ce moment sur le fleuve aucun vaisseau à vapeur de l'espèce ou forme demandée et qu'il ne peut s'en construire à temps pour le printemps prochain.

L'*Alliance*, bâti par nous et vendu à M. John Wilson, a beaucoup moins que 250 chevaux de force, et ce vaisseau pas plus qu'aucun autre de sa construction n'est propre à aller en bas de Québec en aucun temps, et encore moins durant les tempêtes du printemps ou de l'automne et dans les glaces.

Nous sommes d'opinion, et cela d'après une longue expérience, que les steamers destinés à remorquer des vaisseaux en bas de Québec, devraient être bâtis en fer et à hélice. Ce devrait être des vaisseaux régulièrement bâtis pour la mer, avec leurs machines, leurs chaudières et leur combustible sous le pont et capable de descendre dans le golfe, s'il le fallait en aucun temps. L'objet de les avoir en fer et à hélice, est que pendant qu'ils sont suffisants sous tous les rapports, ils sont supérieurs au-delà de toute comparaison dans les glaces qui ne peuvent ni les percer ni en briser les roues comme cela arriverait inévitablement pour les steamers à roues en bois. Deux steamers en fer à hélices, tels que ceux que nous mentionnons, auraient pu sauver la plupart des vaisseaux que les glaces ont fait périr cette automne, pendant que les steamers en bois n'auraient pas osé s'y montrer.

Nous proposons donc de construire pour le service requis deux steamers à hélice en fer et capables d'aller à la mer, et qui seront prêts vers le 10 avril 1855 ou plutôt s'il est possible ; chaque vaisseau devant avoir 160 à 170 pieds de long, 30 pieds de large et 16 à 17 pieds de profondeur, et chaque vaisseau devant avoir deux engins avec cylindres de 66 pouces de diamètre et 4 à 5 pieds de piston, tournant avec hélice de 10 à 10½ pieds de diamètre, ce qui lui donnera assez de force pour effectuer aucun service. Des vaisseaux de cette espèce coûteront environ £25,000 chaque et leurs dépenses annuelles, sans y comprendre l'usure ni l'intérêt sur le capital, seront d'environ £6,000 chaque. Nous ne croyons pas qu'ils seront grandement occupés dans d'autre temps que dans l'automne, et nous doutons si tout le gain d'une année se montera à £2,500 chaque, ce qui ne donnerait que 10 pour cent sur le capital et ne suffirait point pour payer l'usure et l'intérêt seulement.

Ci-suit l'échelle des taux de remorquage que nous nous proposons de demander, le terminus supérieur se trouvant à Québec.

Grosse Ile et au-dessus.....	1s. 3d.	par pied, par mille	} Le remorquage de descente sera en la même proportion. Toute fraction d'un pied sera chargée comme un pied et le plus grand tirant d'eau sera pris.
L'Ile aux Grues et au-dessous de la			
Grosse Ile.....	1s. 2d.	“ “	
Le Phare des Pilliers et au-dessous de l'Ile aux Grues.....	1s. 1d.	“ “	
Pointe St. Roch et au-dessous des Pilliers.....	1s.	“ “	
Kamouraska et au-dessous de la Pte. St. Roch.....	11d.	“ “	
Pot-à-l'eau-de-vie et au-dessous de Kamouraska.....	10d.	“ “	
Au-dessous du Pot-à-l'eau-de-vie...	9d.	“ “	

Les vaisseaux naufragés, échoués ou remplis d'eau seront matière à arrangement et dans tous les cas de retard, il sera payé une allocation extra en proportion du temps perdu.

En addition aux charges ci-dessus pour service exécuté, nous nous attendons à ce que le gouvernement nous accordera six mille louis par année pour chaque vaisseau pendant trois ans, sur contrat ; cinq mille cinq cent louis pour chaque vaisseau si le contrat est pour cinq ans, ou cinq mille louis par année pour chaque vaisseau si le contrat est pour sept ans.

Le paiement de la première année devrait être fait d'avance aussitôt que les vaisseaux seront à flot dans le havre de Québec et prêts à faire le service ; et les paiements suivants devraient être faits, moitié le premier jour de mai, et l'autre moitié le premier jour de novembre de chaque année.

Nous suggérerions qu'un vaisseau restât en bas, à la rivière du Loup ou aux environs ou se trouve une station de télégraphe quand il ne serait pas employé, et l'autre serait à Québec ; les vaisseaux seraient pris à la remorque suivant l'ordre de leur demande.

S'il fallait plus de deux steamers, il nous faudrait neuf mois d'avis avant de les pouvoir avoir prêts pour le service.

Si cette soumission est acceptée, la durée du contrat devra être mentionnée dans l'acceptation.

(Signé,) EDMONDSTON, ALLAN ET CIE.

QUEBEC, 22 décembre 1853.

MONSIEUR,—Le soussigné propose d'entreprendre de fournir des bateaux remorqueurs pour le service de la navigation au-dessous de Québec, suivant aucun des arrangements suivants, si le département est disposé à les accepter, savoir :

1. Si l'on me donne assez de temps pour construire des vaisseaux munis des machines de la force nécessaire et prêts au service, disons le 1er août prochain, ou plutôt s'il est possible.

2. S'il est possible d'avoir dans les Etats-Unis ou dans la Grande-Bretagne, à un prix raisonnable, des vaisseaux tous faits et ayant la force nécessaire au service, j'entreprendrais de commencer ce printemps.

3. Si le département veut me permettre d'employer pour le service de la saison de 1854 les vaisseaux les plus convenables que je pourrai trouver, je m'engage à fournir pour l'année suivante les vaisseaux que le département pourra exiger.

Je suis prêt, avec aucun des arrangements mentionnés plus haut, à passer un contrat pour le service requis aux conditions suivantes :

1. Le département des travaux publics avancera les neuf dixièmes du montant requis pour l'achat ou la construction des vaisseaux, dix pour cent par année sur ces avances avec l'intérêt devant être retenus entre les mains du département, jusqu'à ce que le tout soit payé.

2. Le département paiera à l'entrepreneur la somme de £7500 de bonus pour chaque vaisseau par année pour remplir le devoir sous le tarif suivant :

REMORQUE DE MONTEE.

Tonnage.	9	Chaque pied additionnel.	Tonnage.	9	Chaque pied additionnel.	Tonnage.	9	Chaque pied additionnel.
300 a 400	33 6 8	3 6 8	600 a 700	38 6 8	4 11 8	900 a 1000	43 4 0	6 0 0
400 a 500	35 0 0	3 15 0	700 a 800	40 0 0	4 16 0	1000 a 1100	45 0 0	7 0 0
500 a 600	36 13 4	4 3 4	800 a 900	41 12 0	5 4 0	1100 a 1200	47 0 0	7 10 0

1200 tons et plus pour 9 pied, £50, et £8 5s., chaque pied additionnel.

Tout vaisseau prenant le steamer à aucune distance intermédiaire entre le Bic et le Pot-à-l'eau-de-vie, paiera la remorque complète de même que s'il eut été remorqué depuis le Bic. S'il est pris en remorque en aucun endroit entre le Pot-à-l'eau-de-vie et la pointe de St. Roch, il paiera les deux tiers de la remorque. S'il est pris entre la pointe St. Roch et l'Île aux Grues, il paiera la moitié de la remorque ; s'il est pris entre l'Île aux Grues et Québec, il n'en paiera qu'un tiers.

Le prix de la remorque de descente sera de la moitié de celui de la remorque de montée, mais tout vaisseau pris à la remorque au-dessus de l'Île aux Grues paiera pour toute la distance.

Comme la saison de la navigation peut être considérée close le 25 novembre, toute remorque à faire après cette date, le sera d'après un arrangement pris entre les parties intéressées.

Les maîtres des vaisseaux auront à fournir les amarres de touée et les haussières.

Il ne sera pas chargé moins de 9 pieds de tirant d'eau.

Un plus grand tirant d'eau sera pris d'après le mesurage.

Si les maîtres des steamers, pour aucune juste raison, croient nécessaire de laisser un vaisseau ou des vaisseaux, il ne sera pas fait de réduction dans le prix de remorque, pourvu que le vaisseau ou vaisseaux soient repris à la première occasion.

Tous les pilotages seront payés par les maîtres ou consignataires des vaisseaux remorqués.

Dans le cas où un vaisseau échouerait pendant qu'il est à la remorque, par la faute de son pilote, il sera payé un prix raisonnable pour les retards et aussi pour le fret qui en sera déchargé, si cela devient nécessaire. Le propriétaire ne sera pas responsable des dommages qui pourront arriver aux vaisseaux ou aux cables, soit lorsqu'ils sont pris à la remorque, qu'ils sont remorqués ou lorsqu'ils sont abandonnés.

Si le contrat se prolonge à cinq années, il sera alloué six pour cent sur le bonus et sur le tarif, si, pour sept ans, 12½ pour cent. Si aucune des soumission qui précèdent sont acceptées, je fournirai des cautions irrécusables.

(Signé,) WILLIAM QUINN.

A l'honorable Jean Chabot,
Commissaire des travaux publics.

QUEBEC, 22 décembre 1853.

MONSIEUR,—Conformément aux termes de l'annonce de votre département, en date du 22 novembre 1853 et intitulée, "Navigation du St. Laurent, au-dessous de Québec,—bateaux remorqueurs,"—j'offre de bâtir à Québec sans délai, et sous la direction et les spécifications des officiers du département, deux forts et puissants remorqueurs de pas moins de 250 chevaux chaque, vu que du Golfe au lac Huron on ne saurait trouver dans le moment de steamers propres à ce service.

Le département déterminera le prix de remorque par tonneau et je me soumettrai à tous les réglemens que le département pourra établir de temps en temps.

Ce service sera fait pour et en considération d'un bonus de £7,965 par année pour ces deux remorqueurs et d'avances faites pour les construire, les dites avances avec l'intérêt annuel devant être assurées par voie de charge sur les remorqueurs et les polices d'assurance et aussi sur les deux autres steamers que je tiendrai pour le double service de la ligne régulière de steamers qui visiteront tous les quais du gouvernement en bas de Québec sur les deux côtés du fleuve et qui remplaceront les remorqueurs quand il le faudra. Bien plus ces remorqueurs et les steamers descendront plus bas que le Bic pour faciliter les vaisseaux et secourir les naufragés lorsque le département le demandera, de manière qu'il y aura un service non interrompu jusqu'au golfe pour la remorque et l'assistance des naufragés. Je donnerai encore d'autres garanties, s'il est nécessaire.

Si le gouvernement aime mieux prélever lui-même les profits résultants de la remorque des vaisseaux et des droits de sauvetage, s'il se réserve en un mot tous les profits des remorqueurs, alors je demanderai un bonus de £2,498 par année pour le service de ces deux remorqueurs.

Nulle différence pour 3, 5 ou 7 ans, mais j'aimerais mieux 7 ans. Les 3e et 4e remorqueurs aux mêmes conditions que les deux premiers.

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

(Signé,) F. BABY.

A l'honorable commissaire en chef des travaux publics.

QUÉBEC, 10 novembre 1853.

MONSIEUR,—Apprenant que l'on a maintenant sous considération des projets d'établir des remorqueurs à vapeur pour touer les vaisseaux depuis le golfe jusqu'à Québec, j'aimerais à dire respectueusement aux honorables commissaires que je suis d'opinion que je puis prendre des arrangements à des termes aussi favorables qu'aucun autre soumissionnaire et que je puis le faire à l'avantage mutuel du gouvernement et de moi-même,—me trouvant maintenant engagé dans la construction de divers travaux de la plus grande importance pour le commerce et la navigation de la province, j'entends dire les divers phares au-dessous de Québec qui exigent le service d'un ou deux steamers de mer pour pouvoir être promptement terminés. Je donnerai au gouvernement les cautions les plus irrécusables pour les deniers qu'il m'avancera pour construire un vaisseau remorqueur convenable, aux termes auxquels on fait des avances aux personnes qui ont entrepris les steamers remorqueurs entre Montréal et Kingston; avec ce vaisseau je m'engagerai à arrêter régulièrement à tous les quais maintenant en voie de construction sur les deux côtés du fleuve en bas de Québec et il sera toujours prêt à assister ou remorquer les vaisseaux qui pourront en avoir besoin. La sûreté et l'épargne dans le temps qui en résulteraient seraient d'une grande importance pour encourager le commerce par la voie du St. Laurent, et le transport du fret. Je consentirais, comme de raison, à bâtir un vaisseau de l'espèce que voudrait le gouvernement; j'hypothéquerais ce vaisseau et donnerais aussi de bonnes sûretés pour le remboursement des avances, disons dans l'espace de dix années, ensemble avec l'intérêt annuel et l'assurance du vaisseau, à un prix de remorque qui pourrait être fixé par accord mutuel entre le gouvernement et moi. Si le principe général de cette proposition est accueilli, je me conformerai aux conditions et réglemens que le gouvernement pourra prescrire, et le vaisseau sera prêt à faire le service de la remorque au commencement de la saison de la navigation et restera sur la station pendant toute la saison, pour un bonus de quinze cents louis par année; et je suis sûr qu'après réflexion cette offre sera considérée comme très-modérée, si l'on tient compte de tous les risques et des avantages importants qui en résulteront. Dans l'espérance que les honorables commissaires voudront très-favorablement accueillir cette offre et m'accorder une prompte réponse,

Je suis,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

F. BABY.

T. A. Begly, écuyer,
Secrétaire des travaux publics,
Québec.

QUÉBEC, 30 décembre 1853.

MONSIEUR,—Je suis prêt à entrer en arrangement avec le gouvernement pour les remorqueurs, conformément aux termes de ma soumission du 22 du courant, à la condition qu'il me sera fait des avances si elles sont approuvées par le parlement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

F. BABY.

QUÉBEC, 17 janvier 1854.

MONSIEUR,—Je suis prêt à entrer en arrangement avec le gouvernement pour les remorqueurs, conformément aux termes de ma soumission du 22 du mois dernier, sans promesses d'avances, et ci-suit l'échelle des prix de remorque que je propose d'exiger, Québec étant le terminus supérieur.

Phare des Piliers et au-dessus.....	1s.	2d.	par pied par mille.
Kamouraska et au-dessous des Piliers.....	1s.	0d.	“ “
Pot à l'eau-de-vie et au-dessous de Kamouraska.	0s.	11d.	“ “
Au-dessous du Pot à l'eau-de-vie.....	0s.	9d.	“ “

La remorque de la descente suivant la même proportion.

Toutes les fractions d'un pied devant être chargées comme un pied, et le plus grand tirant d'eau devant être pris.

Aider les vaisseaux, soulager le naufragés, et retard pour iceux et droits de sauvetage, conformément au marché, s'il y a tel marché, si non je consens à laisser le *quantum meruit* et l'allocation convenable à être fixée par le département ou par des arbitres.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) F. BABY.

HAMILTON, 12 décembre, 1853.

MONSIEUR,—Relativement à une annonce de votre département datée le 23 du mois dernier, demandant des soumissions pour louer des vaisseaux, entre Québec et le Bic, je suis chargé par les propriétaires du steamer *Arabian*, de vous dire que dans les cas où vous ne réussiriez point à vous procurer des steamers en la manière que vous vous proposez, ils consentiront soit à vendre soit à nolisier l'*Arabian* au gouvernement, pensant que ce vaisseau est plus propre à cette fin qu'aucun autre que vous puissiez trouver dans le Haut-Canada.

L'*Arabian* est vieux de deux ans, a 180 pieds de long—36½ pieds de bau, et 12 pieds de calle. La coque est peut être la plus forte et la plus solide qui ait encore été bâtie en Canada, et coûte quelque chose de plus que cinq mille louis, c'est un steamer de mer, de première classe; Le cylindre a 48 pouces de large et 11 pieds de piston. Les chaudières (deux) ont chacune 23 pieds 9 pouces de long sur 9 pieds 9 pouces de face, et portent en toute sûreté 50 lbs. de vapeur au pouce carré. Les arbres sont en fer battu, de 13½ pouces dans le et les tirants sur les baux sont aussi en fer battu et pesent à peu près deux tonneaux. Le vaisseau et la machine ont été construits par le principal propriétaire pendant qu'il était en possession de la fonderie et du chantier de construction de Niagara, à la journée et sans égard quelconque aux dépenses. Le diamètre de sa roue est de 32 pieds, et son tirant d'eau alége est d'environ 7 pieds. Pour la vitesse ce vaisseau ne le cède à aucun autre vaisseau de sa longueur dans ces eaux. Le vaisseau a toujours été tenu en bon ordre, et la coque comme la machine peuvent supporter l'examen le plus stricte.

Le coût original a été de seize mille louis et le vaisseau ne pourrait pas être construit aujourd'hui pour moins de vingt mille. Soit qu'ils le vendent ou le nolisent, les propriétaires aimeraient mieux retenir les ameublements et enlever le salon supérieur, puisque rien de tout cela n'est utile dans le remorquage. Ils consentiront à le vendre pour quinze mille louis ou le nolisier pour cinq années sur

le pied de trois mille louis par année. D'après le mode américain de calculer, la force de la machine est d'environ trois cent quarante chevaux.

Tout en sollicitant une réponse aussitôt que possible,

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

WM. COLCLEUGH.

A l'honorable commissaire en chef des travaux publics,
Québec.

ETAT des travaux faits par François Baby, écuyer, aux quais en bas de Québec.

L'Islet.....	£24,545	19	3
Rimouski.....	15,821	10	4
Rivière du Loup.....	31,405	16	4½
Pointe aux Orignaux.....	29,883	1	11½
Les Eboulements.....	14,578	2	9
Berthier.....	7,791	17	1
Malbaie.....	7,106	2	3
	£131,132	10	0

QUEBEC, 2 janvier 1853.

MONSIEUR,—Dans mes soumissions pour les bateaux remorqueurs, j'ai inséré pour condition que le gouvernement ferait l'avance de certains montants destinés à acheter ou construire les vaisseaux nécessaires, je demande maintenant à retirer cette condition, afin que ma soumission soit conforme à l'annonce du gouvernement.

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

(Signé,) WILLIAM QUINN.

A l'honorable Jean Chabot,
Commissaire du département des travaux publics.

Le quatrième jour de septembre, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent cinquante-quatre, devant nous les notaires publics soussignés, dûment admis et assermentés, dans et pour cette partie de la province du Canada ci-devant appelée Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, sont personnellement comparus François Baby, écuyer, gentilhomme, résidant dans la cité de Québec, de la première part, et sa majesté la reine Victoria représentée à ces présentes par l'honorable Jean Chabot et l'honorable Hamilton Hartley Killaly, commissaires des travaux publics pour la province du Canada, résidant dans la cité de Québec, de seconde part; lesquelles dites parties en présence de nous dits notaires ont fait les stipulations, conditions et arrangements suivants, c'est-à-savoir:

Le dit François Baby s'est engagé et a promis et par les présentes s'engage et promet pour lui, ses hoirs et ayants causes, pour et en faveur de sa dite majesté ses héritiers et successeurs, d'établir et maintenir pendant l'espace et terme de

sept années à compter du 27^e jour de février dernier une ligne de remorqueurs à vapeur pour courir de Québec au Bic aux fins de remorquer et assister les vaisseaux qui montent ou descendent le fleuve St. Laurent et aux fins de soulager les naufragés lorsque le département des travaux publics l'ordonnera et prescrira et pour toutes les fins que prescriront les commissaires des travaux publics.

Et dans le but d'établir et maintenir la dite ligne de bateaux remorqueurs à vapeur entre Québec et le Bic comme susdit, le dit François Baby a promis et s'est obligé et par les présentes promet et s'oblige pour lui, ses hoirs et ayants causes à bâtir et construire à Québec, dans un temps raisonnable, à ses propres frais et dépens, d'une manière solide et digne d'hommes de l'art, deux bateaux à vapeur forts et puissants d'au moins deux cent cinquante chevaux chaque ; et par les présentes il promet et s'oblige à construire et compléter et finir les deux bateaux remorqueurs à vapeur sous la direction et surveillance des officiers compétents du département des travaux publics et à tous égards conformément aux spécifications qui pourront être préparées à cette fin par les commissaires des travaux publics ou par les officiers du dit département ; mais il est en outre convenu et agréé entre les parties que durant la construction des dits deux nouveaux remorqueurs à vapeur comme susdit, la ligne sera établie au moyen des steamers *Admiral* et *Advance*, avec l'assistance du *Doris* si cela est nécessaire.

Et le dit François Baby a promis et promet et s'oblige par ces présentes de fournir et procurer tous les matériaux requis et nécessaires pour la construction des susdits deux remorqueurs à vapeur et aussi toutes les machines à vapeur requises pour les dits bateaux et compléter et finir les dits deux remorqueurs à vapeur pour faire, à la satisfaction des dits commissaires des travaux publics à tous égards, le service le ou avant le 1^{er} jour d'août 1855.

Et aussitôt que les dits deux remorqueurs seront faits et construits, le dit François Baby s'est obligé et engagé et s'oblige et s'engage par les présentes lui, ses hoirs et ayants causes, à garder et maintenir durant le temps susdit une ligne de remorqueurs à vapeur qui courront entre Québec et le Bic pour aider aux vaisseaux et soulager les naufragés quand le département des travaux publics l'exigera, de manière qu'il y ait un service non interrompu pour la remorque et pour le soulagement des naufragés durant tout le temps susdit ; et le dit François Baby s'est engagé et obligé et s'oblige et s'engage par les présentes, lui, ses hoirs et ayants cause, à obéir et suivre durant tout le temps susdit toutes les ordres et instructions qu'il pourra recevoir de temps en temps du commissaire des travaux publics et de se conformer à tous les règlements qui de temps en temps seront établis par le département.

Et le dit François Baby s'est obligé et engagé et s'engage et s'oblige par les présentes à demander et exiger pour le touage des vaisseaux, Québec étant le terminus supérieur, les prix suivants, savoir : un chelin et deux deniers par pied pour chaque mille depuis le phare des Piliers et au-dessus ; un chelin courant par pied pour chaque mille de Kamouraska et au-dessous des phares des Piliers ; onze deniers courant par pied pour chaque mille en bas du Pot-à-l'eau-de-vie en montant, et les mêmes taux de remorque dans la même proportion en descendant de Québec, toutes les fractions d'un pied devant être chargées comme un pied et le plus grand tirant d'eau devant être pris.

Et il est expressément convenu et entendu par et entre les parties de la première part et sa majesté représentée comme susdit, que le dit François Baby aura droit d'être payé pour aider les vaisseaux, soulager les naufragés et pour les retards ou droits de sauvetage en résultant, suivant le marché fait entre lui et les propriétaires ou maîtres de vaisseaux, si marché est fait entre eux, si non, alors et dans ce cas le dit François Baby consent et s'engage par les présentes à laisser le *quantum meruit* et l'allocation à valoir à être fixé par le département des travaux publics ou par des arbitres pour aider les dits vaisseaux, soulager les naufragés et pour les retards et droits de sauvetage en résultant comme susdit.

Le présent contrat est ainsi fait pour et en considération d'un bonus de la somme de sept mille neuf cent soixante et cinq louis courant pour toute et chaque année de la durée du présent contrat pour les dits deux bateaux remorqueurs, laquelle dite somme d'argent sa majesté, représentée par les dits commissaires des travaux publics a promis, et convenu et promet et convient par les présentes de payer au dit François Baby ou à son ordre comme suit, en deux paiements égaux de trois mille neuf cent quatre vingt-deux louis dix chelins courant chaque, à être faits le premier au milieu de la saison et le second à la clôture de la navigation de toute et chaque année durant la durée du présent contrat.

Et en outre, le dit François Baby s'est obligé et engagé et, par les présentes, s'oblige et s'engage de tenir deux autres bâtiments à vapeur pour faire le double service d'une ligne de steamers s'arrêtant à tous les quais du gouvernement en bas de Québec, sur les deux rives du fleuve St. Laurent, le temps le permettant, et remplaçant les dits bateaux remorqueurs, quand il sera requis et nécessaire, aussitôt que les deux nouveaux bateaux à vapeur comme susdit seront construits et préparés pour le service vers le premier jour d'août 1855, comme ci-dessus déclaré.

Et il est convenu et conclu par et entre la partie de la première partie et sa majesté représentée comme susdit, que si le gouvernement de cette province, exige un ou deux autres remorqueurs à vapeur pour l'entretien ou l'extension de la dite ligne de remorquage entre Québec et le Bic, alors et au dit cas, le dit François Baby s'engage et s'oblige par le présent à faire et construire les dits autres remorqueurs à vapeur pour un bonus additionnel d'un même montant que celui déjà par le présent mentionné et aux mêmes conditions que ci-dessus mentionnées, pour toute et chaque année du terme qui pourra être fixé, le dit terme dépendant ne pouvant pas être de moins de cinq années.

Et pour assurer l'exécution et accomplissement fidèle du présent contrat de la part du dit François Baby, le dit François Baby a déclaré avoir vendu, cédé, transporté et aliéné et par ces présentes vend, cède, transporte et aliène, sous forme d'hypothèque, pour assurer le remboursement de la somme de cinq mille louis courant, ci-après mentionnée, à sa majesté la reine Victoria représentée comme susdit par les dits commissaires des travaux publics aussi présents, lesquels acceptent pour et au nom de sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, les soixante-quatre soixante-quatrièmes parts dans le steamer, bâtiment à vapeur ou vaisseau appelé "Admiral" qui est de cent dix $\frac{710}{3500}$ tonneaux, ensemble avec toute et chacune les machines, chaudières, mécanisme, roues, tuyaux, mats, voiles de beauprés, vergues, ancres, câbles, chaînes, grément, cordes, appareils, chaloupes, rames, ameublements, circonstances et dépendances quelconques du dit bâtiment à vapeur ou vaisseau y appartenant ou attenant en aucune façon, comme le tout se comporte actuellement; lequel dit bâtiment à vapeur appelé "Admiral" a été dument enregistré dans le port de Québec, le certificat d'enregistrement étant comme suit. —

No. $\frac{80}{1854}$. Numéro quatre-vingt.
Certificat d'enregistrement anglais.

Le présent est pour certifier que François Baby, de la cité de Québec, dans la province du Canada, ayant fait et souscrit la déclaration exigée par la loi, et ayant déclaré qu'il est propriétaire unique (dans les proportions spécifiées sur le dos des présentes,) du bâtiment ou vaisseau appelé "Admiral" de Québec qui est du port de cent dix $\frac{710}{3500}$ tons, et dont il est maître, et que le dit bâtiment ou vaisseau a été construit par la compagnie du havre et des bassins de Niagara dans l'année 1842, tel qu'il appert par le certificat No. 11, accordé à Toronto le 4 mai 1846, maintenant livré et cancelé sur transfert de propriété, et John Mackenzie, officier visiteur ayant certifié devant moi que le dit bâtiment ou vaisseau a un pont et deux mats, que sa longueur depuis la partie intérieure de la

poupe jusqu'à la partie antérieure de l'étambot en haut est de cent cinquante pieds cinq dixièmes, sa largeur à mi-longueur est de vingt pieds et sept dixièmes et sa profondeur à mi-vaisseau est de dix pieds deux dixièmes, qu'il est gréé en goëlette avec beaupré fixe, poupe carrée, bâti à carvelles, sans galerie, buste d'hommes pour éperon, que la charpente et les planchers sont en bois, que c'est un bâtiment à vapeur mû par des roues, avec chambre de la machine de soixante dix-huit pieds six dixièmes de longueur et cent soixante dix-neuf tonneaux, et le dit propriétaire soussigné ayant accepté et approuvé la description susdite, et ayant fourni caution valable suivant la loi, le dit vaisseau ou bâtiment appelé "Admiral" a été dûment enregistré au port de Québec.

Certifié sous mon seing à la maison de la douane au dit port de Québec, ce 14 septembre 1854.

(Signé,)

JOHN BRUCE,
Contrôleur.

Royaume-Uni.—No. 268, certificat d'enregistrement anglais, (copie No. 3) nouvel acte 5, Rmo. 1849.

Noms des divers propriétaires—le dit François Baby—soixante et quatre (64).	Nombre des soixante-quatrième parts possédées par chaque propriétaire.
---	--

(Signé,)

JOHN BRUCE,
Contrôleur.

La présente vente est ainsi faite par voie d'hypothèque pour assurer à sa majesté, ses héritiers et successeurs, l'exécution et accomplissement fidèle des clauses et conditions mentionnées dans le contrat précèdent de la part du dit François Baby, jusqu'au montant de £5,000 courant que le dit François Baby par les présentes déclare et confesse devoir à sa majesté, et que par les présentes il s'engage et s'oblige, pour lui ses hoirs et ayants causes, bien et dûment payer à sa dite majesté dans le cas seulement où il faillirait à exécuter et accomplir les clauses et conditions mentionnées et alléguées dans le dit contrat: et il est expressément convenu et conclu par et entre les dites parties qu'aussitôt que le dit François Baby aura rempli, à la satisfaction des dits commissaires des travaux publics, les clauses et conditions contenues dans le dit contrat ci-dessus mentionné, le présent acte de vente par voie d'hypothèque sera et deviendra nul et de nul effet pour toutes fins et intentions quelconques, et le dit François Baby deviendra seul et unique propriétaire du dit steamer ou vaisseau.

Et pour mieux assurer l'exécution et accomplissement du dit contrat, le dit François Baby promet et s'engage par le présent à faire assurer le dit steamer ou vaisseau appelé "Admiral" pour le montant de £5,000 courant et de renouveler la dite assurance chaque année jusqu'au parfait accomplissement du contrat, et de transporter et céder à sa majesté le montant de la dite assurance chaque année jusqu'au parfait accomplissement du dit contrat, et de transporter et céder à sa majesté le montant de l'assurance du dit steamer ou vaisseau, et de remettre entre les mains des dits commissaires des travaux publics la police ou les polices des dites assurances et le reçu ou les reçus de renouvellement d'iceux. Et pour l'exécution des présentes les parties ont élu domicile, savoir, le dit François Baby en sa demeure actuelle et les dits commissaires des travaux publics en leur bureau ou département des travaux publics à Québec, aux quels lieux, etc. Car ainsi, etc.

Ainsi fait et passé et scellé à Québec susdit, dans le bureau du département des travaux publics les jour, mois et an susdits mentionnés en premier lieu sous le numéro huit mille vingt, et les dites parties, ensemble avec Thomas A. Begly, écuyer,

secrétaire du département des travaux publics aussi présent, ont signé ensemble avec nous, dits notaires, après lecture faite.

Signé à l'original restant de record dans le bureau de Jos. Petitclerc, l'un des notaires soussignés.

(Signé,) J. CHABOT,
Commissaire en chef des travaux publics.

“ F. BABY,
“ HAMILTON H. KILLALY,
“ THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire des travaux publics.

(Signé,) CHARLES PARENT, N. P.

(Signé,) JOSEPH PETITCLERC, N. P.

22 septembre 1852.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre copie des instructions générales revisées et données au contre-maître chargé de la surveillance des quais, et aussi de vous informer que c'est l'intention d'élargir le quai aux Eboulements, de manière qu'il ait dans toute sa longueur la largeur qu'il a à la partie extérieure. Cet élargissement se pratiquera sur le côté Est du quai, sur lequel il y aura une rampe semblable à celle qui règne sur le côté ouest.

Vous verrez, d'après la copie des instructions générales transmises ici, que toutes les constructions doivent être en ouvrage plein, et elles vous serviront de gouverne dans tous les détails.

A la Malbaie, on propose d'ajouter à la tête du quai une longueur transversale de 80 pieds de long sur 40 de largeur, bien faite en une seule cage, suivant les inégalités du fonds, et avec des liens de travers sur toute la largeur, et la surface entière de la première partie du quai sera doublée en pièces de bois debout; et pour toutes ces choses, il vous sera cependant envoyé des instructions détaillées dans quelques jours.

On trouve à propos de caler et compléter cet automne cet ajouté que l'on fait à la tête du quai; mais avant de le commencer, vous vous assurerez bien si vous pouvez le faire avec certitude, autrement il serait plus prudent de ne pas le commencer cette année; car il est bien entendu que tous les risques de cet ouvrage, ainsi que ceux de l'élargissement du quai aux Eboulements, sont pour l'entrepreneur, qui est en conséquence tenu à en surveiller la solidité.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

F. Baby, écuyer,
Québec.

18 mai 1853.

MONSIEUR,—Relativement à vos lettres du 14 et du 16 du courant, concernant le parachèvement du quai sur la rive sud du fleuve St. Laurent en bas de Québec, je suis chargé par le commissaire en chef de dire qu'un rapport en conseil ayant été dressé par lui sur le sujet, il a été donné pouvoir de faire un con-

trat avec vous pour le parachèvement de ces quais, sur les bases contenues dans votre lettre du 16 du courant.

Un projet de contrat sera fait sans délai; mais dans l'intervalle, comme il est très important de ne point perdre un seul jour pour prendre les arrangements nécessaires à la reprise des travaux, il vous est libre, en attendant que le contrat se prépare, de procéder à la préparation des matériaux et de prendre les mesures que vous croirez propres à hâter les travaux.

L'officier du département a reçu les instructions de mesurer et marquer avec soin l'ouvrage fait jusqu'ici, afin de le tenir à part de celui que vous êtes maintenant sur le point de commencer, aussi bien que pour établir un règlement avec les anciens entrepreneurs.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

F. Baby, écuyer,
Québec.

6 juin 1853.

MONSIEUR,—J'ai ordre de vous informer que les commissaires acceptent vos propositions pour l'ouvrage additionnel au quai de la Malbaie, aux termes contenus dans votre lettre du 6 avril.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) T. A. BEGLY,
Secrétaire.

F. Baby, écuyer,
Québec.

26 août 1853.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer qu'autorisation a été obtenue d'ajouter 400 pieds de longueur au quai de la Rivière du Loup dont vous avez entrepris la construction, et pour de plus amples renseignements sur le sujet, j'ai à vous renvoyer à M. P. Gauvreau, qui vous donnera tous les renseignements nécessaires pour faire les travaux en question.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. A. BEGLY,
Secrétaire.

F. Baby, écuyer,
Québec.

QUÉBEC, 14 mai 1853.

MONSIEUR,—Je viens d'apprendre que MM. Rigney et Smith ont abandonné la construction des quais de la rive sud du St. Laurent; maintenant j'espère, monsieur, que la manière dont j'ai conduit les mêmes travaux sur la rive Nord

en vertu de mon contrat, et le contentement général qu'expriment tous ceux qui sont employés sous moi quant à la libéralité et à la ponctualité avec laquelle ils ont été payés, joint aux rapports favorables de tous les officiers du bureau qui ont visité tous mes travaux, seront bien accueillis par les honorables commissaires; et j'exposerai respectueusement que j'ose penser que pour cette raison, aussi bien qu'en conséquence de ce que ma soumission était la plus basse ensuite et de quelques louis seulement au-dessus de celles de MM. Rigney et Smith, j'ai droit à terminer ces travaux sur lesquels, si les honorables commissaires le décident, je mettrai un grand nombre d'hommes, de manière à les terminer sous le plus court délai possible et à la satisfaction des commissaires. Ils savent qu'il est survenu une hausse dans les prix du fer et de la main-d'œuvre, mais je veux bien laisser à la décision des officiers du département, le règlement de ces prix. Si les travaux me sont adjugés, je ne laisserai pas passer un seul jour sans commencer les opérations.

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

(Signé,) F. BABY.

Thos. A. Begley, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics,
Québec.

QUÉBEC, 16 mai 1853.

MESSIEURS,—Relativement à ma proposition du 14 mai, j'ai à faire l'ajouté suivant, savoir:—Je terminerai durant cette saison les quais de la rivière du Loup, de l'Islet et de Berthier, et l'année prochaine, le quai de la Pointe l'Orignal, aux prix stipulés dans ma première soumission pour les travaux du côté du nord, avec l'addition de tels prix extra auxquels les commissaires pourront trouver que j'ai droit, par suite de la hausse dans les prix actuels des matériaux et de la main-d'œuvre sur ceux qui régnaient à la date de ma soumission.

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

(Signé,) F. BABY.

Aux honorables commissaires des travaux publics,
Québec.

QUÉBEC, 6 avril 1853.

MONSIEUR,—Relativement aux prix de l'ouvrage pour l'ajouté à faire au quai de la Malbaie, j'ai l'honneur de dire que je ferai ces travaux pour les prix suivants:—Pour le bois de construction, 10d. le pied; le fer, 4d. par lb., et la pierre, 20s. la toise.

Je suis certain que vous considèrerez que ces prix sont très-raisonnables, et que l'augmentation légère que vous remarquerez dans les prix comparés à ceux du premier contrat se trouvera plus que justifiée par les faits suivants:

1. Le bois de construction est aujourd'hui de beaucoup plus cher qu'il n'était quand j'ai fait le contrat.

2. La saison pour le fer est presque passée, et je serai obligé de l'acheter sur les marchés.

3. Les gages ont énormément augmentés ; j'ai à payer 5s. pour cent de plus pour tous mes ouvriers et journaliers.

4. Les changements dans la spécification augmentent de beaucoup le prix de la main-d'œuvre.

5. Les cages qu'il y a maintenant à faire étant toutes construites, le bois qu'il faudra sortir devra être de bien plus grande longueur et, comme de raison, coûtera beaucoup plus.

6. Tout l'ouvrage sera fait à eau profonde et à plein courant.

7. Le fer a presque doublé de prix.

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

(Signé,)

F. BABY.

L'honorable H. H. Killaly,
Assistant commissaire des travaux publics, Québec.

QUEBEC, 22 août 1853.

MONSIEUR,—Je viens d'apprendre que MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage ont abandonné la construction du quai de Rimouski ; maintenant j'espère, monsieur que, la manière dont j'ai conduit les mêmes travaux sur la rive nord en vertu de mon contrat, et le contentement général qu'expriment tous ceux qui sont employés sous moi quant à la libéralité et à la ponctualité avec laquelle ils ont été payés, joint aux rapports favorables de tous les officiers du bureau qui ont visité mes travaux, seront bien accueillis par les honorables commissaires ; et j'exposerai respectueusement que j'ose penser que pour cette raison, aussi bien qu'en conséquence de ce que ma soumission était la plus basse ensuite de celles de MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, j'ai droit à terminer ces travaux sur lesquels, si les honorables commissaires le décident, je mettrai un grand nombre d'hommes de manière à les terminer sous le plus court délai possible et à la satisfaction des commissaires et des personnes dans cette partie de la province qui sont intéressés à ce que les travaux soient faits avec autant de promptitude que possible. Si les travaux me sont adjugés je ne laisserai pas passer un seul jour sans commencer les opérations.

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

(Signé,)

F. BABY.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics.

QUEBEC, 6 octobre 1853.

MONSIEUR,—Je consens à donner un prix définitif moyennant lequel je m'obligerai à faire tous les travaux ajoutés aux quais de la Pointe l'Original et l'Islet, à la pleine satisfaction du département, et attendre, pour être payé, que la législature ait fait des appropriations,—les prix fixes devant se régler sur ceux pour lesquels je fais actuellement les travaux et suivant les mesures cubes qui seront constatées par l'officier du département, lesquelles étant constatées et payées sur

le pied susdit donneront les sommes rondes pour lesquelles je ferai les travaux, car de cette manière les sommes rondes peuvent s'exprimer jusqu'aux fractions les plus minimales et si plus tard il y a un excédant dans la quantité je pourrai en être payé sur le même pied. Je ne mentionne cela que pour faire voir que l'officier du département pourra constater le montant dans une heure.

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

F. BABY.

A l'honorable Jean Chabot,
Commissaire des travaux publics.

QUEBEC, 10 octobre 1853.

MONSIEUR,—J'apprends qu'il a été fait pour les commissaires des mesurages approximatifs de la somme d'ouvrage contenu dans les extensions projetées des quais à l'Islet et à la Pointe l'Original et que l'on peut en connaître le coût probable. Je prends maintenant la liberté de vous dire que je suis prêt maintenant à procéder immédiatement à ces travaux à l'entière satisfaction du département et aux prix pour lesquels je fais maintenant les travaux à la Rivière du Loup, savoir : le bois, 10d. le pied ; le fer 5d. la livre ; la pierre, 22s. 6d. la toise.

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

F. BABY.

Au commissaire en chef des travaux publics.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

A une adresse de l'assemblée législative du 26 du mois dernier pour copie des documents relatifs aux phares au-dessous de Québec.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,
Québec, 29 mars 1855. }

Extrait d'un rapport de comité de l'honorable conseil exécutif, sur les affaires d'état, daté le 31 octobre 1853, approuvé par son excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le même jour.

Sur le rapport des commissaires des travaux publics, daté ce jour, annonçant qu'ils avaient fait préparer des plans de spécification des divers phares à construire dans le golfe St. Laurent, pour lesquels la législature a voté des deniers; et exposant que ces travaux exigeant une main-d'œuvre et une habileté toute particulière, il n'est pas expédient d'offrir le contrat au concours public, le département n'ayant déjà que trop évidemment éprouvé les dangers que présente cette manière d'agir, par les retards funestes et les dépenses extraordinaires qui en ont résulté. Ils demandent donc à être autorisés à passer un contrat pour la construction de ces phares, à conditions privées, se réservant un contrôle absolu sur les travaux.

Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

Certifié,

(Signé,)

WM. H. LEE,
Gref. Temp. de C. Ex.

Aux honorables commissaires des travaux publics.

Le dix-septième jour d'octobre, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-trois, devant nous les notaires publics soussignés, dûment admis et assermentés dans et pour la province du Canada, ci-devant appelée Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, sont personnellement venus et comparus François Baby, écuyer, gentilhomme, dans la cité de Québec, de la première part; et sa majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable Jean Chabot et Hamilton Hartley Killaly, commissaires des travaux publics pour la province du Canada, et de la cité de Québec, de la seconde part; lesquelles

dites parties, en la présence de nous dits notaires, ont fait les conventions et marchés suivants, c'est-à-savoir :

Le dit François Baby a promis et s'est engagé, et par les présentes promet et s'engage, lui, ses hoirs et ayants cause, vis-à-vis et en faveur des commissaires des travaux publics, les dits commissaires des travaux publics acceptant à ces présentes pour et au nom de sa majesté, ses héritiers et successeurs, de faire, exécuter et accomplir en une manière bonne, forte, solide et de main d'art, tous ouvrages de maçonnerie, de charpente et de menuiserie, et autres travaux requis et nécessaires dans la construction de deux phares, dont l'un sera placé sur l'île d'Anticosti, et l'autre à l'endroit appelé Cap Rosier dans la partie inférieure du fleuve St. Laurent, le dit François Baby ici présent, s'obligeant lui-même de faire et exécuter tous les dits travaux à la satisfaction et sous la direction des dits commissaires des travaux publics ou de l'officier nommé par eux pour diriger et surveiller les dits travaux, et faire les dits phares et les construire suivant les principes généralement tracés dans les plans qui restent de record dans le bureau des travaux publics, mais les dits commissaires auront le plein pouvoir et autorité de faire, durant le progrès des travaux, tous les changements et additions qu'ils, les dits commissaires, trouveront à propos de faire.

Et en outre, le dit François Baby par les présentes promet, s'engage et s'oblige d'avoir et fournir tous les outils, matériaux, instruments, bateaux, bacs, mécanisme et main-d'œuvre et autres choses généralement quelconques requises et nécessaires au parachèvement entier des travaux essentiels et à la construction des dits deux phares, lesquels matériaux seront de première classe et de qualité et description supérieures.

Et le dit François Baby a promis et s'est engagé et par les présentes promet et s'oblige de finir, compléter et délivrer tous les dits travaux le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent cinquante-quatre, à l'entière satisfaction des dits commissaires des travaux publics, sous la direction de l'ingénieur ou surintendant employé par eux ; le dit François Baby s'obligeant par les présentes de procéder sans délai à la préparation des matériaux requis pour les dits travaux.

Le présent contrat est ainsi fait pour et en considération des prix suivants, savoir : huit louis dix chelins courant pour chaque mille briques à feu qui sera employé dans les dites bâtisses, deux louis dix chelins courant pour poser la dite brique à feu dans le meilleur mortier, deux louis dix chelins courant pour chaque mille briques ordinaire qui y sera employée, y compris la pose d'icelle, deux louis courant pour toute et chaque toise de la meilleure maçonnerie de blocaille, trois chelins et six deniers courant pour tout et chaque pied en superficie de pierre de taille bien finie comme les allèges de fenêtre, les linteaux, etc., cinq chelins et six deniers courant pour toute et chaque verge d'excavation dans le roc, quinze deniers courant pour toute et chaque verge d'excavation dans l'argile pour les fondations des dits phares, et sept deniers et demie pour toute et chaque livre de fer employé dans les dites bâtisses, avec l'addition et condition que le dit François Baby aura droit, et les dits honorables commissaires agissant comme susdit promettent et s'engagent et s'obligent par le présent de lui allouer trente-trois et demi pour cent en plus et en sus des prix ci-dessus mentionnés en considération de la difficulté de faire les dits travaux dans leurs localités respectives, et les prix et taux de toute autre partie ou portion des dits travaux non mentionnés dans le présent seront déterminés par l'officier du département des travaux publics, et les paiements des dits travaux seront faits à mesure que l'ouvrage progressera de temps en temps sur le rapport ou certificat de l'officier du dit département, mais néanmoins il sera loisible aux dits commissaires (es travaux publics de garder du dit François Baby et retenir dix pour cent sur le montant de chaque estimation ou retenir jusqu'à parachèvement complet et définitif des dits travaux, et leur acceptation par les dits commissaires, lesquels dits dix pour cent retenus comme susdit seront payés et remis au dit François Baby avec le dernier paiement qui lui sera fait sur les dits tra-

vaux, sur le rapport de l'officier du dit département, et aussitôt que le dit officier aura remis son estimation final des travaux faits et matériaux fournis, avec mesurage et pesanteurs détaillés, et son certificat que les travaux ont été complètement terminés et finis aussitôt que les dits commissaires auront accepté et approuvé les travaux.

Et le dit François Baby s'engage et s'oblige par le présent de construire chacun des dits phares aux lieux qui lui seront indiqués par l'assistant commissaires des travaux publics ou telle personne qui sera nommée à cette fin, et tous les travaux et matériaux devront rester aux risques de l'entrepreneur.

Et pour l'exécution des présentes, les parties ont élu domicile, savoir, le dit entrepreneur en sa résidence actuelle, et les dits honorables commissaires au bureau des travaux publics à Québec, auxquels lieux, etc., car ainsi, etc. Fait et passé et scellé à Québec susdit, dans le bureau du département des travaux publics, les jour, mois et an susdits, sous le numéro sept mille quatre cent quinze. Et les dites parties et Thomas A. Begly, écuyer, secrétaire du département des travaux publics, à cette fin aussi présent, ont aux présentes préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures, avec nous dits notaires, en foi et témoignage des présentes: signé à l'original restant de record dans le bureau de Joseph Petitclerc, l'un des dits notaires.

(Signé,)

F. BABY,

J. CHABOT,

Commissaire en chef des travaux publics.

“

H. H. KILLALY,

Assist. commissaire des travaux publics.

“

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics.

“

J. PETITCLERC, N. P.

“

CHAS. PARENT, N. P.

Vraie copie, une note marginale approuvée est bonne.

J. PETITCLERC.

Le dixième jour de novembre, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent cinquante-trois, devant nous les soussignés notaires publics, résidant dans la cité de Québec, sont personnellement venus et comparus François Baby, écuyer, gentilhomme, résidant dans la cité de Québec, de la première part, et sa majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable Jean Chabot et Hamilton Hartly Killaly, commissaires des travaux publics pour la province du Canada, et de la cité de Québec, de la seconde part; lesquelles dites parties, en la présence de nous dits notaires, ont fait les conventions et marchés suivants, c'est-à-savoir:

Le dit François Baby a promis et s'est engagé et par les présentes promet et s'engage, lui, ses hoirs et ayants cause vis-à-vis et en faveur des dits commissaires des travaux publics, et acceptant pour et au nom de sa dite majesté, ses héritiers et successeurs, de faire, exécuter et accomplir en une manière bonne, forte, solide et d'homme de l'art tous ouvrages de maçonnerie, de charpenterie et de menuiserie et autres travaux requis et nécessaires dans la construction et érection de deux phares qui doivent être placés dans le détroit de Belle-Isle et ses environs; le dit François Baby ici présent, s'obligeant lui-même de faire et exécuter tous les dits travaux à la satisfaction et sous la direction des dits commissaires des travaux publics ou de l'officier nommé par eux pour diriger et

surveiller les dits travaux et faire les dits phares et la construction suivant les principes généralement tracés dans les plans qui restent de record dans le bureau des travaux publics, mais les dits commissaires auront le plein pouvoir et autorité de faire, durant le progrès des travaux, tous les changements et additions qu'ils, les dits commissaires, trouveront à propos de faire.

Et en outre, le dit François Baby par les présentes promet, s'engage et s'oblige d'avoir et fournir tous les outils, matériaux, instruments, bateaux, bacs, mécanisme et main-d'œuvre et autres choses généralement quelconques requises et nécessaires au parachèvement entier des travaux essentiels et à la construction des dits deux phares, lesquels matériaux seront de première classe et de qualité et description supérieure. Et le dit François Baby a promis et s'est engagé et par les présentes promet et s'oblige de finir, compléter et délivrer tous les dits travaux le ou avant le premier jour d'août, mil huit cent cinquante-quatre, à l'entière satisfaction des dits commissaires des travaux publics, sous la direction de l'ingénieur ou surintendant employé par eux; le dit François Baby s'obligeant par les présentes de procéder sans délai à la préparation des matériaux requis par les dits travaux.

Le présent contrat est ainsi fait pour et en considération des prix suivants, savoir; huit louis dix chelins courant pour chaque mille briques à feu qui sera employé dans les dites bâtisses, deux louis dix chelins courant pour poser la dite brique à feu dans le meilleur mortier, deux louis dix chelins courant pour chaque mille briques ordinaires qui y sera employée y compris la pose d'icelle, deux louis courant pour tout et chaque toise de la meilleure maçonnerie de blocaille, trois chelins et six deniers courant pour tout et chaque pied en superficie de pierre de taille bien finie comme les allèges de fenêtre, les linteaux, etc., cinq chelins et six deniers courant pour toute et chaque verge d'excavation dans le roc, quinze deniers courant pour toute et chaque verge d'excavation dans l'argile pour les fondations des dits phares, et sept deniers et demi pour toute et chaque livre de fer employé dans les dites bâtisses avec l'addition et condition que le dit François Baby aura droit, et les dits honorables commissaires agissant comme susdit promettent et s'engagent et s'obligent par le présent de lui allouer trente-trois et demi pour cent au plus et en sus des prix ci-dessus mentionnés en considération de la difficulté de faire les dits travaux dans leurs localités respectives, et les prix et taux de toute autre partie ou portion des dits travaux non mentionnée dans le présent seront déterminés par l'officier du département des travaux publics, et les paiements des dits travaux seront faits à mesure que l'ouvrage progressera de temps en temps sur le rapport ou certificat de l'officier du dit département, mais néanmoins il sera loisible aux dits commissaires des travaux publics de garder du dit François Baby et retenir dix pour cent sur le montant de chaque estimation ou le retenir jusqu'à parachèvement complet et définitif des dits travaux, et leur acceptation par les dits commissaires, lesquels dits dix pour cent retenus comme susdit seront payés et remis au dit François Baby avec le dernier paiement qui lui sera fait sur les dits travaux sur le rapport de l'officier du dit département, et aussitôt que le dit officier aura remis son estimation finale des travaux faits et matériaux fournis avec mesurage et pesanteurs détaillés et son certificat que les travaux ont été complètement terminés et finis, aussitôt que les dits commissaires auront accepté et approuvé les travaux.

Et le dit François Baby s'engage et s'oblige par le présent de construire chacun des dits phares aux lieux qui lui seront indiqués par l'assistant commissaire des travaux publics ou telle personne qui sera nommée à cette fin, et tous les travaux et matériaux devant rester aux risques de l'entrepreneur.

Et pour l'exécution des présentes, les parties ont élu domicile, savoir le dit entrepreneur en sa résidence actuelle, et les dits honorables commissaires au bureau des travaux publics à Québec, auxquels lieux, etc., car ainsi, etc.

Fait et passé et scellé à Québec susdit, dans le bureau du département des travaux publics, les jour, mois et an susdits, sous le numéro sept mille quatre

cent soixante. Et les dites parties et Thomas A. Belgly, écuyer, secrétaire du département des travaux publics, à cette fin aussi présent, ont, aux présentes préalablement lues suivant la loi, apposé et souscrit leurs noms et signatures, avec nous dits notaires, en foi et témoignage des présentes: signé à l'original restant de record dans le bureau de Joseph Petitclerc, l'un des dits notaires.

J. CHABOT,
Commissaire en chef des travaux publics.

HAMILTON H. KILLALY,
Assist. commissaire des travaux publics.

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire des travaux publics.

F. BABY,
CHAS. PARENT, N. P.
J. PETITCLERC, N. P.

Vraie copie, une note marginale approuvée est bonne.

JOS. PETITCLERC.

Spécification.

Pour la construction d'un phare et d'une maison de gardiens, au Cap Rosier, dans le golfe St. Laurent.

Le phare sera situé près de la pointe Est du Cap, à environ cinquante pieds en arrière du bord du Cap à l'entrée principale du Sud, ou du côté voisin de la baie. Les maisons du gardien seront reliées avec la tour et placées sur le côté voisin de la terre ferme, faisant front vers l'Ouest.

La tour aura 95 pieds de haut au-dessus du sol, et aura des fondations de 8 pieds au-dessous du sol, la face intérieure du mur devant être montée verticalement; la face extérieure en un talus uniforme à partir du rang d'en bas en montant; le diamètre intérieur devant être de 11 pieds, le diamètre extérieur devant être, à la base, de 25½ pieds, et au sommet de 17 pieds, à part une proportion de un pied 9 pouces formée par la couverture, et deux rangs immédiatement au-dessous. Les murs doivent être de 7 pieds 4½ pouces d'épaisseur à la fondation, 7 pieds 3 pouces à la surface du sol, et 3 pieds au plancher de l'étage supérieur.

La tour doit être divisée en neuf étages, en y comprenant le soubassement et la chambre des lumières; à chaque étage intermédiaire il sera percé une fenêtre alternativement de chaque côté de la tour.

Fondation.

La fondation de la tour sera creusée à la profondeur de 8 pieds au-dessous de la ligne du sol, ou à une plus grande profondeur s'il est nécessaire pour pouvoir donner à la maçonnerie un lit ferme et uniforme. La cave, sous la maison de résidence, aura sept pieds de profondeur, d'autres parties des fondations ne seront creusées que jusqu'au roc seulement ou à la profondeur qui suffira pour donner aux murs une assiette bonne et solide. Les matériaux d'extraits des excavations seront déposés dans les environs suivant que le prescrira la personne immédiatement chargée des travaux.

Maçonnerie de la Tour.

Les murs auront respectivement les dimensions et formes mentionnées aux plans et sections, la paroi intérieure et l'intérieur devant être en maçon-

nerie à blocaille de la meilleure espèce, l'extérieure depuis le rang de la base en montant devant être en brique à feu, une brique (ou 9 pouces) en profondeur avec boutisses à intervalles convenables s'étendant à l'intérieur, le mur dans toutes ses dimensions devant être à ciment-mortier.

Toutes les pierres employées dans l'ouvrage seront d'une pierre calcaire grise ou bleue d'une texture solide et compacte, exempte de toute marque de liaison ou autres défauts, de nature à résister à l'humidité et non susceptible d'être écrasée par la pression.

Soubassement de la Tour.

Après que les fondations auront été assez bien nivelées pour offrir une bonne assiette à la maçonnerie, il sera mis en plein mortier dans toute l'épaisseur du mur un rang de grandes pierres plates d'au moins sept pouces d'épaisseur et six pieds de lit. Les rangs du dessus auront au moins six pouces d'épaisseur et généralement pas moins de trois pieds de face, convenablement liées des deux côtés à l'intérieur et à l'extérieur et dans le centre du mur, placés à pas moins de 8 pieds de distance, dans chaque rang, toutes les pierres devant être placées de manière à reposer uniformément sur leurs lits et à former une liaison d'au moins six pouces avec le rang de dessous.

L'entrée au soubassement ou à la cave se pratiquera par une ouverture circulaire laissée dans le plancher, ce dernier consistant en une voute aplatie en briques, de douze pouces d'épaisseur à la ligne de naissance, saillant dans les murs latéraux et reliées par un noyau ou anneau en pierre de neuf pouces d'épaisseur et de 12 à 15 pouces de large, rayonnant horizontalement vers l'ouverture et verticalement vers la voute.

Maçonnerie en blocaille de la tour.

Elle consistera généralement en pierres de bonne grosseur, applaties et bien faites, n'ayant pas moins de 5 pouces d'épaisseur, posées en plein mortier sur leur face naturelle et la plus large, convenablement liées dessus et dessous les unes sur les autres dans tout le mur, avec les parois intérieures abattus ou nivelés à une ligne correspondant à la position qu'elles sont pour occuper dans l'ouvrage, un tiers de la voute de chaque rang devant être en parpaings, c'est-à-dire : avoir leur plus grande longueur s'étendant dans le mur, la profondeur de ces parpaings pour les premiers 30 pieds de la hauteur de la tour devant être d'au moins 3½ pieds, pour les 30 pieds suivants d'au moins 3 pieds, delà en montant peuvent varier de 2 pieds 9 pouces à 2 pieds de profondeur ; à mi-chemin entre les parpaings de la face intérieure, il doit y en avoir d'autres de même longueur, s'étendant à l'intérieur depuis la face extérieure en brique, surtout dans les premiers 50 pieds de la bâtisse.

Maisons de résidence.

Elles seront bâties en la forme et suivant les dimensions indiquées au plan, savoir 50 sur 24 pieds 4 pouces et 18 sur 20 pieds, avec murs latéraux de 12½ pieds de hauteur, disposées de manière à loger un gardien et sa famille et un assistant, chacun d'eux devant avoir une porte de dehors séparée, et une autre à l'intérieur se rattachant au passage qui mène à la tour, avec cave à provisions sous et entre les maisons respectives. Dans l'attique, les chambres seront éclairées par des ouvertures pratiquées à l'extrémité de l'édifice. Une cave à huile, avec entrée sur le côté Ouest sera pratiquée entre la tour et la partie principale des corps de logis.

Les caves auront 6½ pieds clairs de hauteur, les murs seront de 2 pieds et trois pouces d'épaisseur si ce n'est pour la partie qui se trouve sous le corps du logis où les murs n'auront que dix-huit pouces d'épaisseur.

Le principal étage aura $9\frac{1}{2}$ pieds de hauteur, l'attique $6\frac{1}{2}$ pieds, et les murs extérieurs 2 pieds d'épaisseur, y compris une face extérieure en brique à feu, d'une demie brique d'épaisseur.

Tous les murs (excepté les parties autrement désignées) seront en bonne maçonnerie à blocaille bien posée, étant bien assise et liée dans toute l'épaisseur du mur par de bons coins de liaison intérieure et extérieure aux angles intérieurs des portes et des fenêtres, aux cheminées et angles de la bâtisse, avec soin dans tous les cas d'effectuer une bonne liaison avec la façade en brique de l'extérieur, à tous les $2\frac{1}{2}$ pieds de hauteur il sera mis dans la surface intérieure du mur des blocs en bois de 3 pouces sur $1\frac{1}{2}$ pouces, auxquels pourront être cloués les bois de lattage.

Cheminées et âtres.

Les cheminées seront montées aux extrémités de la bâtisse, avec de bons tuyaux bordés en briques et convenablement nettoyés à mesure que les travaux avancent. Les jambages, les linteaux et foyer des âtres des cuisines devant être en pierre de taille ou en briques, si elles sont en briques il faudra renforcer l'arche de chacune au moyen d'une barre en fer de 3 pouces sur $\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur. Dans chaque cas les âtres seront convenablement entourés de devant de cheminées à moulures unies, et y il sera mis de bonne grues. Des pierres à tuyaux de poêle seront placées dans les autres appartements.

Les tiges de cheminées seront en briques projetant légèrement des deux côtés immédiatement au-dessus de l'inclinaison du pignon, et le chaperon formé d'une seule pierre d'au moins cinq pouces d'épaisseur, assez large pour projeter $3\frac{1}{2}$ pouces de chaque côté et dans laquelle seront pratiquées les issues.

Des pierres de biais de 12 pouces de long, et d'au moins 5 pouces d'épaisseur, insérées à 2 pouces de profondeur à l'intérieur, doivent être posées à la parois extérieure de chaque pignon, le pied de la pierre de biais devant être inséré dans l'écoinçon placé dans le mur aux décharges.

Ouvrages en pierre taillée et piquée.

La plinthe, les seuils et les alléges, la bande ou cordon dans le soubassement de la tour, les marches des perrons de porte, les pierres de biais aux pignons et les têtes de cheminées, les cheminées des maisons, le chaperon de la tour et le rang de pierre qui projette au-dessous, le mur, les escaliers et le plancher de l'appartement du phare, devront être en pierre de taille, convenablement redressée. Toute cette partie qui se relie au sommet de la tour doit être dressée de manière à ne point former de joints plus larges que 3-16e de pouces, et doit être posée et jointe au mastic pour un pouce environ en arrière de la face.

Rang de Plinthes.

S'étendra au tour de toute la bâtisse et excèdera d'un pouce et demi la ligne du mur au-dessus, et devra avoir de 12 à 18 pouces de hauteur; s'il a 12 pouces il doit être d'un seul rang, mais s'il en a 18, il peut être de deux rangs, toute cette partie environnant la tour devant avoir un lit de 14 à 20 pouces avec parpaings s'étendant dans le mur, celle des maisons devant avoir un lit de 7 à 9 pouces de long.

Il sera pratiqué pour les caves des ventilateurs dans le rang de plinthe et dans les murs, tel que représenté sur les plans.

Alléges.

Dans la tour les alléges auront 2 pieds de long, 15 pouces de large, dressées, bien faites et posées de manière à donner une marge de 6 pouces projetant un pouce au-delà de la ligne du mur.

Pour les maisons les alléges auront 3 pieds 8 pouces de long, 12 pouces de large et 4 $\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, dressées, posées et projetant ainsi que décrit pour les autres.

Perrons et seuils de porte.

Auront 3 pieds 8 pouces de long, 12 pouces de large et 6 pouces de profondeur ou la hauteur qui correspondra au rang de plinthe.

Chaperon de la tour, etc.

Le chaperon et les deux rangs projetant au-dessous auront chacun 14 et 15 pouces de hauteur formant ensemble une projection de 1 pied 9 pouces et posés en la manière indiquée dans les plans et sections. Le chaperon devant avoir 4 pieds et 9 pouces de lit et les joints rayonnant correctement vers la courbe, le lit de dessus devant être préparé pour résister au temps ou avoir une inclinaison en dehors d'un pouce et demi; les pierres devant être unies les unes aux autres par mortaises et emboitures et, s'il est nécessaire, chevillées au rang de dessous.

Le mur formant la base immédiate de la lanterne devra avoir 18 pouces d'épaisseur jusqu'à la hauteur de sept pieds et deux pouces au-dessus de plancher de l'appartement de la lumière, il sera composé de pierres de toute l'épaisseur, bien redressées sur chaque face et bien liées dans toute leur épaisseur avec arrêt d'eau posés entre les joints horizontaux et verticaux de chaque rang, et pour lesquels il doit être pratiqué des entailles dans les lits et les joints des pierres. Il sera fait dans le mur une porte qui donnera accès au dehors de la lanterne ainsi qu'un escalier tournant de deux pieds et demi de large en pierre de taille, à l'intérieur de l'appartement de la lumière, le plancher duquel sera une voûte plate en pierre de taille, liée ensemble par une clef de voûte centrale prise en queue d'aronde dans les côtés. Les dessins et le détail des travaux de tout l'étage supérieur de la tour seront fournis lorsque l'on aura constaté l'espèce et la dimension des pierres que peuvent fournir les carrières qui se trouvent dans le voisinage des travaux.

Ouvertures des portes et fenêtres.

La porte conduisant de la maison du gardien à la tour aura 3 pieds de large, 6 $\frac{1}{2}$ pieds de haut, voutée en pierre, avec bons coins liés en dehors et en dedans et rainure pour recevoir des doubles portes et leurs ferrures. La porte extérieure de la tour aura 7 pieds de haut et 3 pieds de large, voutée à l'extérieur en brique et à l'intérieur en pierre; les faces ou parois intérieures seront en briques de la façade extérieure, arrangés de manière à ce que la rainure destinée pour le cadre de la porte sera à plomb, laissant à la paroi 6 pouces de profondeur au sommet augmentant de largeur en descendant suivant l'inclinaison de la façade extérieure du mur. Les ouvertures des fenêtres dans la tour seront à l'intérieur voutées en pierre, et les angles de rayonnement seront tel qu'indiqué au plan. Les ouvertures des portes et des fenêtres des maisons de résidence auront de bons linteaux intérieurs d'au moins un pouce d'épaisseur pour chaque pied d'ouverture et avec une prise de mur d'au moins 12 pouces de chaque côté. Il sera formé des rainures intérieures au-dessus et de chaque côté de toutes les portes et fenêtres pour les cadres respectifs.

Ouvrages en briques.

Toute la brique employée à l'extérieur des ouvrages sera de la meilleure qualité de briques à feu anglaises posées par rangs horizontaux, excepté les arches liées à l'anglaise et bien rempli à chaque rang de mortier mêlé en la manière ci-après décrite et tous les joints de face bien tirés et piqués. Les parois en brique de la tour, tel que ci-dessus dit, seront d'une brique (9 pouces) d'épaisseur,

avec boutisses s'étendant dans le mur à tous les quatrième ou cinquième rangs, les parois extérieures des maisons de résidence seront d'une demi brique en profondeur avec boutisses s'étendant dans le mur à tous les trois ou quatre rangs ayant soin dans tous les cas de pratiquer de bons liens aux fenêtres, portes, cheminées et angles des diverses bâtisses.

Ordre des bâtisses.

Les murs doivent être montés aussi uniformément que possible et les pierres doivent être préparées de manière à convenir et bien remplir leurs lits avant d'être apportés sur le mur.

La façade en brique et l'ouvrage intérieur doivent dans tous les cas avancer simultanément et tous les joints verticaux d'un rang, qu'il soit en brique ou en pierre, doivent être convenablement remplis de mortier avant qu'un autre rang ne soit commencé et toutes les précautions doivent être prises pour tenir les murs exempts de terre, de boue, copeaux ou autres matériaux impropres, pendant que les travaux progressent.

Mortier.

Toute la maçonnerie et tous les ouvrages en brique des bâtisses respectives doivent être faits dans le meilleur ciment de Thorold ou Onondaga, mêlé avec de l'eau douce et du sable fin de sablonnière ou d'eau douce, en la proportion de deux parties de sable et une de ciment. Le ciment doit être fraîchement manufacturé et transporté sur les lieux dans des barils étanches, et durant le progrès des travaux protégé contre l'intempérie du temps dans des édifices convenables fournis par l'entrepreneur.

Si l'on ne peut obtenir à une distance raisonnable des travaux, du sable de sablonnière ou d'eau douce, on pourra se servir du sable de la mer, pourvu qu'il ait été exposé, pendant un temps considérable à l'action de l'atmosphère et bien lavé dans l'eau douce. Dans ce cas, le sable doit être immédiatement charroyé en dehors des atteintes de la mer, être souvent retourné, et avant d'être employé, mêlé dans une grande boîte avec de l'eau douce et brassé une fois au moins toutes les heures pendant trois heures, époque à laquelle l'eau doit être enlevée et une nouvelle quantité d'eau douce ajoutée, ce procédé doit se renouveler pas moins de trois fois avant que le sable soit fait en mortier.

Dans aucun cas l'eau de la mer ne doit être employée pour les travaux.

Si les commissaires des travaux publics, en aucun temps durant le progrès des travaux, le considèrent à propos, le mortier pour les murs des maisons de gardiens, l'étage du soubassement et les deux tiers en profondeur des murs intérieurs de la tour pourra être fait par parties égales de ciment et de chaux vive bien éteinte mêlée avec du sable, tel que ci-dessus prescrit.

OUVRAGES DE CHARPENTIERS ET DE MUNISIERS DANS LES RESIDENCES.

Solives et planchers.

Les solives doivent être de bon cèdre blanc, de 11 sur 4 pouces s'il est scié, et de 10 pouces d'épaisseur au petit bout s'il est équarri; posées à pas plus de 18 pouces l'une de l'autre et supportées au centre par une poutre des mêmes dimensions, appuyée sur maçonnerie sèche, s'il est besoin.

Les solives seront en pin, de 12 sur 3 à 18 pouces les unes des autres; des enchevêtrements seront faites aux cheminées de cuisine, aux ouvertures des cours et des escaliers.

Planchers.

Seront partout en planches de $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur, de bois bien sec et bien préparé, de pas plus de sept pouces de largeur, embouvetées et dégraissées, posées bien serrées et clouées à la solive dans le demaigrissement avec de bonnes pointes à plancher de vingt livres au mille.

Cloisons.

Seront composées de pièces de bois de 4 sur 4, placés à 12 pouces les uns des autres et insérées en haut en bas, dans une pièce de bois à rainure faite pour les recevoir ; dans l'appartement de l'assistant gardien, il sera fait dans la cloison une ouverture pour y recevoir un poêle.

Bois de colombage et latte.

Tous les murs extérieurs, excepté les caves, seront garnis de bois de colombage placés de 10 à 12 pouces les uns des autres, et les plafonds seront soufflés pour recevoir la latte, lesquelles avec les cloisons devront être recouverts sur les deux côtés de latte sciée ou fendue uniformément de pas moins d'un quart de pouce d'épaisseur, d'une longueur à couvrir deux ou plusieurs solives ou colombages et à croiser à chaque pied de largeur les solives ou colombages alternatifs.

Couronnement.

Les angles antérieures des fenêtres et les ouvertures extérieures des portes seront couronnées par une baguette d'un pouce assujettie aux liens.

La cuisine sera lambrissée en planches de pin de trois quarts de pouce, trois pieds six pouces de haut, couronnée au haut par une baguette de trois quarts de pouce. Dans les autres appartements, passages, etc., une plinthe avec baguette, neuf pouces de largeur, fera le tour des murs, cloisons et passages.

Portes.

Les portes du dehors, 7 sur 3, seront à quatre panneaux, avec montants de deux pouces, panneaux de $1\frac{1}{4}$ d'épaisseur, affleurant au dehors avec le joint à baguette, suspendues à de forts couplets en fer de $4\frac{1}{2}$, munies chacune d'une bonne serrure en bois à ressort fait à ordre, les cadres de portes, les arrêts et les garnitures devant être en pin et les seuils en chêne.

La porte extérieure de la tour devant être encadrée, faite, suspendue et garnie tel que ci-dessus décrit.

Il y aura six portes intérieures à quatre panneaux, $6\frac{1}{2}$ sur 3 pieds de large et 2 pouces d'épaisseur, suspendues à de forts couplets en fer de quatre pouces, munies de ressorts bien forts, cadres et couronnements convenables, et garnis aux deux côtés d'une architrave à baguette, 6 pouces de large.

Dans chacun des angles, entre les côtés de la tour et les maisons, il y aura une décharge, munie de tablettes, cadre de porte, arrêts, architraves unis à baguette et portes à panneaux, faites et suspendues comme les autres et munies de serrures convenables.

La porte de la tour, voisine des appartements du gardien, doit être à deux battants, chacun avec des montants de deux pouces d'épaisseur, avec panneaux, suspendues de manière à ouvrir en dehors sur des couplets de $3\frac{1}{2}$ pouces, avec ressort et loquet et le cadre assujétis dans des blocs pris dans le mur.

La porte intérieure sera en fer—les détails en seront fournis.

Portes et trappes de caves.

Une porte extérieure de $1\frac{1}{2}$ pouce, à deux battants, avec cadre de $5\frac{1}{2}$ sur 4 3 pouces de largeur, munie de fortes bandes, couplets en fer, loquets en bois, etc., double couvert et cadre ouvrant en dehors, (ouverture de 5 sur 4 pieds), renforcées

par de fortes bandes, couplets en fer, cadenas, anneau, poignée, etc. ; des pierres convenables ou marches en cèdres devront être aussi fournies et posées ; et une trappe à l'intérieur pour la cave à l'huile, 4 sur 2, 10 munie de bonnes pentures à bandes et anneau, et une trappe pour la cave de chaque gardien pareillement arrangée. La trappe à battant dans le soubassement de la tour devant être en fer.

Escaliers.

Seront faits, l'un pour la cave à l'huile, un pour la cave du gardien, unis, et un mieux fait pour l'attique de l'assistant gardien. Une suite d'escaliers unis de 3 pieds de large sur des supports en pin sera faite pour monter à l'attique du gardien, et au-dessous sera l'escalier descendant à la cave, tel qu'indiqué sur le plan.

Dans la cuisine du gardien il y aura un bassin en bois, doublé d'une feuille de plomb, d'où partira un conduit qui enlèvera les eaux à travers le mur ; un rayon de chassis en pin de deux pouces sera mis à l'intérieur des retraites de fenêtres qui pourront en avoir besoin.

Attique.

La face inférieure des chevrons et des liens sera lambrissée en planches d'un pouce, blanchies et emboutées, et l'attique divisée par des cloisons de planches de pin de 1½ pouces blanchies, dressées et emboutées, posées verticalement et bien clouées aux deux extrémités.

Fenêtres.

Seront des chassis français pour verres de 7 sur 9 chaque, chaque volet ayant deux couplets de 3 pouces, et chaque fenêtre ayant des poignées et targettes en fer faites par un forgeron—des doubles chassis seront aussi faits, et il sera pris des arrangements pour les poser solidement lorsqu'ils seront en usage. Les lumières au-dessus des portes des maisons seront en verres de 7 sur 9.

Les fenêtres dans la tour seront aussi adaptées aux verres de 7 sur 9, avec trois couplets et poignées et targettes en fer battu.

Toiture.

La hauteur du toit sera le tiers de la largeur de l'édifice, et les chevrons auront 7½ pouces de large au bas et 6 pouces au haut et 3½ pouces d'épaisseur, posés à 18 pouces les uns des autres, assujétis à 3½ pieds au-dessous du comble à des liens de traverse de 6½ sur 2½ et bien cloués dans une lisse de 8 sur 4 mise dans le mur. Le toit à être couvert en planches de pin de 1½ pouces bien sèches, blanchies et emboutées ou demi préparées, posées très rapprochées les unes des autres et clouées au chevron, une faitière bien solide y sera mise ainsi que de bonnes dalles appuyées sur des supports en fer posées sur le front et la profondeur de l'édifice avec tuyaux pour enlever l'eau.

La couverture extérieure sera en bonne ardoise anglaise ou la meilleure ardoise canadienne, de la dimension qui sera plus tard déterminée, bien préparée et assujettie à la planche au moyen de clous de zinc ou de cuivre, chaque partie étant convenablement liée surtout au bord du toit et aux rangs de parpaings et auront 3½ pouces de couvert aux dalles, en diminuant graduellement jusqu'à deux pouces et demi au faite. Il sera fait dans les cheminées et dans les murs de la tour des rainures dans lesquelles devront être introduits les bords des ardoisses et du bon mortier à ciment en formera la connexion, protégée de plus par une bonne feuille de plomb partout où il sera nécessaire.

Ouvrages en plâtre.

Tous les murs, plafonds, cloisons, etc., des maisons seront faits à trois couches de plâtre et les murs de la tour à deux couches de plâtre, de bonne chaux bien

éteinte convenablement préparé à poil long et frais, eau douce et bon sable de sablonnière ou d'eau douce.

Planchers de la tour.

Le second plancher de la tour sera à l'épreuve du feu et formé de solives entourés de fer de cinq pouces de large et trois huitièmes de pouce d'épaisseur, avec rebord au-dessus et au fonds de 2 pouces, et trois huitièmes de pouce d'épaisseur chaque, les solives devront être placées à 2 pieds 4 pouces les unes des autres et insérées dans le mur. Des entretoises en fer de cinq huitièmes de pouce carrés seront mises à 2 pieds les uns des autres entre les solives, ces entretoises devant être ployés de manière à porter sur le rebord d'en bas et recouvrir le bord supérieur des solives. Des cadres en fer carré de $\frac{1}{2}$ pouce à $1\frac{1}{2}$ pouce de distance les uns des autres, fixés aux entretoises au moyen d'un fil de laiton doivent être posés parallèlement aux solives, les espaces devront alors être remplis de plâtre de Paris jusqu'à une profondeur de $\frac{1}{2}$ pouce au-dessus du niveau des solives, et un plancher en brique, posé sur toute la surface. Tout le fer devra être peinturé avant d'être employé dans l'ouvrage, et l'on devra avoir soin de prendre les arrangements nécessaires pour l'ouverture des escaliers.

Escaliers.

Les escaliers auront $2\frac{1}{2}$ de large, seront en fer, les montants en fonte devront être de $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur, d'une largeur moyenne de huit pouces, perforée et non polie au sommet, chaque extrémité devant être insérée dans le mur, le centre et l'extrémité extérieure devant être appuyés sur des supports assujettis à des liens en fer battus et couronnés d'une lisse unie et d'une balustrade en fer.

Les plans et détails des planchers, escaliers et balustrades au sommet de la tour, etc., seront fournis.

Peintures.

Tous les ouvrages en bois des chassiss, les portes intérieures et extérieures, les lambrissages, etc., recevront trois bonnes couches de peinture blanche et d'huile.

L'entrepreneur se procurera et fournira tous les échaffaudages, outils, main-d'œuvre, ouvrage d'art et matériaux de quelque nature ou espèce quelconque nécessaires pour parachever les bâtisses suivant les dessins fournis et les plans projetés dans cette spécification, bien que tout ce qui peut être nécessaire pour terminer aucune partie de ces travaux, puisse n'avoir pas été particulièrement décrit ou indiqué sur les plans. Tous les dits matériaux et main-d'œuvre devant être de la meilleure classe et description dans leur nature respective, et tous les travaux en contemplation à l'entière satisfaction des commissaires des travaux publics, leur ingénieur ou la personne en ayant la charge immédiate le
jour de 1855.

N. B. La lanterne et appareil d'éclairage forment un contrat distinct.

(Signé,) JOHN PAGE,
Inspecteur des travaux publics.

Travaux publics,
Québec, 11 juillet 1854.

QUEBEC, 10 février 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'informer les honorables commissaires des travaux publics que, sur leur réquisition, j'ai visité et examiné les phares qui sont

maintenant en voie de construction en bas de Québec, au cap des Rosiers, à la pointe ouest d'Anticosti, à la pointe Amour, baie Forteau et à Belle-Isle, par François Baby, l'entrepreneur, et j'ai l'honneur de faire rapport comme suit :

Phare au cap des Rosiers.

Les fondations sont complètement creusées dans le roc vif, et les murs de fondation sont commencés et sont des murs de bonne maçonnerie forte et solide. Vous verrez, d'après le rapport ci-inclus des travaux faits et des matériaux fournis, qu'il a été fait bien peu de chose, cela vient de ce qu'il a été impossible de trouver la pierre et le sable nécessaires dans les environs du lieu où le phare se construit.

Après avoir visité les environs et les lieux à une grande distance de l'endroit où le phare doit être érigé, et après avoir pris tous les renseignements possibles, je suis d'opinion qu'il est absolument impossible de trouver la pierre et le sable nécessaires à la construction du phare, ailleurs que dans le bassin de Gaspé, distance de 36 milles du phare, et là on trouvera de la pierre et du sable en grande quantité et de la meilleure qualité; la pierre pourrait facilement être travaillée en mars et en avril et transportée en goëlette au cap des Rosiers à l'ouverture de la navigation.

Phare à la pointe ouest d'Anticosti.

Les fondations sont complètement creusées dans le roc vif et l'on a ouvert une grande carrière à un mille et demi du phare, cette carrière a été très dispendieuse à ouvrir, vu la grande quantité de terre et de pierre pourries qu'il a fallu enlever avant d'arriver à la bonne pierre. Cette carrière suffira pour fournir toute la pierre nécessaire à la construction du phare; 80 toises en ont déjà été extraites; c'est une pierre calcaire de bonne qualité, les couches en sont de 7 à 12 milles d'épaisseur, bien encaissée et assez grandes pour faire de la bonne maçonnerie. On a construit une grande bâtisse en bois pour y loger les ouvriers, ainsi qu'un magasin pour y déposer le ciment et les matériaux, et il y a été attaché une étable.

La maçonnerie n'a pas encore été commencée, vu qu'il n'y a pas de sable dans l'endroit ni de moyens de s'en procurer; il faudra le prendre à Mingan, distance de 36 milles du phare.

Phare à la pointe Amour, baie Forteau.

Les fondations sont creusées dans le roc vif, et deux grandes carrières ont été ouvertes en un endroit appelé l'Ance à Loup, à trois milles du phare. 70 toises de pierre ont été extraites de ces carrières qui sont avantageuses; la pierre est une espèce de pierre à sablon, bien encaissée et de grandes dimensions. Ces carrières paraissent devoir fournir plus de pierre qu'il n'en faudra; on a mis bien du temps et du travail à ouvrir un chemin du phare à la carrière, et aussi du phare à la baie Forteau ou les matériaux avaient été débarqués; on peut aussi avoir du bon sable à l'Ance à Loup. On a levé une grande bâtisse pour les ouvriers ainsi qu'un magasin pour le ciment et les matériaux et une étable.

Ayant trouvé à la baie Forteau les ouvriers qui avaient été envoyés à Belle-Isle, et la saison étant déjà avancée, je me décidai à rester à Forteau et y prendre tous les renseignements que je pourrais obtenir des hommes qui avaient été engagés pour Belle-Isle, dans le but de connaître les raisons qui les avaient empêchées de rester dans l'endroit où ils avaient été envoyés.

Il paraît qu'il leur fut impossible de trouver l'endroit désigné par M. Page et moi-même pour le phare et par conséquent ils ne purent commencer les travaux, tel que la côte ou le chemin, et après avoir fait des recherches pendant huit jours, ils s'étaient décidés à revenir à la baie Forteau, où ils avaient débarqué leur cargaison et passé le reste de la saison.

On découvre à chaque endroit des difficultés sérieuses qui viennent soit de l'absence de la pierre et du sable ou du danger qu'il y a à embarquer ou débarquer les cargaisons, ces différents endroits sont très exposés aux vents qui sont très fréquents et d'immenses brisants s'étendent du rivage à des distances considérables, tellement que les goëlettes sont constamment exposées à se voir briser en morceaux sur les rochers, ou ont à se mettre à l'abri dans de petites ances qui se trouvent quelques fois à de grandes distances pour y décharger les cargaisons ou y attendre un moment favorable pour revenir, ce qui cause dans l'un ou l'autre cas de grandes pertes de temps.

Ceci est arrivé à Anticosti; les goëlettes furent obligées de jeter l'ancre et de décharger dans l'ance de Gamache, 16 milles de la pointe Ouest, ce qui occasionna un charroyage dispendieux à la baie Forteau, les mêmes difficultés se sont présentées, et les goëlettes ont déchargé dans l'ance appelée l'Ance à Loup, à 4 milles du phare. Au cap Des Rosiers, bien que le débarquement soit assez facile, il y a cependant de grandes difficultés puis que l'on ne peut y trouver ni pierre ni sable.

L'île de Belle-Ile s'élève jusqu'à 250 pieds au-dessus du niveau de la mer, et est entourée d'un cap très abrupte; c'est un des endroits qui offre le plus de difficultés au débarquement des cargaisons, il n'y a point de bon ancrage dans les environs pour les goëlettes, et il n'y a point d'autres ances sûres qu'à la baie du Château, distance de 23 milles.

Il faudra nécessairement y faire une côte et un petit quai pour faciliter le débarquement des matériaux et des choses nécessaires à la construction du phare aussi bien que des objets pondéreux tels que les appareils des phares qui doivent faire la charge de 6 ou 8 chevaux, et comme plus tard il faudra avoir un bon chemin pour faciliter les transports des approvisionnements, etc., destinés au phare et au gardien, il est indispensable et c'est une économie que de faire le chemin avant de commencer aucun ouvrage.

La construction de ce chemin ne prendra pas plus de £400, y compris le petit quai. Ci-inclus sont les rapports des travaux faits et matériaux fournis à chaque endroit, sans mention du prix, vu que j'ignore les conditions du contrat.

Je serai prêt à la première demande à fournir tous les détails et prescriptions nécessaires pour mettre l'entrepreneur en état de préparer la pierre de taille et les ouvrages de menuiserie durant l'hiver.

L'entrepreneur doit songer à se procurer de l'ardoise, vu qu'il n'y en a point dans le pays, si les bâtisses doivent être couvertes en ardoise tel que mentionné dans les spécifications. J'ai bien peu de confiance dans les couvertures en ardoises dans les lieux où les phares doivent être construits, et où les vents sont si fréquents et si forts qu'ils sont toujours accompagnés de pluies et de gélées; dans mon opinion l'ardoise ne résistera pas et je préférerais de beaucoup des bardeaux de pin rouge bien peints.

Dans la spécification, il n'est point mentionné de plancher (blanc) et dans mon opinion il est nécessaire d'en faire, parce qu'il fait très froid dans l'endroit et afin d'empêcher que les huiles ne gèlent aussi dans les caves et que l'odeur n'en monte dans les appartements du gardien.

Le tout humblement soumis.

(Signé,)

P. GAUVREAU.

A Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire du département des travaux publics.

Etat des deniers dépensés dans la construction des phares en bas de Québec, durant les années 1853 et 1854.

Payé pour examiner les sites des phares, pour les relevés, préparations des plans, spécifications, contrat, transport d'hommes, d'instruments, etc., etc., savoir :		
John Page, ingénieur.....	183	5 0
F. P. Rubidge, dessinateur.....	33	0 0
A. Larue, arpenteur.....	91	0 0
P. Gauvreau.....	75	0 0
J. Sewell, frais de port.....	6	4 9
T. H. Hardy, papeterie.....	0	13 2
P. Laurencel, surintendant.....	53	0 0
Frs. Baby, transport.....	1260	0 0
Jos. Guy, préparer les contrats, etc.,.....	19	7 4
J. W. Harper, do do,.....	22	9 0
	<hr/>	<hr/>
	1743	19 3
Payé pour construction—Frs. Baby, entrepreneur.....	3000	0 0
	<hr/>	<hr/>
	£4743	19 3

No. 7347.

Par devant les soussignés, notaires publics, résidant dans la cité de Québec, sont comparus, Joseph Charles Taché, écuyer, médecin et membre du parlement provincial, résidant dans la paroisse de St. Germain de Rimouski, agissant pour et au nom et comme procureur de sieur Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, tous deux cultivateurs de la dite paroisse de St. Germain, entrepreneurs de la construction du quai de Rimouski, par procuration spéciale accordée au dit Sieur Taché par les dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, et passée devant maître P. Gauvreau et son collègue, notaires, à St. Germain de Rimouski, le dix-huitième jour d'avril courant, de première part;

Et sa majesté la reine Victoria représentée par l'honorable Jean Chabot, commissaire en Chef des travaux publics pour la province du Canada, résidant dans la dite cité de Québec, de seconde part.

Lesquelles dites parties agissant comme susdit, ont par ces présentes volontairement cédé et abandonné l'exécution d'un certain contrat passé entre les sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage et les honorables commissaires des travaux publics représentant dans le dit contrat sa majesté la reine Victoria, ayant pour objet la construction d'un quai dans la dite paroisse de St. Germain de Rimouski—le dit marché passé devant maître Gauvreau et son collègue, notaires, à Rimouski, le septième jour de mai, mil huit cent cinquante-deux, les dites parties agissant comme susdit cancelant et annullant comme par ces présentes elles annullent et cancelent le dit marché et désirant et voulant que le dit marché soit et demeure nul et de nul effet, de ce jour, sans frais ni dommages pour aucune des parties, à toutes fins et intentions que s'il n'eut jamais été passé, les dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage abandonnant les travaux par eux certifiés en vertu du dit marché, et consentant à ce que les dits commissaires des travaux publics fassent continuer et compléter les dits travaux par les personnes qu'ils jugeront propres et compétentes.

Et le dit sieur Joseph Charles Taché, agissant comme susdit, promet et s'oblige pour lui-même et pour les dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage à rembourser à sa majesté la reine Victoria, ses héritiers et successeurs la somme de soixante-deux louis courant, le dit honorable Jean Chabot acceptant

la dite somme, comme étant un excédant des deniers par eux reçu du gouvernement de sa majesté dans cette province en plus et en sus de la valeur des travaux faits par les dits sieurs Macaire et Eusèbe Lepage au dit quai jusqu'à un mois avant la date des présentes, le dit sieur Taché agissant comme susdit reconnaissant et admettant que les dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage ont reçu du dit gouvernement le montant entier à eux dû pour les dits travaux et en outre la somme de soixante-deux louis courant.

Et le dit sieur Taché promet et s'oblige par les présentes de faire ratifier les présentes par les dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, à première demande faite à cette fin par les dits commissaires des travaux publics, et à fournir aux dits commissaires une copie du dit acte de ratification.

Fait et passé à Québec, au bureau des travaux publics, dans l'après-midi du vingt-cinquième jour du mois d'août dans l'année mil huit cent cinquante-trois sous le numéro sept mille trois cent quarante-sept et les parties aux présentes et Thomas A. Begley, écuyer, secrétaire du département des travaux publics, à ce présent, ont signé avec nous dits notaires, ces présentes ayant, au préalable, été dûment lues; signé sur la minute restée de record dans le bureau de Mtre Joseph Petitclerc, l'un des notaires soussignés.

(Signé,) J. CHABOT,
Commissaire en chef des travaux publics.

J. C. TACHE,
THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire des travaux publics.

CHS. PARENT,
Notaire public.

JH. PETITCLERC,
Notaire public.

(Vraie copie.)

(Signé,) JH. PETITCLERC.

No. 7722.

Par-devant nous, notaires publics soussignés, pour cette partie de la province du Canada, ci-devant appelée Bas-Canada, résidant dans la cité de Québec, est comparue sa majesté la reine Victoria, à ce représentée par l'honorable Jean Chabot, commissaire en chef des travaux publics pour la province du Canada, résidant dans la dite cité de Québec, laquelle, représentée comme susdit par le dit honorable Jean Chabot, a par ces présentes reconnu et confessé avoir reçu de MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, tous deux de la paroisse de St. Germain de Rimouski, cultivateurs, par l'entremise de Joseph Charles Taché, de la dite paroisse de St. Germain de Rimouski, médecin, et membre du parlement provincial, à ce présent et acceptant, ayant payé au dit honorable Jean Chabot, représentant sa dite majesté, en vue et en présence de nous dits notaires, la somme de quarante-neuf louis dix chelins, comme parfait et entier paiement de la balance restant due par les dits MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage à sa majesté, sur la somme de soixante-deux louis courant, citée et mentionnée dans l'acte de résiliation du marché passé entre sa dite majesté et les dits MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, pour la construction d'un quai à Rimouski, le septième jour de mai mil huit cent cinquante-deux, le dit acte de résiliation fait par Mtre. Joseph Petitclerc et son confrère, notaires, à Québec, le vingt-cinquième jour d'août dernier, laquelle dite somme de soixante-deux louis courant,

était l'excédant des deniers que les dits MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage avaient reçus de sa dite majesté pour ouvrage fait par eux, les dits Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, au dit quai de Berthier, à l'époque de l'acte de résiliation du dit marché, pour laquelle dite somme de quarante-neuf louis dix chelins quittance générale a été donnée aux dits MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage et tous autres intéressés.

Et comme sa majesté était endettée envers MM. Macaire Lepage et Eusèbe Lepage en la somme de douze louis dix chelins courant, pour ouvrage fait et accompli dans et sur les dits quais, laquelle somme n'avait pas été déduite des deniers payés aux dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage par sa majesté au temps de l'acte de résiliation du marché; le dit sieur Joseph Charles Taché, en sa qualité de procureur nommé par les dits sieurs Macaire Lepage et Eusèbe Lepage, par procuration par eux donnée au dit sieur Taché et mentionnée dans le dit acte de résiliation du marché, a reconnu et confessé avoir reçu de sa dite majesté, représentée comme susdit, avant l'exécution des présentes, la somme de douze louis dix chelins pour ouvrage fait par les dits Macaire Lepage et Eusèbe Lepage au dit quai de Rimouski, conformément aux termes du marché ci-dessus mentionné, dont quittance générale est accordée à sa dite majesté et à tous autres intéressés; car ainsi, etc. Renonçant, etc., dont acte, etc.

Fait et passé à Québec, au bureau des travaux publics, dans l'après-midi du premier jour du mois d'avril, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-quatre, sous le numéro sept mille sept cent vingt-deux.

Et les parties ont signé aux présentes avec nous dits notaires et Thomas A. Begly, secrétaire du département des travaux publics, à ce présent après lecture des présentes.

Signé à la minute restant de record dans le bureau de Mtre. Joseph Petitclerc, l'un des notaires soussignés.

(Signé,)

J. C. TACHE, Procureur.

J. CHABOT,

Commissaire en chef des travaux publics.

“

A. BEGLY,

Secrétaire des travaux publics.

“

J. C. PETITCLERC,

Notaire public.

Vraie copie.

(Signé,)

CHS. PARENT, N. P.

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 pour copie de la correspondance relative au lot d'école à Drummondville.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,

Québec, 23 mars 1855.

Liste des documents relatifs à la partie du résidu du lot No. 4, dans le 2e rang de Grantham, dont copies sont ci-jointes.

- 1842.—Oct. 3.—Au révérend R. R. Burrage.
 “ “ 6.—Du même.
 “ Nov. 21.—De l'arpenteur général au commissaire des terres de la couronne.
 “ “ 23.—Au révérend R. R. Burrage.
 “ “ 23.—A R. N. Watts.
 “ Déc. 12.—Du même.
 “ “ 28.—Au même.
 1843.—Nov. 24.—Du même.
 1844.—Jan. 6.—Au révérend R. R. Burrage.
 “ “ 16.—Du même, avec copie du mémorial de 1842, auquel il est référé.
 “ Fév. 23.—Du révérend G. M. Ross.
 “ Mars 28.—De T. Boutillier, au secrétaire Higginson.
 1845.—Juin 9.—Ordre en conseil (rescindé 6 juin 1851.)
 1848.—Nov. 4.—A G. L. Marler, agent.
 1849.—Jan. 23.—Du même.
 1851.—Juin 14.—Ordre en conseil, (rescindant celui du 9 juin 1845.)
 “ Juil. 29.—De J. H. Price, C. T. C., à Jean Langevin.
 “ Août 1.—A J. H. Price, C. T. C.
 “ “ 1.—A C. C. Sheppard, agent.
 1853.—Mai 27.—De R. N. Watts, incluant une lettre à lui du révérend G. M. Ross.
 “ Juin 13.—A R. N. Watts.
 “ Juil. 2.—Du révérend J. H. Dorion.
 “ “ 5.—Au même.
 “ Oct. 8.—De R. N. Watts, avec certificat du 7 de R. Miller.
 “ “ 17.—A R. N. Watts.
 1854.—Sept. 12.—Du même, remarques.
 “ “ 15.—Aux commissaires d'école, Grantham.
 “ “ 15.—Au révérend J. H. Dorion.
 “ “ 19.—De R. J. Miller, secrétaire, etc.
 “ “ 28.—Du révérend J. H. Dorion.

1854.—Sept. 28.—De G. A. Bourgeois.

“ “ 30.—De G. L. Marler.

“ Oct. 10.—A R. N. Watts.

N. B.—Pétition (No. 2032) des commissaires d'école datée le 25 octobre 1848, n'est pas produite.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

Département des terres de la couronne,
Québec, 21 mars 1855.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

3 octobre 1842.

MONSIEUR,—La portion du lot 4, dans 2 Grantham, non concédée en vertu de lettres patentes a été mise en vente, et en conséquence elle sera annoncée avec d'autres terres publiques en vertu des dispositions de l'acte des terres.

La personne qui désire acheter cette terre, désire qu'en votre qualité de secrétaire de l'institution royale, vous soyez informé de son intention, afin qu'aucun blâme ne puisse lui être imputé un jour à venir, si vous négligiez les intérêts de cette institution dans le cas où elle aurait quelque réclamation en cette affaire.

(Signé,) J. DAVIDSON.

Révérénd R. R. Burrage,
Québec.

BUREAU DE L'INSTITUTION ROYALE,

QUEBEC, 6 octobre 1842.

MONSIEUR,—Votre lettre du 3 courant a été mise devant le bureau de l'institution royale, et il a été résolu de vous requérir d'informer le bureau sous quel rapport le bureau ne s'est pas conformé aux dispositions de l'acte des terres, relativement au lot No. 4, dans le 2e rang de Grantham, et de vous faire savoir que le bureau est prêt à se conformer à ces dispositions aussitôt qu'il les connaîtra, ou à faire tout ce qu'il sera nécessaire pour garantir la possession du lot en faveur du bureau pour les fins de l'éducation.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,) R. R. BURRAGE,
Secrétaire, I. R.

J. Davidson, écuyer,
Commissaire des terres de la couronne,
Kingston.

Lettre de Wm. Burrage, écuyer, secrétaire de l'institution royale, avec d'autres documents relatifs au lot No. 4, dans le 2e rang du township de Grantham, réclamé comme lot d'école.

Référée, 15 novembre 1842.

BUREAU DE L'ARPENTEUR GENERAL.

KINGSTON, 21 novembre 1842.

Observations.

Ayant examiné les archives de ce bureau relativement aux réclamations émises de la part de l'institution royale sur le lot No. 4, dans le 2e rang du township de Grantham, pour un lot d'école, il n'apparaît point d'autre preuve au soutien de cette réclamation qu'une entrée trouvée dans le livre des concessions A., en crayon, de l'écriture de feu Wm. Sax, écuyer, premier commis, et en charge du département en l'année 1816, lorsque les permis d'occupation dans ce township et le township adjacent de Wickham furent accordés sous la surintendance du lieutenant général Heriot, comme suit :

Remarques.

Institution scolaire, 4e lot, 2nd rang, à l'exception de 28 acres concédés au lieutenant colonel Heriot.

(Signé,)

THOMAS PARKE,
Arpenteur général.

Au commissaire des terres de la couronne,
Etc., etc., etc.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

23 novembre 1842.

MONSIEUR,—Relativement à la réclamation de l'institution royale sur le lot 4, dans 2 Grantham, j'ai à vous informer qu'ayant référé votre lettre du 2 courant avec les incluses, à l'arpenteur général, ce dernier a fait les observations dont copie est ci-jointe pour votre information.

Je crois que le mode le plus expéditif pour l'institution royale serait d'adresser une requête au gouverneur en conseil pour confirmation de la concession en produisant toute la preuve possible au soutien d'icelle.

(Signé,)

J. DAVIDSON.

Révérénd R. R. Burrage,
Québec.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

23 novembre 1842.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 5 ultimo, touchant le lot 4, dans 2 Grantham, j'ai à vous informer qu'ayant correspondu avec M. Burrage à ce sujet, il paraît que l'institution royale a quelque réclamation sur la terre, vu qu'elle a été réservée pour cette fin sous la sanction de Sir Gordon Drummond. Cette réclamation repose actuellement sur une entrée dans les archives de la paroisse de Drummondville; par cet entrée il est constaté que la terre, à l'exception de 28 acres concédés au lieutenant colonel Heriot, est donnée en fidei-commis aux

syndics, ce qui est supporté apparemment par un memorandum sur les livres du bureau de l'arpenteur général, de l'écriture de W. Sax, écuyer, premier commis, et en charge du département en 1836, comme suit: "Institution scolaire, lot 4, dans le 2^e rang, à l'exception de 28 acres concédés au lieutenant colonel Heriot."

J'ai communiqué ce que dessus à M. Burrage, afin qu'il mette l'affaire devant le conseil exécutif pour confirmation.

(Signé,)

J. DAVIDSON.

R. N. Watts, écuyer,
M. P. P.

DRUMMONDVILLE. 12 décembre 1842.

MONSIEUR,—En accusant réception de votre lettre du 23 ultimo, je prends la liberté de vous remercier pour la déférence que vous avez apportée à la mienne du 30 septembre, relativement à la partie du lot 4, dans 2 Grantham.

N'ayant pas d'autre intérêt dans l'affaire que celui que je vous ai exprimé, il m'est parfaitement indifférent pourvu que la terre soit aliénée de la couronne, de savoir quel en sera le propriétaire, mais je prends la liberté de suggérer que comme l'institution royale (qui est sur le point d'une dissolution) n'a pris aucun intérêt dans cette réclamation qui est en date du temps de Sir Gordon Drummond, et qui existe depuis près de trente ans, elle n'a, en vertu de l'acte des terres, droit qu'à un scrip à la place. Cependant si sa réclamation était admise, j'espère que ce sera avec la condition de prendre une patente de suite, faute de quoi la terre sera offerte à la compétition publique avec le reste des terres publiques du district quand la vente s'en fera.

(Signé,)

R. N. WATTS.

Au commissaire des terres de la couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
28 décembre 1842.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 12 courant, j'ai à vous informer qu'aucune décision n'a encore été rendue dans l'affaire du lot No. 4, 2 rang Grantham.

Quant à la partie nord du lot 6, dans le 3^e rang, elle paraît former partie des terres vacantes de la couronne; si après examen ultérieur on découvrirait que tel est le cas, elle sera annoncée avec d'autres terres en vertu des dispositions de l'acte pour la vente des terres publiques.

(Signé,)

A. N. MORIN.

R. N. Watts, écuyer, M. P. P.,
Drummondville.

KINGSTON, 24 novembre 1843.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous informer que j'ai de temps à autre, pendant les deux dernières années, demandé d'acquérir la partie non concédée du lot 4, dans le 2^e rang de Grantham, tout en soumettant avec mes demandes toutes les informations que je pouvais recueillir touchant sa position, mais l'affaire n'est pas encore réglée.

Les personnes seules qui ont vécu dans des campagnes peuvent connaître tous les désavantages qu'il y a pour une ferme d'être bornée par un lot de terre inculte, ou combien les meilleures clôtures sont inutiles, quand d'un côté il y a des animaux mal nourris, et une belle récolte de grain de l'autre côté. Je puis vous assurer que depuis les deux dernières années, j'ai perdu non seulement une partie de ma récolte, mais ma récolte entière dans le champ qui borne le dit lot inculte. Quoiqu'il soit de peu de valeur (étant en partie un marécage) cependant pour ma défense personnelle j'ai été forcé d'en prendre possession et d'en venir à la dépense de le clôturer afin de me protéger contre les empiètements fréquents des animaux errant partout. Le grand chemin traverse le lot, et si je ne remplissais pas moi-même les devoirs de voirie à mes propres frais ils ne seraient jamais exécutés.

La dernière lettre que j'ai écrite à ce sujet fut à l'agent des terres de la couronne, M. Marler, lequel, je n'en doute pas, vous a mis en possession de toutes les circonstances qui se rattachent à cette affaire, afin de vous mettre en état d'arriver à une décision, et je vous serai très obligé si vous y apportez votre attention aussitôt que la presse de devoirs plus importants le permettra.

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

(Signé,) R. N. WATTS.

L'honorable A. N. Morin,
Commissaire des terres de la couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

6 janvier 1844.

MONSIEUR,—Il paraît qu'en conséquence d'une réclamation formulée par l'institution royale sur une partie du lot No. 4, dans le 2e rang de Grantham, vous avez été avisé de mettre le sujet sous la considération du gouverneur en conseil au moyen d'une requête, si vous étiez d'opinion qu'il y avait quelque raison suffisante pour appuyer la réclamation.

J'ai maintenant à vous demander d'avoir la bonté de m'informer si l'institution a pris ou se propose de faire d'autres démarches dans l'affaire, attendu qu'on hâte la décision du gouvernement quant à la vente de ce lot.

(Signé,) T. BOUTILLIER.

Révérénd R. R. Burrage,
Québec.

BUREAU DE L'INSTITUTION ROYALE,

QUEBEC, 16 janvier 1844.

MONSIEUR,—Votre lettre du 6 courant a été soumise au bureau de l'institution royale, et j'ai ordre en réponse, de vous transmettre la copie ci-jointe

d'une requête adressée à Sir Charles Bagot, en décembre 1842, et de vous dire que le bureau laisse la décision au gouvernement sur cette requête.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,)

R. R. BURRAGE,
Secrétaire I. R.

Th. Boutillier, écuyer,
Bureau des terres de la couronne.
Kingston.

A son excellence le très honorable Sir Charles Theophilus Bagot, K. C. B., gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

La requête du bureau de l'institution royale pour l'avancement de l'instruction,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que le lot No. 4, dans le 2nd rang du township de Grantham a été depuis la fondation de l'établissement en 1816, désigné comme le lot d'école, ou la propriété de l'institution royale pour les fins de l'éducation.

Qu'une maison d'école y a été érigée par les habitants, sous la sanction du bureau, et une école maintenue jusqu'en 1836, lorsqu'à raison du manque d'octroi parlementaire, le bureau n'eut plus les moyens de payer un instituteur, quoique la maison d'école soit encore la propriété du bureau.

Que le bureau l'a toujours considéré comme tel, et a raison de croire que les habitants du village de Drummondville l'ont toujours regardé ainsi.

Que les registres de la paroisse contiennent l'entrée suivante :

" Une école de fondation royale érigée à Drummondville en juin 1816, sous direction du lieutenant-colonel Frederick George Heriot, lieutenant-colonel Pierre de Boucherville, et lieutenant Joseph Stean, les syndics nommés par commission de son excellence Sir Gordon Drummond, K. C. B., en date le 14 février 1816."

" Le lot No. 4, dans le second rang de Grantham, à l'exception de 28 acres concédés au lieutenant-colonel Heriot, est accordé, par ordre de Sir Gordon Drummond, pour l'avantage de l'école libre, et donné en fidéi-commis aux syndics, pour être appliqué et approprié aux fins qui paraîtront produire le plus grand avantage, mais ne sera jamais vendu."

(Signé,)

F. G. HERIOT, lieutenant-colonel.
J. STEAN, lieutenant, etc.

laquelle entrée est appuyée d'un rapport de l'arpenteur général daté le 21 novembre 1842, savoir, " dans le livre des concessions A., en crayon, de l'écriture de feu Wm. Sax, écuyer, premier commis, et en charge du département en 1816, lorsque les permis d'occupation dans ce township et dans le township adjacent de Wickham furent effectués sous la surintendance du lieutenant Heriot, comme suit :

	Lot.	R.	Observation.
Institution scolaire.	4.	2.	A l'exception de 28 acres concédés au lieutenant-colonel Heriot.

(Signé,)

THOMAS PARKE,
Arpenteur général.

Le bureau de l'institution royale en conséquence demande que le dit lot ne soit pas aliéné des fins pour lesquelles il fut originairement réservé, et que le bureau soit maintenu dans la possession d'icelui.

(Signé,)

R. R. BURRAGE,
Sec. I. R.

(Vraie copie.)

Québec, 16 janvier 1844.

A son excellence le très honorable Sir Charles Theophilus Metcalfe, K. C. B., gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc.

La requête de George McLeod Ross, cleric, recteur de l'église St. George, Drummondville, et l'un des missionnaires de la société incorporée d'Angleterre pour la propagation de l'évangile dans les pays étrangers,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que le requérant de votre excellence lors de sa nomination à la cure de Drummondville en 1827, reçut en fidéi-commis du général alors colonel Heriot, la partie restant non-concédée du lot No. 4, dans le 2nd rang, Grantham, comme une réserve pour les fins d'une école libre de paroisse, qui serait mise sur pied aussitôt que possible, suivant l'intention pour laquelle il était réservé dans le diagramme originaire du township.

Qu'il appert par un memorandum dans les livres de paroisse, aussi bien que par le concours de l'institution royale dans les plans faits pour utiliser la propriété, que le titre a été dûment transporté à ce corps. Le requérant n'a jamais douté de la régularité du transport, mais en bonne foi, et dans l'assurance parfaite de la légalité de la tenure, il s'est mis à l'ouvrage immédiatement, de concert avec le général Heriot et d'autres amis, pour construire une maison d'école sur les dépendances, à raison de quoi les devoirs de colonisation furent dûment exécutés, et une habitation confortable fut érigée pour les divers instituteurs nommés par l'institution royale jusqu'au temps où son soutien pour les écoles fut retiré.

Qu'il est faux de dire que le lot en question n'avait jamais été représenté, ou n'avait pas fourni sa quote part de la prestation personnelle, loin de là, le chemin de poste le traversant à une des principales avenues de Drummondville, a toujours été bien entretenu par les habitants jusqu'à tout récemment qu'ils refusèrent d'en faire davantage attendu qu'on avait intervenu.

Qu'il est injuste d'alléguer que le dit lot a toujours été un empêchement à la colonisation; loin de là, il a été pendant des années un avantage direct aux fermiers de Drummondville, attendu qu'il était ouvert à eux pour s'y procurer le bois de chauffage, et qu'une fois qu'on en avait enlevé le bois de construction, il leur procurait, en étant laissé ouvert à l'état de commune, un rang pour leurs animaux.

Que se reposant sur les vues larges et les maximes sages qui dirigent les mesures de l'administration de votre excellence, le requérant ne peut pas croire que les intérêts importants qui sont en jeu seront sacrifiés à la connaissance et du consentement de votre excellence, pour accorder à qui que ce soit un désir indigne de monopole, ce qui, sur examen, votre requérant en est persuadé, sera trouvé être le motif qui induit à essayer, après tant d'années de possession pacifique, à invalider aujourd'hui le fidéi-commis.

Que personne plus que votre requérant ne désire posséder ce lot en autant qu'il est adjacent à la propriété sur laquelle il réside, et que quand un nouvel arpentage sera fait il sait qu'une grande partie de son défrichement lui sera

enlevé, mais que, néanmoins, préférant le bien public à l'avantage privé, le requérant de votre excellence espère encore que votre excellence n'approuvera jamais que la concession soit divertie de son but originaire, mais qu'il lui plaira (comme vous jugerez à propos dans votre sagesse) soit de confirmer le titre pour des fins scolaires dans la paroisse, à l'institution royale, ou à un nombre compétent de syndics qui seront choisis sur le lieu.

Et le requérant de votre excellence ne cessera de prier.

Drummondville, C. E.
23 Février 1844.

(Signé.) G. M. ROSS.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
KINGSTON, 23 mars 1844.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointes pour la considération du gouverneur général, des demandes relatives à un certain lot de terre dans le township de Grantham, Canada Est, qui est réclamé par l'institution royale à Québec.

La terre était probablement destinée à cette institution par Sir Gordon Drummond, mais il n'appert pas qu'aucune concession réelle en ait été faite. Elle consiste de 90 acres; et comme l'école au village adjacent de Drummondville a été abandonnée depuis l'année 1836, et que l'institution elle-même est presque dissoute, l'octroi du parlement ayant cessé, je pense, je mets en doute la convenance de confirmer à présent l'octroi d'une si grande quantité de terre.

Si son excellence était d'opinion, je suggérerais que dix acres de terre, la quantité limitée par l'acte des terres, fussent octroyés pour les fins scolaires, et que le reste fut vendu comme les terres ordinaires de la couronne.

On dit que le lot est actuellement une commune ouverte, et une nuisance aux propriétaires voisins; n'étant pas sous patente, personne ne peut être forcé à le clôturer, et les devoirs de voirie sur le chemin qui le traverse n'en sont pas non plus remplis.

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

(Signé,) T. BOUTILLIER.

J. M. Higginson, écuyer,
Etc., etc., etc.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif, daté le 6 juin 1845, approuvé par son excellence le gouverneur général, en conseil, le 9 du même mois.

Vu la pétition de R. N. Watts, demandant confirmation de son acquisition de la moitié nord-ouest du lot No. 6, dans le 3^e rang du township de Grantham :—

Comme il appert que la vente effectuée à M. Watts a été faite par erreur dans le département des terres de la couronne en ne notifiant pas M. Marler de la demande déjà faite à ce département par le major Menzies, relativement à ce lot, conformément à la recommandation de l'assistant commissaire des terres de la couronne, du 13 février 1844, le comité ne peut pas écouter la demande contenue en la pétition, mais recommande que le lot No. 4, dans le 2^e rang de

Grantham, soit offert à M. Watts, à raison de 6s. par acre, ce monsieur l'ayant demandé, avec ensemble dix acres marqués sur le plan comme réservés pour une école pour l'institution royale.

(Certifié,)

WM. H. LEE,
G. C. E.

A l'honorable
Commissaire des terres de la couronne,
Etc., etc., etc.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
4 novembre 1848.

MONSIEUR,—Vos observations aussitôt que vous pourrez les faire, sont requises sur la requête ci-incluse des commissaires d'école de la municipalité de Grantham, qui demandent le libre octroi du lot No. 4, dans le 2e rang du township de ce nom, dont 28 acres de la moitié nord-ouest ont été en 1816 octroyés par patente au colonel F. G. Heriot.

Vous aurez la bonté de constater si les 90 acres restant, ou si une portion, laquelle, sont occupés, améliorés ou réclamés par quelque personne, et si c'est le cas, donnez les détails avec votre opinion sur la valeur de la terre par acre, sans les améliorations; constatez aussi de quelle partie des 90 acres les requérants désirent avoir un octroi, si iceux sont disponibles, et si le gouvernement est disposé à en faire l'octroi.

(Signé,) T. B.

G. L. Marler, écuyer,
Agent, Drummondville, B. C.

DRUMMONDVILLE, 23 janvier 1849.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la vôtre du 4 novembre dernier, au sujet du lot No. 4, 2e rang de Grantham, me requérant de faire un rapport sur icelle aussitôt que possible.

Je n'ai pu le faire plus tôt, les commissaires n'étant pas en état de constater l'endroit exact où ils désirent que l'octroi soit fait avant ce jour.

Je prends maintenant la liberté de dire, en réponse, que le révérend M. Ross réclame 33½ acres, sur les raisons qui suivent :

Pour en avoir défriché une portion, et en ayant été en possession pendant plusieurs années passées.

Pour en avoir clôturé une partie, et rempli les charges de voirie pendant plusieurs années.

Pour avoir fait arpenter la portion qu'il réclame et l'avoir fait séparer du lot.

M. Watts réclame le résidu, comme l'ayant clôturé le long du grand chemin jusqu'à la terre de M. Ross, et comme l'ayant demandé au bureau des terres de la couronne.

La valeur du restant du lot (non vendu) No. 4, 2e rang, Grantham, ne vaut pas plus de cinq chelins courant par acre, étant un marais entièrement, et la plus grande partie n'étant pas propre à la culture.

La seule chose qui lui donnerait un peu de valeur est sa proximité du village. Je vous transmets un plan brut, indiquant la position de la réclamation de chaque personne.

Je suis, monsieur, etc.

(Signé,) G. L. MARLER.

Au commissaire des terres de la couronne.

Extrait d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif sur demandes de terre, daté le 14 juin 1851, approuvé par son excellence le gouverneur en conseil, le même jour.

Vu les demandes respectives des commissaires d'école du township de Grantham ; le révérend George McLeod et Robert Nugent Watts, M. P. P.

Le premier demandant un octroi pour les fins scolaires de dix acres au-delà de la moitié nord-ouest du lot No. 4, dans le 2^e rang du township de Grantham, et les deux derniers, l'acquisition des portions du résidu du dit lot qu'ils occupent respectivement et qu'ils ont améliorées.

Le comité recommande un octroi gratuit pour les fins scolaires des dix acres demandés par les commissaires d'école, et qu'il soit permis à MM. Ross et Watts d'acheter à 5s., par acre le résidu d'iceux, dans les portions respectives qu'ils réclament, en par eux procurant à leurs propres frais, un plan et un procès-verbal de mesurage par un arpenteur juré, représentant tout le lot tel que borné dans le champ, la portion octroyée par patente au colonel Heriot, et la subdivision projetée du résidu en décrivant les portions respectives, leurs bornes et contenus, et après paiement par les dites parties de deniers d'acquisition au temps de la vente.

Le comité recommande en outre que l'ordre en conseil du 9 juin 1845, se rapportant à ce lot, soit rescindé.

Certifié,

WM. H. LEE,
C. E. C.

L'honorable commissaire des terres de la couronne.
Etc., etc., etc.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
TORONTO, 29 juillet 1851.

MONSIEUR,—Je désire savoir ce qui a été fait relativement à l'ordre en conseil du 14 juin dernier, ayant trait au lot No. 4, dans le 2^e rang de Grantham, et je vous requiers de ne rien faire de plus dans cette affaire en attendant des instructions ultérieures.

Je suis,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) J. H. PRICE.

Jean Langevin, écuyer,
Etc., etc., etc.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
1 août 1851.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception ce jour de votre lettre datée le 29 du mois dernier, relative au lot No. 4, dans le 2^e rang de Grantham, dont l'ordre en conseil daté le 14 juin, et reçu le 23, fut le 24 signifié à l'agent local C. C. Sheppard pour sa gouverne et pour l'information des parties y concernées.

Par une lettre datée d'hier, M. Sheppard me dit : " J'ai l'honneur de vous transmettre le procès-verbal et le plan du lot No. 4, dans le 2e rang de Grantham, arpenté par Patrick Daly, écuyer, par ordre de Joseph Bouchette, écuyer, député arpenteur général."

J'ai fait connaître aux requérants pour le résidu de ce lot, l'ordre en conseil autorisant la vente d'icelui, et je leur ai indiqué leurs positions respectives.

J'envoie aujourd'hui des instructions à M. Sheppard, et conformément à vos ordres, je l'informe qu'il ne doit pas être procédé ultérieurement en cette affaire avant qu'il en soit notifié.

(Signé,) JEAN LANGEVIN.

L'honorable J. H. Price,
Commissaire des terres de la couronne.
Toronto.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
1er août 1851.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 31 du mois dernier, relative à diverses affaires de terres avec les incluses.

En conséquence des instructions de l'honorable commissaire des terres de la couronne relativement au lot No. 4, dans 2 Grantham; j'ai à vous requérir de ne pas procéder ultérieurement en cette affaire avant que des instructions vous soient transmises.

Quant aux autres parties de votre lettre, il y sera référé en une autre occasion.

(Signé,) JEAN LANGEVIN,
Pour le commissaire des terres de la couronne.

Chs. C. Sheppard, écuyer,
Agent,
Wendover.

DRUMMONVILLE, 27 mai 1853.

MON CHER MONSIEUR,—Relativement à la portion non concédée du lot No. 4, dans le 2e rang de Grantham, le révérend M. Ross et moi-même sommes venus à la conclusion qu'elle serait patentée en mon nom, et qu'alors je lui rendrais la portion qu'il désire posséder.

Ceci met fin à tous les obstacles pour l'émission de la patente; quant à la demande des commissaires d'école, tout est terminé, attendu que je leur ai fait présent par acte d'un lot de terre dans le village, sur lequel une maison d'école est érigée et lequel lot d'après la valeur des lots de village vaut plus que toute la partie non concédée du No. 4. Auriez-vous en conséquence la bonté de m'informez du montant que j'ai à payer pour cette portion, et je vous le transmettrai de suite.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) R. N. WATTS.

Jean Langevin, écuyer.

DRUMMONVILLE, 27 mai 1853.

MON CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous rappeler l'état incertain de nos titres respectifs au lot No. 4, dans le 2^e rang de Grantham, que nous avons clôturé et occupé pendant quelques années. Auriez-vous la bonté de demander au bureau des terres de la couronne que la patente émane en votre nom, et alors vous pourrez me transporter les 33 acres qui forment la part que m'accorde l'arpentage fait par M. Daly en juillet 1851, en par moi vous payant la proportion que la couronne exige par acre.

Tout à vous,

G. M. ROSS.

R. N. Watts, écuyer.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

13 juin 1853.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 27 ultimo, à laquelle la présente est une réponse.

Le lot about No. 4, dans le 2^e rang de Grantham, contient 118 acres nets, dont 28 acres A. W. $\frac{1}{2}$ se trouvent patentés le 20 février 1816, à feu le colonel F. George Heriot, faisant 90 acres, qui à 5s. par acre, le taux mentionné dans l'ordre en conseil du 14 juin 1851, forme la somme de £22 10s. à être remise.

Les dix acres de ce lot pour les commissaires d'école, étant distinctement mentionnés dans l'ordre en conseil ci-dessus mentionné, je désire suggérer la convenance qu'il y aurait d'abandonner pour quelque temps ces dix acres, de la part des commissaires en votre faveur, lequel abandon serait produit comme autorité conjointement avec celui du révérend G. M. Ross, actuellement reçu pour une autre portion, la patente pour le résidu, émanant en votre faveur comme enregistré.

(Signé),

JEAN LANGEVIN.

R. N. Watts, écuyer,
Drummonville,
Etc., etc.

(Copie.)

DRUMMONVILLE, 2 juillet 1853.

Jean Langevin, écuyer,
Québec.

MONSIEUR,—Permettez que je m'adresse à vous pour obtenir certains renseignements au sujet d'un lot de terre dans Grantham. Je me serais adressé au chef de votre département s'il n'était rumeur qu'il a ou doit quitter son poste pour un autre.

Il s'agit de six arpents de terre faisant partie du 4^{ème} lot dans le 2nd rang de Grantham. Il y a cinq à six ans je crois, les commissaires d'école de Grantham firent application auprès du gouvernement pour obtenir ces six arpents de terre pour y établir une école. Longtemps avant il y avait eu une maison d'école de bâtie par souscription sur ce lot de terre et on y avait tenu une école.

Il y a deux ans quelqu'un se présenta à moi comme président de la corporation des commissaires d'école de Grantham de la part, je crois, de l'agent des

terres de la couronne ici, disant que le gouvernement était disposé à donner le terrain demandé par les commissaires d'école mais qu'il fallait qu'ils le fissent mesurer. Le terrain fut en conséquence mesuré et les commissaires en furent pour les frais. Les commissaires d'école étaient sous l'impression que le terrain leur serait donné mais n'ont rien su depuis qu'ils l'ont fait arpenter, des intentions du gouvernement à ce sujet. Dernièrement la maison d'école bâtie sur ce terrain a été enlevée et on est à enclore ce terrain. Je désirerais donc savoir si ce terrain a été cédé par le gouvernement à quelqu'un et si le gouvernement n'a pas eu l'intention de le donner à la corporation des commissaires d'école. S'il n'a jamais eu cette intention nous aurions été dupés de la manière la plus indigne, ayant supporté les dépenses de l'arpentage de ce terrain, tandis que celui à qui le gouvernement destinait ce terrain aurait dû en porter les frais. Si les lettres patentes disposant de ce terrain ne sont point encore sorties, je demanderais à ce que la demande des commissaires d'école et le droit qu'ils semblent avoir sur ce terrain par bien des années de possession soient pris en considération.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,) J. H. DORION, Ptre.

Président de la corporation des commissaires
d'école de Grantham.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

5 juillet 1853.

REVEREND MONSIEUR,—J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 2 juillet courant. Il existe en effet un ordre du gouverneur en conseil en date du 14 juin 1851, autorisant un octroi gratuit de dix acres de terre, à prendre sur le lot No. 4 du 2nd rang du township de Grantham, en faveur des commissaires d'école, mais en conséquence d'instructions subséquentes de M. le commissaire des terres d'alors, la mise à exécution du dit ordre en conseil a été ajournée jusqu'à nouvel avis.

R. N. Watts, écuyer, qui par le même ordre en conseil était autorisé à acheter une autre partie du même lot, a récemment réclamé les dix acres en question, et ce vû, dit-il, qu'il a fait présent aux dits commissaires par acte, d'un lot dans le village, d'une plus grande valeur et sur lequel une maison d'école est érigée.

Pour la régularité de la chose M. Watts a été prié, par lettre du 13 juin dernier, de transmettre à ce bureau le consentement par écrit de MM. les commissaires d'école, à ce qu'il obtienne ces dix acres en son propre nom, mais ce consentement n'a pas encore été reçu. Dans l'espérance cependant que l'affaire s'arrangera à l'amiable entre MM. les commissaires et M. Watts.

J'ai l'honneur de me souscrire, etc.,

(Signé,)

JEAN LANGEVIN,
Pour C. T. C.

Révérénd J. H. Dorion, prêtre,
Drummondville.

DRUMMONDVILLE, 8 octobre 1853.

MON CHER MONSIEUR LANGEVIN,—Je vous ai écrit il y a quelque temps à propos de la division de la partie non concédée du lot No. 4 dans le 2nd rang de Grantham, pour laquelle M. Ross et moi-même nous étions entendus, et pour laquelle nous avons demandé que la patente émane en ma faveur.

Vous avez répondu peu de temps après, mais ayant perdu votre lettre, il faut que j'y réponde de mémoire. Je crois que vous m'avez demandé d'obtenir des commissaires d'école une lettre à l'effet qu'ils consentissent d'abandonner leur réclamation des dix acres de terre que vous vous proposez de leur accorder. Il est inutile de le leur demander. Je vous transmets, cependant, le certificat ci-inclus que je leur ai présenté, de la terre sur laquelle la maison d'école est bâtie, dans le village de Drummondville, signé par R. J. Marler, qui est en même temps le député registrateur du comté, et le secrétaire des commissaires d'école.

Depuis, conséquemment, j'ai démontré que la maison d'école est bâtie sur leur propre terre dans le voisinage, seulement dans le but de spéculer. Si vous la leur accordez suivant le plan qui en est fait, vous leur donnez la seule partie asséchée, et vous me laissez le marais; en outre, au lieu de la leur donner dans un coin, ainsi ^{3 1/4} c'est dans le centre, de manière qu'ils doivent traverser ma partie, ouvrir un chemin sur ma partie, et me soumettre à la dépense additionnelle de clôturer deux côtés de leur quarré, et leur nouveau chemin par-dessus le marché, tandis qu'en la leur donnant dans le coin je n'aurais qu'un côté à clôturer, et ils pourraient suivre la ligne entre les lots pour leur chemin. Je désire remarquer, cependant, que les commissaires d'école ne sont pas responsables comme individus; ils garderont cette propriété inculte, jusqu'à ce qu'une chance de la vendre se présente.

Ils vont être continuellement à me tracasser à propos de clôtures, et chacun des devoirs que la loi exige des voisins, et à leur tour ils négligeront chacun de leurs devoirs, et n'ayant pas de fonds pour rembourser les dépenses auxquelles ils peuvent m'exposer illégalement, j'aurai à payer pour les deux parties. A part cela, vous paraissiez oublier qu'en 1841 j'ai demandé ce lot, comme vos registres doivent l'indiquer, et que je m'y suis établi, ce qui me donne priorité. J'en appelle sur ces raisons à votre sentiment de justice, et si vous croyez que les commissaires d'école devraient avoir de la terre pour spéculer (ils n'en ont besoin pour aucune autre chose, vu que leur maison est bâtie sur le lot adjacent) je vous demande et vous prie de ne pas me les donner pour voisins, mais de leur donner de la terre à même quelque autre lot non concédé dans le township. Je vous prie d'émettre la patente telle que demandée dans ma dernière lettre.

Tout à vous,

(Signé,)

R. N. WATTS.

PROVINCE DU CANADA, }
Comté de Drummond, }

Je certifie qu'à onze heures et demie, A. M., le huitième jour de janvier 1849 a été enrégistré en ce bureau un acte de vente, passé devant témoins, en date du 26 octobre 1848, de George Leonard Marler aux commissaires d'école de la municipalité de Grantham, d'un certain lot de terre dans le village de Drummondville, du côté ouest de la rue Lindsay, 66 x 66 pieds, avec une maison, pour une certaine somme d'argent payée et acquittée, sujet le dit morceau de terre à une rente foncière de quinze chelins par année, en faveur de Robert N u-

gent Watts, écuyer, laquelle rente annuelle et le capital (de £12 10s.) représentant icelle, a été acquittée par le dit Robert N. Watts, en faveur des commissaires et de tous les autres, pour la somme nominale d'un chelin courant.

(Signé.)

R. MILLAR,
Député registrateur.

Bureau d'enregistrement,
Drummondville, 7 octobre 1853.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

17 octobre 1854.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 8 octobre, relativement au No. 4 dans le 2nd rang de Grantham, je prends la liberté de vous informer qu'aussitôt que la presse des autres affaires le permettra il y sera porté attention. Quant à votre autre lettre de la même date, dont j'accuse aussi réception, je vous remercie de votre offre et de votre attention, mais l'information désirée n'est pas encore requise.

(Signé.)

A. N. MORIN.

R. N. Watts, écuyer.
Drummondville,

En 1841, M. Watts demanda que la partie non concédée du lot 4, dans le 2nd rang de Grantham, fut vendue par encan public, parce qu'en bornant sa terre dans sa position d'alors, c'était une nuisance pour lui; il ajoutait que le révérend M. Ross, de Drummondville, le réclamait, pour l'institution royale, mais qu'après s'être enquis à ce bureau, et à l'arpenteur général, il n'y avait rien pour appuyer cette réclamation. Néanmoins M. Sax, en la présence de M. Watts, fit une note en crayon, vis-à-vis le lot en question, dans ses livres, afin de faire attention à sa position.

M. Ross et l'institution royale firent opposition à M. Watts, et la vente fut remise.

En 1842, M. Watts prit possession du lot et le clôtura; il en a gardé la possession depuis, et les commissaires d'école n'ont jamais dépensé un seul denier sur ce lot, ou ne l'ont pas possédé pendant un seul instant, et ils n'ont pas même demandé à en être mis en possession. Subséquemment, M. Boutillier l'offrit à M. Watts, mais M. Watts déclina l'offre, parce qu'elle comportait la condition de donner un autre lot qu'il venait d'acheter à l'encan public.

Pendant plusieurs années l'affaire resta là, et M. Watts demeura paisible propriétaire, et le public le prit pour tel.

Après un certain temps M. Ross désira acheter une partie du lot de M. Watts, mais ayant appris ensuite en réponse qu'il n'était qu'un *squatter*, MM. Ross et Dorion, commissaires d'école, demandèrent un octroi de dix acres pour les fins scolaires, sur quoi un rapport en conseil recommande un octroi de dix acres, et le résidu à M. Watts.

En entendant parler de cette demande, et du rapport sur icelle, M. Watts y objecte de suite par lettre, adressée à M. Price en 1851, lequel le 29 juillet 1851, ordonna que toute procédure relative au rapport fut suspendue. En mai 1853, M. Ross ayant demandé à M. Watts la position que sa réclamation occupait, ce dernier répondit, "dans le *statu quo*, depuis 1841 et il considérait que le délai venait de quelque contre communications dont M. Ross devait avoir eu connais-

sance," sur quoi il écrivit une lettre, par laquelle il retirait sa réclamation, demandant à M. Watts d'obtenir la patente en son propre nom.

Le même jour, M. Watts transmet la lettre, et demande la patente.

M. Watts est informé en réponse, qu'il doit aussi obtenir l'abandon des commissaires d'école.

Le 8 octobre 1853, M. Watts répond que cela ne peut pas se faire, mais pour faire voir que les commissaires d'école ne désirent la terre que pour spéculer, il transmet un certificat du bureau d'enregistrement à Drummondville, pour démontrer que les commissaires d'école, possédant par acte de donation de sa part, un lot de terre, sur lequel il avait une rente annuelle de 15s. et un capital de £12 10s., et que c'est sur ce lot que la maison d'école est érigée.

Si les commissaires d'école doivent avoir dix acres sur ce lot, M. Watts espère qu'il lui sera permis de leur assigner la partie du lot qu'il doivent avoir, mais il s'oppose fortement à ce qu'ils aient cette partie dans ces environs.

En face de ces circonstances, M. Watts espère que le lot de terre en question sera patenté en son nom sans autre délai.

(Signé,)

R. N. WATTS.

Québec, 12 septembre 1854.

Au commissaires des terres de la couronne.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

15 septembre 1854.

MESSIEURS,—Je prends la liberté de vous transmettre sous ce pli, copie d'une lettre du 5 juillet 1853, adressée au révérend J. H. Dorion, en réponse à la sienne du 2 du même mois, comme président de la corporation des commissaires d'écoles de Grantham, aussi copie d'une autre lettre de cette date adressée au même révérend monsieur, et de prier monsieur votre président dans le cas où le révérend M. Dorion ne le serait plus, et ne formerait plus partie de cette même corporation, de vouloir bien, sous le délai d'un mois de cette date, favoriser ce bureau d'une réponse à la question qui y est posée; et de vous prévenir que s'il n'est pas reçu de réponse, sous le délai y mentionné de la part de votre corporation, ce silence sera pris comme une réponse affirmative à la question ainsi posée, et le bureau procédera ultérieurement en conséquence.

(Signé,)

A. N. MORIN,

Commissaire.

Messieurs les commissaires d'école de la municipalité de Grantham.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

15 septembre 1854.

REVEREND MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous réferer au contenu de la lettre qui vous a été écrite le 25 juillet 1853, en réponse à la vôtre du deux du même mois, comme président de la corporation des commissaires d'écoles de Grantham; et vu qu'il n'a pas encore été reçu de réponse à la dite lettre du 5 juillet, et que le bureau désire voir terminer l'affaire dont il s'agit, je vous prie de vouloir bien informer ce bureau, s'il n'est pas vrai que M. R. N. Watts aurait abandonné en faveur de la dite corporation, une rente annuelle de 15s. et son capital de £12 10s. auxquels il avait droit, sur un terrain cédé à la dite corporation par

M. G. L. Marler, et sur lequel est érigé une maison d'école, et ce moyennant une rente nominale de Is. par année, suivant qu'il appert par un acte de vente du 26 octobre 1848, par le dit G. L. Marler, aux dits commissaires enregistré le 8 janvier 1849, au bureau d'enregistrement du comté de Drummond, avec l'entente distincte qu'en conséquence de cet abandon de la part de M. Watts, messieurs les commissaires renonçaient en faveur de ce monsieur, à leurs prétentions aux dix acres du lot 4 du 2e rang de Grantham qu'eux ou leurs prédécesseurs commissaires auraient précédemment réclamé du gouvernement.

L'information qui précède vous est demandée dans le cas même où vous auriez cessé d'être président ou membre de la dite corporation, et dans le cas où le bureau ne recevrait pas de réponse de votre part sous un mois de cette date, je crois devoir vous prévenir que votre silence sera considéré comme une réponse affirmative à la question posée ci-dessus, et qu'il sera procédé ultérieurement en conséquence.

(Signé,)

A. N. MORIN.

Révérénd J. H. Dorion, prêtre,
aux soins de C. C. Sheppard, écuyer,

Agent,
Wendover.

MUNICIPALITE DE GRANTHAM,

DRUMMONDVILLE, 19 septembre 1854.

MONSIEUR,—J'accuse réception de la vôtre du 15 courant, avec les incluses, et en réponse j'ai à vous informer qu'elle sera mise devant les commissaires d'école sans délai.

Je dois en même temps vous dire que ce n'a jamais été l'intention des commissaires d'école de cette municipalité d'abandonner les dix acres de terre en question à M. Watts ou à aucune autre personne, et les commissaires ont trouvé étrange qu'il y eut quelque embarras de créer pour les empêcher d'en avoir la patente, attendu que le département d'école en a eu possession, à ma connaissance, pendant vingt ou trente ans, et qu'ils y ont élevé une bâtisse, et pour d'autres raisons que vous connaîtrez sous peu.

(Signé,)

R. J. MILLAR,

Secrétaire et trésorier des commissaires.

L'honorable A. N. Morin,

Commissaire des terres de la couronne, Québec.

(Copie.)

YAMACHICHE, 28 septembre 1854.

MONSIEUR—La lettre à laquelle vous me réferez dans celle que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser en date du 15 de ce mois n'exigeait pas, ce me semble, de réponse de ma part. Cette lettre m'informant que R. N. Watts, écuyer, devait faire certaines démarches auprès des commissaires d'école de Grantham, dont j'étais alors le président, je dus remettre la réponse à cette lettre au temps où M. Watts ferait ces démarches auprès des commissaires. Au moment de laisser Drummondville pour venir demeurer à Yamachiche, il y a près d'un an,

je résignai ma charge de président des commissaires d'école. M. Watts n'avait pas jusque là essayé de régler l'affaire à l'amiable avec les commissaires. Depuis je n'ai plus entendu parler de l'affaire en question, jusqu'au moment où j'ai reçu votre lettre en date du 15 courant.

Quant à la question que vous me posez, savoir: S'il n'est pas vrai que M. Watts aurait abandonné en faveur de la corporation des commissaires d'école de Grantham, une rente de 15s. et son capital, £12 10s., auxquels il avait droit, sur un terrain cédé à la dite corporation par M. G. L. Marler, et sur lequel est érigée une maison d'école, et ce moyennant une rente de 1s. par année, avec l'entente distincte qu'en conséquence de cet abandon de la part de M. Watts, messieurs les commissaires renonçaient en faveur de ce monsieur à leurs prétentions aux dix acres du lot No. 4, du 2nd rang de Grantham, qu'eux ou leurs prédécesseurs auraient précédemment réclamé du gouvernement: je ne puis que répondre qu'il n'est jamais venu à ma connaissance qu'une pareille stipulation ait été faite de la part des commissaires.

(Signé,)

J. H. DORION,
Prêtre.

(Copie.)

DRUMMONDVILLE, 30 septembre 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'agréer la réception de votre faveur du 15 courant, avec deux autres communications. Et en réponse je dois premièrement observer *qu'il n'est pas vrai* que M. R. Watts aurait cédé à la corporation de Grantham une certaine rente annuelle à laquelle il avait droit, *avec l'entente distincte* qu'en conséquence de cet abandon messieurs les commissaires renonçaient en faveur de ce monsieur à leurs prétentions aux dix acres du lot No. 4, 2nd rang de Grantham. Je suis donc plus en état de faire cette dénégation que j'étais alors un des membres de cette corporation.

Je dois en même temps attirer votre attention sur les deux derniers paragraphes de votre communication du 5 juillet 1853, où vous demandez à M. Watts d'obtenir de notre corporation son consentement par écrit à ce sujet, ce qu'il n'a jamais fait ni même demandé, sachant bien qu'il ne pouvait l'obtenir vu qu'il n'a jamais été question de l'abandon dont il parle.

De plus, vous obligez notre corporation à *nier* sous le délai d'un mois l'avancé de M. Watts et que faute d'une réponse, ce silence sera pris comme une réponse affirmative à la question ainsi posée, je prends donc l'occasion de vous faire observer que vous placez notre corporation dans la position où doit se trouver M. Watts, c'est lui qui a allégué un fait et je crois que ce doit être à lui à le prouver.

Je prends respectueusement la liberté de vous faire connaître de nouveau que l'école de ce village a toujours joui de ce terrain depuis l'année 1816 jusqu'à ce jour. Et que je ne puis croire que le département des terres de la couronne ferait une injustice si grande que de vouloir déposséder notre corporation de ce dont elle a joui depuis si longtemps.

(Signé,)

G. L. MARLER,
Président des commissaires
d'école de Grantham.A l'honorable A. N. Morin,
Commissaire des terres de la couronne.

Plan

du

Lot No 4 dans le 2.^{me} Rang de Grantham.

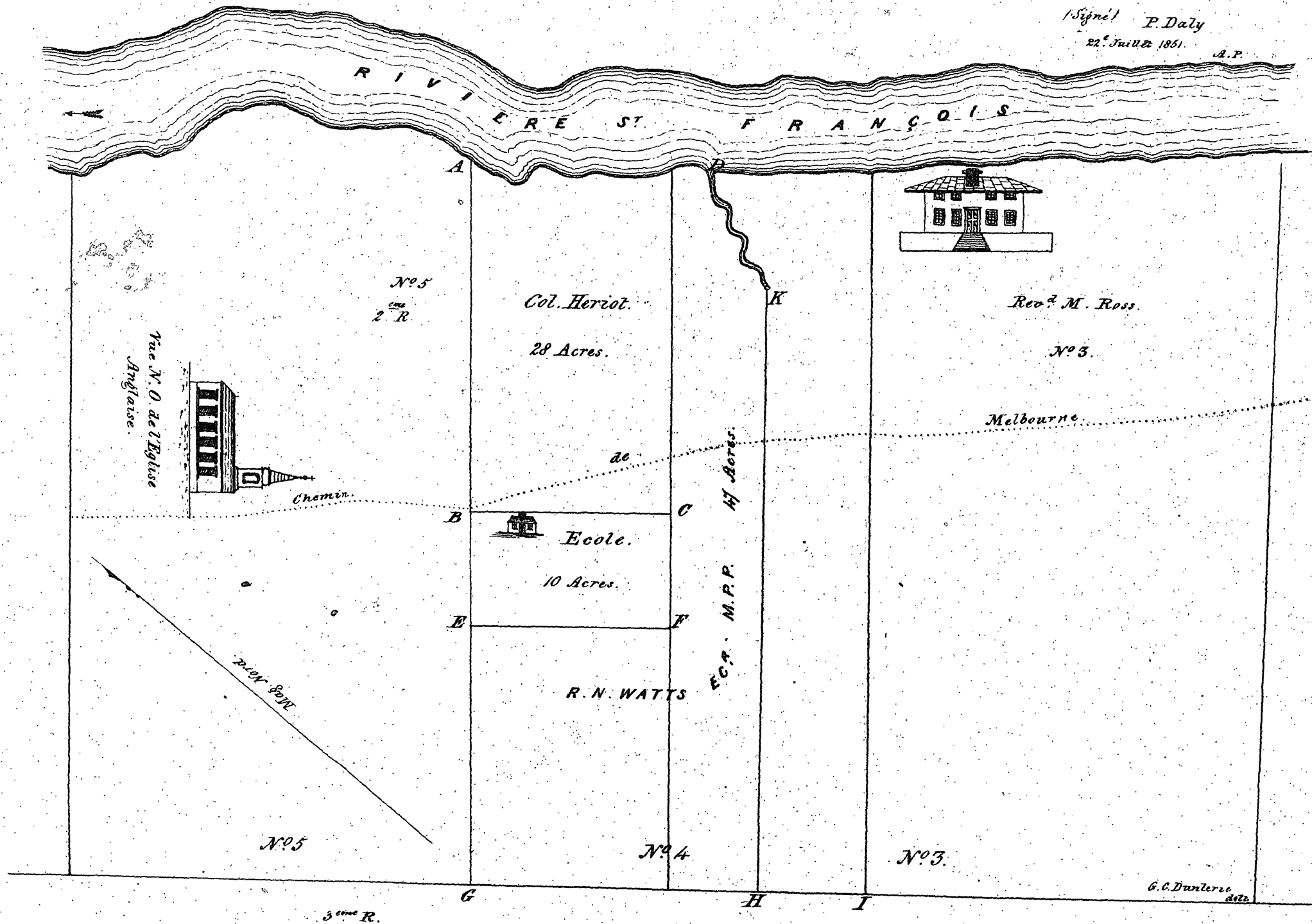
Matthews Lith.

Echelle, 16 Chaines au pouce.

Signé P. Daly

22^e Juillet 1851.

A.P.



G. C. Dunlavy del.

(Copie.)

ST. GREGOIRE, 28 septembre 1854.

MONSIEUR,—Dans le cours de ma dernière visite comme inspecteur d'école pour le comté de Drummond, j'ai eu occasion, en visitant le bureau des commissaires d'école de Grantham, de prendre connaissance de certains documents par lesquels il appert qu'un ordre du gouverneur en conseil, du 14 juin 1851, autorise un octroi gratuit de dix acres de terre dans le lot No. 4, du 2nd rang de Grantham, en faveur de la corporation des commissaires d'école de la municipalité scolaire de Grantham. Le même ordre en conseil autorise R. N. Watts, écuyer, à acheter une autre partie du même lot octroyé ou au moins devant être octroyé aux commissaires d'école, faisant valoir, à l'appui de son application, l'abandon qu'il a fait en faveur de ces derniers d'une rente foncière constituée sur un emplacement et maison qu'il possède dans le village de Drummondville.

Cette affaire étant d'une très grande importance pour le département de l'éducation, j'ai cru devoir vous faire quelques remarques à l'appui du droit incontestable acquis à messieurs les commissaires d'école de Grantham, sur le morceau de terre dont il est question, et je me hâte de le faire, vu le peu de délai accordé pour la solution de la question.

D'abord je vous ferai remarquer que le lot de terre dont il s'agit (No. 4 du 2nd rang de Grantham) a été occupé pour les fins de l'éducation depuis 1826, c'est-à-dire, depuis l'établissement de Drummondville. Je me suis informé de ce fait avec soin, et tous les habitants de la place à qui j'en ai parlé m'ont dit que tel était le cas, et le plus ancien habitant de Drummondville m'a déclaré la même chose, en sorte que les commissaires d'école de Grantham auraient eu raison de faire valoir leur droit de péremption sur tout le lot. Cependant il paraît que la chose a été arrangée entre les divers applicants et que précédemment à l'émanation de l'ordre en conseil du 14 juin 1851, un arpenteur aurait fait la séparation du lot à la connaissance des intéressés, sous réclamation ou opposition de la part d'aucun de ces derniers et conséquemment à leur satisfaction, et je comprends que c'est sur le rapport de l'arpenteur qu'a été dicté l'ordre en conseil dont il est question.

Il est vrai que M. Watts a fait l'abandon d'une rente foncière aux commissaires d'école de Grantham, mais il paraît que c'était pour faire écho à la générosité d'autres citoyens du village qui avaient fait des sacrifices pour l'acquisition d'une maison d'école. M. Watts a fait cette cession sans aucune stipulation avec messieurs les commissaires d'école d'alors, ainsi qu'ils me l'ont déclaré.

Si messieurs les commissaires d'école de Grantham eussent cédé leur droit de péremption à la partie du lot dont il s'agit, ainsi que M. Watts le prétend, et ce par un acte du 25 octobre 1848, comment se peut-il faire que près de trois ans plus tard, le 14 juin 1851, il aurait été émané un ordre en conseil autorisant la disposition du lot de la manière ci-dessus citée, (c'est-à-dire partie aux commissaires d'école, partie à M. Watts, etc.,) et ce sans réclamation de la part de M. Watts, lorsque ce monsieur avait eu connaissance du partage fait quelque temps auparavant par l'arpenteur? Ce fait seul n'est-il pas suffisant pour prouver que le 14 juin 1851 M. Watts n'avait pas encore acquis un droit qu'il prétend maintenant avoir eu sans interruption depuis 1848?

J'ai pleine confiance dans la justice et la droiture du département des terres de la couronne et ainsi j'espère que les droits de la corporation des commissaires d'école de Grantham seront respectés et qu'on ne les désaisira pas d'un petit mor-

ceau de terre dont ils ont absolument besoin pour les fins de l'éducation, et à la propriété duquel ils ont un droit incontestable.

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

(Signé,) G. A. BOURGEOIS, I. E.

L'honorable A. N. Morin,
Etc., etc., etc.
Québec,

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

10 octobre 1854.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que depuis que vous êtes venu ici le 14 ultimo, pour faire valoir votre réclamation sur toute la portion non patentée du lot 4, dans le 2e rang, Grantham, incluant les dix acres réclamés par et réservés pour les commissaires d'école en vertu de l'ordre en conseil du 14 juin, 1855, il a été écrit au révérend J. H. Dorion, et aux commissaires d'écoles le 15 ultimo, et il leur a été demandé en substance de constater :

S'il n'est pas vrai que M. R. N. Watts a abandonné en faveur de la dite corporation une rente annuelle de 15s., et le capital d'icelle se montant à £12 10s auxquels il avait droit, sur un lot de terre transporté à la dite corporation par M. G. L. Marler, et sur lequel une maison d'école est érigée, à raison d'une rente nominale d'un chelin par année, comme il appert par un acte de vente du 26 octobre 1848, par le dit G. L. Marler aux dits commissaires, enregistré le 8 janvier 1849, au bureau d'enregistrement pour le comté de Drummond, avec l'entendement qu'en considération de cette cession de la part de M. Watts, les commissaires devraient renoncer en faveur de ce monsieur à toutes leurs réclamations sur les dix acres du lot 4 dans le 2e rang de Grantham, qu'eux et leurs auteurs avaient antérieurement réclamé du gouvernement.

La réponse du révérend M. Dorion, du 28 ultimo, est : " Qu'il avait toujours ignoré qu'un pareil arrangement eut été pris par les commissaires.

M. G. L. Marler, par sa réponse comme président des commissaires d'école de Grantham dans sa lettre du 30 ultimo, nie que M. Watts ait cédé à la corporation de Grantham une certaine rente annuelle à laquelle il avait droit, avec l'entendement qu'en considération de cette cession les commissaires renonceraient en faveur de ce monsieur à leurs réclamations sur les dix acres du lot No. 4, 2 rang de Grantham. M. Marler dit de plus que l'école de ce village a toujours été en possession de ce lot depuis l'année 1816 jusqu'à l'époque actuelle.

Le Dr. G. A. Bourgeois de St. Grégoire, comme inspecteur d'école dans le comté de Drummond, écrit aussi une lettre en date du 28 ultimo, au soutien de la réclamation des commissaires d'écoles et dit qu'avant que l'ordre en conseil du 14 juin 1851 fut émis, un arpenteur avait divisé le lot à la connaissance des parties intéressées sans qu'il ait été fait de réclamation ou d'opposition de la part d'aucun d'eux, et en conséquence à leur satisfaction.

Sous ces circonstances vous pouvez voir que votre demande d'acheter toute la portion non patentée du lot ne peut être écoutée. Tout autre procédé, cependant, sera arrêté pendant six mois à compter de cette date, pour vous donner l'oc-

casion d'arriver à quelqu'arrangement amiable avec les commissaires d'école relativement aux dix acres.

(Signé,)

A. N. MORIN.

R. N. Watts, écuyer,
Drummondville.

 DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

QUEBEC, 4 avril 1855.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 9 mars demandant copie de la correspondance, etc., se rattachant à la partie du lot No. 4 dans le 2^e rang de Grantham, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, à part celles que je vous ai envoyées, copies des documents qui suivent, savoir :

Extrait de la lettre de C. C. Sheppard du 31 juillet 1851, et copies du procès-verbal de M. l'arpenteur Daly, ainsi que du plan du dit lot.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

L'honorable G. E. Cartier,
Secrétaire provincial,
Etc., etc., etc.

Extrait d'une lettre de C. C. Sheppard, agent, en date à Wendover, le 31 juillet 1851.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le procès-verbal et le plan du lot No. 4, dans le 2^e rang de Grantham, arpenté par Patrick Daly, écuyer, par ordre de Joseph Bouchette, député arpenteur général.

J'ai donné avis aux requérants du résidu de ce lot, de l'ordre en conseil autorisant la vente d'icelui, et je leur ai indiqué leurs portions définitives.

(Signé,)

C. CAMPBELL SHEPPARD.

L'honorable commissaires des terres
De la couronne,
Montréal.

Ces 19^e, 21^e, et 23^e jours de juillet, en l'année de Notre Seigneur 1851, conformément aux instructions reçues par moi de Joseph Bouchette, écuyer, député arpenteur provincial, en date du bureau des terres de la couronne, Montréal, 25 juin 1851, pour les divisions internes du lot No. 4, dans le rang de Grantham, tel qu'autorisées par un ordre en conseil, en date du 14 juin 1851, je soussigné, arpenteur provincial, résidant dans Drummondville, dans le district des Trois-Rivières, ai commencé à un poteau en pierre et à des morceaux brisés de poterie dessous, marqué No. 4, No. 5, 2^e rang, R. 3, et étant sur la ligne entre les 2^e

et 3e rangs de Grantham dans le dit district des Trois-Rivières, j'ai partagé et mesuré, de là nord, cinquante degrés est magnétiquement; la variation onze degrés quinze minutes ouest, et à quarante sept chaînes, cinquante chaînons, je suis arrivé à un poteau marqué 4 N. 5. N., du côté ouest de la rivière St. François; de là sud quarante degrés Est magnétiquement, prenant les perpendiculaires à la marque des hautes eaux vingt-six chaînes jusqu'à un poteau marqué 3 N, 4 N, de là sera cinquante degrés ouest magnétiquement quarante-sept chaînes cinquante chaînons jusqu'à un poteau marqué No. 5, N, 4, R. 2, R. 3; de là nord quarante degrés ouest magnétiquement le long de la ligne entre les 2e et 3e rang de Grantham vingt-six chaînes jusqu'au poteau marqué 4 N, 5 N, 2 R. 3. R, au point de départ. Contenant, incluant les perpendiculaires susdites, 118 acres, et la réserve pour grands chemins. J'ai aussi subdivisé le lot No. 4 susdit, dans le 2e rang de Grantham en quatre divisions, comme suit: première, pour l'héritier de feu le colonel Heriot, le morceau représenté sur le plan ci-joint par les lettres A. B. C, L, commençant à un poteau marqué 4 N. 5 N. tel que ci-dessus mentionné au point A., et j'ai mesuré de là sud quarante degrés est magnétiquement treize chaînes jusqu'au poteau du centre du lot 4 susdit; de là sud cinquante degrés ouest vingt-deux chaînes soixante et six chaînons, et j'ai planté un poteau à O; de là nord quarante degrés ouest vingt-six chaînes et j'ai planté un poteau à B., marqué 4 N, 5 N., de là nord cinquante degrés est magnétiquement vingt-deux chaînes soixante-six chaînons, ce qui incluant les perpendiculaires jusqu'au bord de la rivière renferme 28 acres et la réserve pour grands chemins.

Secondement. Un morceau du dit lot No. 4, représenté par la figure B. C. F. E; commençant au poteau marqué 45 comme ci-dessus à B, et mesuré, de là sud quarante degrés Est trente chaînes jusqu'au poteau à C; de là sud cinquante degrés ouest sept chaînes soixante-neuf chaînons jusqu'à un poteau à F; de là nord quarante degrés ouest treize chaînes, et j'ai planté un poteau à E; de là nord cinquante degrés Est le long de la ligne entre les lots Nos. 4 et 5, sept chaînes soixante-neuf chaînons jusqu'au point de départ au poteau B, contenant dix acres en superficie, j'ai posé une pierre avec des morceaux brisés de poterie sous chaque poteau B. C. F. E. Ce dernier morceau de terre est pour les fins scolaires.

Troisièmement. J'ai aussi mesuré une partie du dit lot No. 4 pour Robert Nugent Watts, écuyer, M. P. P. représentée par la figure D. K. H. G. F. F. L. D. sur le plan, commençant à un poteau en pierre, et de la poterie dessous, par moi planté du côté sud de la rivière St. François à D, et mesurai de là sud, 19 degrés ouest huit chaînes dix chaînons jusqu'à un poteau en pierre et de la poterie, par moi planté à l'extrémité sud-ouest d'une ravine qui était autrefois considérée comme la limite entre le dit R. Watts, écuyer, M. P. P., et le révérend George McLeod Ross.

De là sud cinquante degrés ouest, quarante chaînes cinquante chaînons jusqu'à un poteau en pierre et des morceaux brisés de poterie dessous à H., de là nord quarante degrés ouest dix-neuf chaînes vingt-cinq chaînons, jusqu'à un ancien poteau marqué 4 N, 5 N, 2 R, 3 R; de la nord cinquante degrés Est, le long de la ligne, entre les lots Nos. 4 et 5, dix-sept chaînes vingt-cinq chaînons jusqu'au poteau à E; de là sud quarante degrés Est le long de la ligne sud-ouest du lot d'école treize chaînes jusqu'à C; de là nord cinquante degrés trente chaînes trente-six chaînons jusqu'au poteau du centre à L; de la sud quarante degrés Est magnétiquement une chaîne quatre-vingt-dix chaînons jusqu'au point de départ, contenant quarante-sept acres un quart de perche, réserve pour grands chemins, incluant les perpendiculaires prises au bord de la rivière.

Quatrièmement. Pour le révérend George McLeod Ross, commençant au poteau ci-dessus mentionné à D, sur le plan; de la sud dix-neuf degrés ouest

huit chaînes dix chaînons jusqu'à un poteau à K, à l'extrémité sud-ouest d'une certaine ravine telle que plus haut mentionnée; de là sud cinquante degrés ouest 40 chaînes, 50 chaînons jusqu'à un poteau à H sur le plan; de là sud 40 degrés Est, 6 chaînes 75 chaînons jusqu'à un poteau marqué 3, 4, 2, 3, à I sur le plan, de là nord 50 degrés Est le long de la ligne entre les lots Nos. 3 et 4, à I sur la rive sud-ouest de la rivière St. François; de là nord 40 degrés ouest 11 chaînes 10 chaînons jusqu'à un poteau au point D avec une pierre et des morceaux brisés de poterie dessous; contenant 33 acres et la réserve pour grands chemins, incluant les perpendiculaires à la marque des hautes eaux aux diverses petites courbes comme sur le plan. Toutes les directions des quatre divisions ci-dessus dans le procès-verbal sont magnétiques; les variations 11 degrés 15 minutes ouest.

J'ai fait le relevé ci-dessus en la présence des soussignés porteurs de chaînes dûment assermentés.

PATRICK DALY,
D. A. P.

HENRY GRAHAM,
GEORGE MILLAR.

Q U E B E C :
DES PRESSES A VAPEUR DE LOVELL ET LAMOUREUX,
RUE LA MONTAGNE.

R E P O N S E

A UNE ADRESSE de l'assemblée législative à son excellence le gouverneur général, en date du 22 courant, demandant à son excellence de faire mettre devant cette chambre " Une copie
" du rapport de David Thorburn, écuyer, commissaire des terres
" des Sauvages, présenté au gouvernement le 7 décembre dernier, touchant la navigation de la Grande Rivière, ainsi que
" de la correspondance et du rapport sur le même sujet, en
" date du 5 et du 6 courant, pour l'information de la chambre."

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,

Québec, 27 mars, 1855.

(Copie.)

Québec, 21 novembre, 1854.

MONSIEUR,—Comme président de la compagnie de la navigation de la Grande Rivière il est de mon devoir de vous informer en votre qualité de surintendant général des Sauvages, que les directeurs de la compagnie n'ont pas fait passer de réglemens par les municipalités du comté de Brant ou d'Haldimand pour les fins exposées dans la 3e et dans d'autres sections du chapitre 256, 16 Vic. : Je dois dire que la ville de Brantford a passé un règlement, dans la première partie de cette année, pour la somme de £100,000, pour la mettre en état de se conformer aux exigences du dit acte, mais qu'elle l'a retiré pendant qu'il était sous la considération du gouvernement, et qu'elle a porté ce montant de crédit à la compagnie du chemin de fer, dont les bâtisses dans cette ville ont été détruites par le feu, afin de mettre la compagnie en état de les ériger de nouveau en cet endroit. Les exigences des première et seconde sections de l'acte ont été sanctionnées par les parties en question.

N'ayant pas réussi à obtenir le remède que l'acte permettait aux conseils municipaux d'apporter, je dois donc vous informer qu'en conséquence de la détérioration des ouvrages (maintenant en usage depuis vingt ans) le montant considérable versé en capital, et employé à parfaire la ligne jusqu'à Brantford, placé sur des propriétés de village, bâtisses pour magasin, pour moulins, pouvoirs hydrauliques, habitations, etc., dont les propriétaires ont soit acheté les terres (Lots) ou payent rente pour privilèges de terre et d'eau, une grande perte sera éprouvée par la compagnie et par les individus, si on permet que les ouvrages continuent à se détériorer tout en détériorant les propriétés publiques adjacentes. Je dois ici faire observer que les quatre cinquièmes ou environ du capital se composent des fonds des Six Nations, lesquels ont, ainsi qu'il est allégué par les chefs Sauvages,

été ainsi appliqués sans leur connaissance ou consentement, placement dont ces tribus n'ont pas reçu un liard.

Tous les intéressés désirent que la navigation ne cesse pas d'exister, mais que le gouvernement s'en empare aux conditions des 5e, 6e et 7e sections de l'acte en question.

Capital, disons.....	£50,000	0	0
Dettes.....	7,000	0	0
Débetures de la ville de Brantford, vendues précédemment....	20,750	0	0
Débetures de la compagnie endossées par John A. Wilkes, entre les mains du département du fonds des Sauvages des Six Nations.....	4,500	0	0
	<hr/>		
Courant.....	£82,250	0	0

Je crois que cette somme sera trouvée presque correcte.

Exclusivement des péages la compagnie retire des revenus des lots des quais, du moulin, et du magasin, outre quelque revenu provenant de lots de village, tel que des versements sur les ventes nouvelles et anciennes.

Je m'attends chaque jour à recevoir une lettre du secrétaire de la compagnie, avec un état du trafic; des péages, rentes, etc.; etc., etc.; si elle ne m'arrivait pas avant mon départ, je l'enverrai.

Le département des travaux publics a fait un rapport sur ces ouvrages, je crois, dans l'automne de 1852 ou dans l'hiver de 1853, avec un estimé pour une navigation permanente de quatre pieds d'eau, laquelle profondeur à mon opinion, suffirait largement. Il y aurait une économie de dépense, vû que les employés sur le canal Welland, à l'exception des gardiens d'écluse, pourraient remplir certains devoirs pour lesquels la compagnie est obligée de payer.

J'ai etc.,

(Signé,) DAVID THORBURN.

L. Oliphant, écuyer,
S. G. des affaires des Sauvages, Québec.

(Copie.)

Québec, 22 novembre 1854.

Monsieur,—Comme un directeur de la compagnie de la navigation de la Grande Rivière de la part du gouvernement et comme président d'icelle, j'ai l'honneur de constater pour votre information et votre qualité de surintendant général des Sauvages, qu'il a été placé sur les travaux de la compagnie de la navigation de la Grande Rivière, environ quarante mille louis du fonds Sauvage des Six Nations, à part les £4,500 prêtés sur les débetures de la compagnie.

Que durant la dernière session, la 16 Victoria, chap. 256, autorisant les conseils municipaux à avancer une somme suffisante pour compléter cette navigation, telle avance, pour diverses raisons, n'a pas été obtenue.

Le parlement du Haut-Canada passa un acte pour prêter à la compagnie la somme de £12,500, laquelle fut omise lors de l'union d'être placée comme un item à être payé, ce qui a été la cause que les ouvrages n'ont pas été complétés.

Les chefs des Six Nations disent qu'ils n'ont pas été consultés touchant ce placement par Sir John Colborne, lieutenant gouverneur, et ils se plaignent, je crois avec bonne raison, qu'ils n'ont pas reçu un liard en retour de tel placement.

En face de toutes ces circonstances il est de mon devoir de vous informer qu'à moins qu'une somme suffisante ne soit obtenue du gouvernement provincial, ou de quelque autre source pour terminer cette navigation, le montant entier sera perdu pour les Sauvages.

Dans mon opinion si l'avance était faite, le revenu paierait les déboursés et à la fin rapporterait un revenu tel que prescrit par les 5e, 6e et 7e sections de la 16 Viet., chap. 256.

C'est pourquoi j'appelle vivement votre attention immédiate sur ce sujet.

J'ai, etc.,

(Signé.)

DAVID THORBURN.

L. Oliphant, écuyer,

S. G. des affaires des Sauvages, Québec.

(Copie.)

BUREAU DES SAUVAGES.

CAYUGA, 5 mars, 1855.

MILORD.—Leurs excellences le ci-devant et le présent gouverneur général m'honorèrent d'entrevues au sujet de la navigation de la Grande Rivière. Avec leur approbation, en date du 7 décembre dernier, je m'adressai au gouvernement exécutif par le canal du secrétaire provincial, donnant un compte rendu de l'état des travaux et des affaires de la compagnie, dont réception fut accusé en m'informant que le tout avait été référé au département des travaux publics; n'ayant appris aucune nouvelle de la part du gouvernement ou des commissions de ce département, et comme le parlement est actuellement en session, et que les Sauvages des Six Nations sont propriétaires pour les quatre cinquièmes du fonds capital, sans leur concours, je trouve, en ma qualité de surintendant, qu'il est de mon devoir d'attirer votre attention à ce sujet, vu que je suis d'opinion qu'à moins que le gouvernement ne s'empare des travaux de quelque manière, la compagnie ne pourra pas obtenir les moyens de donner de la permanence ou de l'utilité à l'état détérioré des travaux. Indépendamment de l'intérêt des Sauvages la localité a besoin d'une navigation de bateaux jusqu'à et depuis Brantford; elle a été et elle est réellement un des soutiens du canal Welland. Les produits de la localité le demandent, quoique les recettes ne puissent pas directement rencontrer l'intérêt sur le capital, cependant si on en fait un ouvrage permanent, l'intérêt de la province ne pourra qu'y gagner. La section de la localité est une des plus fertiles en blé, bois de construction etc., dans toute la province. Le public a, par différents actes du gouvernement, eu raison de croire que les travaux retomberaient sur la province. La ville de Brantford a prospéré, des moulins considérables ont été bâtis, et des terres ont augmenté en valeur, et tout cela sous cette croyance. La législature du Haut-Canada par un acte qui a reçu la sanction impériale, a autorisé le prêt de £12,500 à la compagnie pour la metre en état de terminer les travaux jusqu'à la ville de Brantford. Dans l'espérance que l'argent viendrait de suite, les travaux ont été loués et finalement terminés, mais ils ont mis la compagnie dans un grand embarras.

La somme de £500 fut payée, mais celle de £12,000 ne le fut pas, parce qu'on oublia de la placer dans la cédule des obligations du Haut-Canada quand les provinces furent unies—le gouvernement aida à faire un sillonn de hâlage depuis l'écluse de Dunnville jusqu'à la ville de Cayuga, dans l'été de 1853, passa un ordre en conseil afin que les péages sur les effets passant à et de Brantford par le canal Welland, fussent les même que de Dunnville, la compagnie s'en réservant une partie. La ville de Brantford fut érigée en un port

d'entrepôt, qui a maintenant un personnel de trois officiers de Douane. Les actes du gouvernement eurent l'effet de faire croire au public que le gouvernement prendrait et entre tiendrait une navigation sûre et certaine. La ville de Brantford émit, le 30 décembre 1851, quarante mille louis en débetures à vingt ans pour mettre la compagnie en état de continuer les travaux ; il a été vendu pour £20,750 de ces débetures, à, disons 25 pour cent d'escompte ; la balance qui reste £19,250, est à la banque du Haut-Canada avec instructions d'en vendre un montant suffisant afin de rembourser à la banque son prêt à la compagnie d'un peu plus de £4,000, dont la banque demande incessamment le paiement.

Dans l'état précaire des ouvrages, les marchands, les meuniers, etc., craignent d'envoyer leurs effets par un transit irrégulier, et conséquemment envoient et reçoivent beaucoup de ces effets par des routes beaucoup plus dispendieuses, et de plus le canal Welland n'en perçoit pas de revenus.

L'acte de la législature de 1853, autorisait le gouvernement à en prendre l'administration à certaines conditions, et les municipalités des comités d'Haldimand et Brant à prélever les fonds au moyen de débetures. Les divers conseils l'ont essayé, mais ne se sont pas entendus sur ce point ; cette loi a été jusqu'à ce jour une lettre-morte.

Néanmoins, c'est avec joie que je puis dire que les ouvrages, à moins qu'ils ne soient détériorés par les inondations du printemps prochain à l'époque du débâcle de la glace et de la fonte de la neige dont il y a une quantité plus qu'ordinaire en cet endroit (le dégel a commencé aujourd'hui) sont en bon état, en autant que les moyens de la compagnie peuvent le permettre. Je suis grandement intéressé à leur conservation. Je crois que dans l'hiver de 1852, le département des travaux publics envoya des ingénieurs, qui examinèrent la ligne de la rivière depuis Caledonia jusqu'à Indiana, distance de neuf milles, auquel endroit les ouvrages sont situés, à l'exception de la tranchée et de la digue de Brantford ; ils firent rapport, mais rien de plus.

Ayant reçu une lettre de M. John Brown, un des meilleurs entrepreneurs des travaux publics, employés sur le canal Welland, ainsi que des autres endroits, en date du 23 ultimo, je vous l'envoie ci-incluse. Vous remarquerez que si les ouvrages doivent être faits, le prix qu'il chargera sera payable en débetures. Je désire vous recommander respectueusement de bien vouloir attirer l'attention du gouvernement exécutif sur la proposition de prendre les travaux sous sa direction. L'intérêt des Sauvages des Six Nations demande l'intervention du département pour engager le gouvernement à en agir ainsi.

J'ai, etc.,

[Signé,]

DAVID THORBURN,
Président.

Vicomte Bury,
S. G. affaires des Sauvages.

(Copie.)

THOROLD, 23 février 1855.

DAVID THORBURN, écuyer,

MONSIEUR,—Je dois vous informer relativement à notre conversation touchant les améliorations de la navigation de la Grande Rivière, que je désire entrer en arrangement pour la construction et l'achèvement complet de ces travaux d'une manière permanente, et conformément aux plans et estimés faits et soumis par M. Woodruff au département des travaux publics, avec un pourcentage additionnel de 25 pour cent.

Je ne considère cette somme que comme une hausse raisonnable depuis la date de cet estimé, vu qu'il doit être admis, que tous les articles nécessaires à l'exécution de ces travaux ou d'autres travaux ont haussé de 25 à 100 pour cent en valeur.

Si les propositions ci-dessus sont acceptées, je prendrai en paiement des ouvrages faits les débentures du gouvernement ou des municipalités au pair.

J'attends bientôt de vos nouvelles avec plaisir.

Je suis, etc.,

(Signé,)

JOHN BROWN,
P. BLAIR.

B

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 13 décembre dernier, pour copie des papiers qui se rattachent à la construction du Palais de Justice à Montréal.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Québec, 30 mars 1855.

(ORDONNÉ par le Comité Permanent des Impressions que les documents qui accompagnent la présente réponse ne soient pas imprimés dans l'Appendice aux Journaux.)

R É P O N S E

A une Adresse pour copie de la Correspondance échangée entre le Département des Terres de la Couronne et M. P. N. Pacaud, relativement au Chemin de Chester au Lac Aylmer.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des T. de la C.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 5 avril 1855.

St. NORBERT D'ARTHABASKA, 30 mai 1854.

Monsieur,—Comme il pourrait se faire qu'il aurait été décidé d'ouvrir quelques chemins aux frais de la province, je prends la liberté de vous offrir mes services dans le cas où vous pourriez me croire nécessaire.

La colonisation des townships étant une mesure nationale, je me contenterai volontiers de la rétribution que l'on voudra bien m'accorder, mon but étant d'être utile.

Comme il a été question d'ouvrir un chemin qui devra nous ouvrir une communication directe avec le lac Aylmer, je prends la liberté de vous faire à ce sujet quelques observations. L'automne dernier, M. Russell, arpenteur, avait été chargé d'en faire l'exploration, mais s'étant trouvé malade sur les lieux et les pluies ayant donné beaucoup d'eau, M. Gilbert Poudrier l'aurait remplacé, au moins c'est ce que l'on m'a dit. Comme cette route sera un des principaux chemins de la colonisation et qu'il devra nécessairement coûter une somme considérable, je crois qu'il serait prudent, urgent même, de s'assurer une localisation judicieuse et économique, car si l'on peut ajouter foi aux rapports des gens qui se disent connaisseurs, les townships de Chester et de Ham sont très montagneux, et la partie explorée par M. Poudrier est celle qui, sous ce rapport, offrirait le plus d'obstacles; quant à une judicieuse localisation, je ne sais pas, vraiment, pourquoi on a semblé ignorer que ce nouveau chemin devait être naturellement une continuation directe (dans le sud) du grand chemin d'Arthabaska, qui vient tomber directement dans le chemin du lac Aylmer. D'où vient la population des townships de Chester, Ham, Wolfeston et des autres townships qui avoisinent le lac Aylmer, n'est elle pas composée généralement des populations des districts des Trois-Rivières et de Québec? Pourquoi obliger ces colons à faire plusieurs milles inutilement et dans un chemin plus dispendieux pour la province et moins facile pour eux, puisqu'il devait traverser plus de montagnes, et moins en rapport avec leurs intérêts, car, tôt ou tard, nous serons érigés en district.

Le plan que j'ai fait lithographier nous fait connaître l'opinion de la population sur le chef-lieu de ce district. Bien d'autres considérations devraient vous engager à vous assurer de la fixation judicieuse et économique de ce chemin, ce qui peut se faire sans frais. Dans tous les cas, ce n'est que de simples suggestions que j'ose vous soumettre, que je n'aurais jamais songé à faire, si je ne savais bien certainement qu'il pèse sur nous de ces influences étrangères aux townships, qui ne sont mises en réquisition que pour satisfaire, je ne dirai pas des intérêts privés, mais des caprices, souvent au préjudice de la colonisation en général et des colons en particulier.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

St. HYACINTHE, 13 septembre 1854.

Monsieur,—A mon retour d'un voyage dans les townships de l'Est, je trouve aujourd'hui dans mon bureau un rapport d'exploration fait par John Neilson, écuyer, arpenteur, par lequel rapport il est constaté qu'il a tracé un chemin entre les chemins Craig et Gosford, à travers les townships de Chester, Ham et Wolfestown.

C'est l'intention du gouvernement de commencer les travaux dans ce chemin immédiatement, et comme par votre lettre du 30 mai dernier vous offriez vos services pour l'ouverture des chemins dans les townships, je prends la liberté de vous demander s'il vous conviendrait de conduire les travaux qui devront se faire dans le chemin ci-dessus cité.

Dans le cas où vous accepteriez, vous aurez la bonté d'envoyer à ce bureau un cautionnement tel que requis par les instructions générales dont vous recevrez copie avec cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) T. BOUTILLIER,
Insp. des A.

P. N. PACAUD, Ecuyer.

St. NORBERT D'ARTHABASKA, 18 septembre 1854.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 13 courant, je vous informe que c'est avec plaisir que je m'engage à conduire les travaux que nécessite l'ouverture d'un chemin entre les chemins Craig et Gosford, à travers les townships de Chester, Ham et Wolfestown.

Je vous envoie par la même malle le cautionnement qu'exige l'emploi que j'accepte et que vous demandez.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER, Ecuyer.

ST. HYACINTHE, 21 septembre 1854.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre par laquelle vous m'informez que vous acceptez la conduite des travaux dans le chemin de Gosford et d'Arthabaska, et aussi de votre cautionnement.

Ci-inclus sont huit chèques de vingt-cinq louis chaque, formant ensemble la somme de deux cents livres, cours actuel, pour vous donner les moyens de commencer vos travaux.

Comme il n'est pas certain que l'on puisse cette année disposer de sommes suffisantes pour faire ce chemin complètement, je crois que l'on devra commencer par l'ouvrir en chemin d'hiver, douze ou quinze pieds de largeur; mais en en faisant un chemin d'hiver, vous devez faire attention que ce chemin devant être avant longtemps un des grands chemins des townships de l'Est, il conviendra qu'en enlevant de dedans tous les matériaux, vous les placiez de telle manière que, lorsqu'il deviendra possible de finir le chemin, l'ouvrage n'en soit pas augmenté.

L'ouvrage doit se faire à la journée et vous engagerez vos hommes au plus bas prix possible.

Les travailleurs devront être payés en argent, afin qu'ils puissent se procurer des provisions où bon leur semblera.

Ils devront se pourvoir de leurs outils, haches, pioches et pelles, mais s'il devenait nécessaire de se procurer d'autres outils, vous voudrez bien m'en écrire. Je vous prie de vouloir bien m'informer de ce que coûteront les premiers milles, sous le moindre délai, afin que je puisse m'assurer de la somme probable que coûtera l'ouverture du chemin, en chemin d'hiver.

Je n'ai pas besoin de vous dire que, vu la facilité qu'offre déjà le chemin de fer de Richmond et de Québec, pour le transport des voyageurs et des provisions, vous devez commencer vos opérations dans cette partie du chemin qui en est la plus rapprochée.

La saison étant avancée, vous employerez au moins cinquante hommes, et cent si vous pouvez vous les procurer.

Veillez accuser la réception de la somme ci-incluse par reçus en duplicata.

J'ai l'honneur d'être,
etc., etc., etc.,

(Signé) T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

A P. N. PACAUD, écuyer,

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 25 septembre 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 du courant, de même que huit chèques sur la banque du Peuple, de vingt-cinq livres chaque, formant ensemble la somme de deux cents livres courant, pour laquelle somme je vous envoie sous ce pli mon reçu en duplicata.

En vous priant de croire que vos instructions seront scrupuleusement observées.

(Signé) P. N. PACAUD..

A T. BOUTILLIER, écuyer.

ST. NOBERT D'ARTHABASKA, 6 octobre 1854.

Monsieur,—En conformité des instructions que vous m'avez transmises par votre lettre du 21 septembre dernier, j'ai l'honneur de vous informer qu'il a fallu 183 journées d'hommes pour arracher le bois des deux premiers milles du chemin dont j'ai la direction des travaux, et enlever le bois d'un de ces milles, ce qui pourra en porter le coût de £26 à £28 par mille. Je dois néanmoins ajouter, que comme à l'ouverture de semblables travaux l'ouvrage ne peut être exécuté avec la même célérité que lorsqu'il y a une organisation arrêtée, j'ai tout lieu de croire que les autres milles coûteront moins.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) P. N. PACAUD.

A T. BOUTILLIER, écuyer.

ST. NOBERT D'ARTHABASKA, 19 octobre 1854.

Monsieur,—En vous faisant parvenir ma paie-liste du 27 septembre dernier au 12 courant, je crois devoir vous exposer qu'il m'est impossible de poursuivre avec économie les travaux, si je ne suis pas autorisé d'acheter quelques outils et gréments indispensablement nécessaires, tel que haches, pioches, piques, câble, poulie et meules. Pour le câble et la poulie, vous savez que le terrain où passe le chemin est généralement rocheux et boisé de gros bois, sans l'aide de ce câble et de cette poulie, pour culbuter les arbres dont les racines tiennent au roc, je me trouve avec un surcroît d'ouvrage qui entraînerait à des dépenses bien considérables comparées à celles que nécessite l'acquisition de ces objets.

Quant aux haches, pioches, etc., je puis plus facilement trouver des travailleurs à 5s. par jour en leur fournissant ces outils; que je ne pourrais le faire en leur payant 5s. 6d. et les obligeant de les fournir. Vous savez que les travaux se font à une distance assez considérable de toute espèce d'habitation, et que le plus grand nombre des travailleurs sont pour la plupart bien pauvres qui sont loin par exemple d'avoir des pioches acérées et qui sont pourtant indispensables pour travailler dans la pierre.

En supposant que chacun voulut fournir une hache, si l'une se casse, comment la remplacer. Le propriétaire perdra-t-il deux jours pour s'en procurer une autre, et comment rendre justice dans la distribution des ouvrages. Deux hommes s'engagent à cinq chelins, chaque, par jour, avec l'obligation de fournir chacun sa hache, celui qui sera chargé de débiter un arbre après qu'il aura été arraché, sera presque toujours sûr de conserver longtemps sa hache bonne; il en sera tout autrement de l'autre, s'il a été chargé d'en bucher les racines prises dans la pierre, ce serait alors à qui ne voudrait pas bucher sur les racines, chacun voudrait ne bucher que le corps de l'arbre; de plus je suis positif à dire, que dans les travaux que je conduis, il y aurait économie de me permettre d'acheter ces outils. J'ose me flatter que vous voudrez bien faire droit à ma représentation.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) P. N. PACAUD.

A T. BOUTILLIER, écuyer.

ST. HYACINTHE, 25 octobre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 de ce mois, accompagnée de vos paie-listes et d'un compte séparé.

Il est de mon devoir de vous dire que je ne suis point autorisé à vous accorder d'honoraires que lorsque le chantier est ouvert et que lorsque vous êtes à l'œuvre, à la tête d'au moins douze hommes, et à ce sujet je prends la liberté de vous renvoyer aux instructions elles-mêmes qui, pour vous et pour moi, font règle de conduite. De même aussi, chaque sous-conducteur doit avoir, à part les douze premiers hommes qui sont censés sous la conduite du conducteur, douze hommes sous sa surveillance pour avoir droit à sept chelins et demi.

Quant aux outils, vous savez que les instructions générales prescrivent qu'ils doivent être fournis par les travailleurs eux-mêmes. Il en est quelques-uns cependant, qu'on ne peut exiger qu'ils soient à leurs dépens, comme des piques, par exemple. Mais de ceux-ci, il n'en faut que peu cependant. J'approuve votre achat de meules, d'une poulie ou deux et d'un câble qui, employés habilement, peuvent être d'une grande utilité.

J'ai l'honneur d'être,

(Signé,)

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des Agences.

P. N. PACAUD, écuyer.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 28 octobre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer avec la présente, mes paie-listes du 14 au 28 octobre courant, et de vous informer en même temps que le mauvais temps a non seulement retardé les travaux, mais les a encore rendus plus dispendieux. Le 16, il est tombé un peu de neige dans le township de Ham et nous avons eu de fréquentes ondées depuis; nous avons été forcés de bâtir un camp.

Les travaux ne seront repris que le 2 novembre, vu la fête de la Toussaint, et nous commencerons à travailler sur le treizième mille. J'aurai besoin d'argent pour aider à liquider la prochaine paie-liste.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER, écuyer.

ST. HYACINTHE, 7 novembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 ult., ainsi que de votre paie-liste du 14 au 28 octobre. En l'absence de M. l'inspecteur des agences, je prends sur moi de vous envoyer dans la présente une somme de cent livres courant, dont vous voudrez bien accuser réception.

Au retour de M. Boutillier, je ne manquerai pas de lui communiquer les documents que vous avez adressés à ce bureau.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

B. DE LA BRUYÈRE,

• Assistant inspecteur des agences.

P. N. PACAUD, écuyer.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 13 novembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant, ainsi que de la somme de cent livres courant, qu'elle contenait, pour laquelle somme je vous envoie mon reçu en duplicata.

J'ai l'honneur d'être,

(Signé,)

P. N. PACAUD.

BOUCHER DE LA BRUYÈRE, écuyer.

Assistant inspecteur des agences.

ST. HYACINTHE, 25 novembre 1854.

Monsieur,—Je me flatte que les fonds que M. De la Bruyère vous a envoyés ont dû suffire jusqu'à ce moment pour subvenir aux dépenses de votre chantier, et que vous avez complété ou que vous êtes au moment de compléter votre chemin de manière à en faire un bon chemin, conformément aux instructions verbales que je vous ai communiquées lorsque j'ai eu l'honneur de vous voir chez vous à ce sujet.

En examinant vos paie-listes, j'ai remarqué que vous avez employé un nombre de sous-conducteurs qui excède les proportions que les instructions générales établissent entre les journées de surveillance et celles des travailleurs.

Ces instructions exigent que tout conducteur ou sous-conducteur, pour avoir droit à son salaire respectif, doit avoir au moins douze hommes sous sa conduite. Or, d'après votre paie-liste, l'average ou moyenné d'hommes employés par vous ne se rend pas même à sept.

Je regrette infiniment d'avoir à vous faire cette observation, mais les instructions, qui pour moi comme pour vous sont impérieuses, m'y contraignent.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

T. BOUTILLIER,

Insp. des A.

P. N. PACAUD, Ecuyer.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA,
27 novembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire parvenir avec la présente ma paie-liste du 30 octobre au 15 courant. Si j'ai retardé jusqu'à ce jour pour le faire, c'est que me trouvant bien éloigné, il m'aurait fallu autrement laisser les travaux pour quelques jours dans un temps où ma présence y était indispensable.

J'ai la satisfaction aujourd'hui de vous informer que le bois du chemin est complètement arraché et débité, et qu'il ne reste à faire, pour terminer cette communication, que le tassage du bois de deux milles et le débitage de quelques arbres que le vent a renversés dans le chemin et que les eaux y ont transportés. Ainsi, cette semaine, tous les travaux seront complètement terminés.

J'ai besoin d'une somme d'à peu près cent louis pour payer le reste des travaux.

Il est convenu que le quatre du mois prochain, je dois me transporter chez M. Poudrier pour payer finalement tous les travailleurs.

Je suis malade des fatigues que j'ai eues à supporter depuis trois semaines, autrement j'aurais accompagné ma lettre d'un rapport sur ce chemin, ce que je ferai prochainement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER, Ecuier,
Inspecteur des Agences.

ST. HYACINTHE, 30 novembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 courant, transmettant votre paie-liste et sur votre demande de nouveaux fonds, j'ai instruction de monsieur l'inspecteur de vous faire tenir une somme de soixante livres courant, que j'inclus dans cette lettre et dont vous voudrez bien accuser réception.

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.,

(Signé,) B. DE LA BRUYÈRE,

Assistant inspecteur des agences.

A P. N. PACAUD, écuyer.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 12 décembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 novembre dernier, et de vous répéter ce que j'ai mentionné dans ma précédente, que les travaux du chemin ont été terminés le 1er décembre, et ce, conformément aux instructions écrites et verbales que j'ai reçues. Vous me faites observer que le nombre des sous-conducteurs que j'ai employés dépasse celui que j'aurais dû avoir d'après les instructions formelles que vous m'avez données à cet égard.

Tout en admettant volontiers le fait que je me suis trouvé quelquefois, sous ce rapport, en contravention à ces instructions, j'ose néanmoins me flatter que dans l'exposé de la position où je me suis trouvé quelquefois vous y trouverez ma justification.

N'ayant pu commencer les travaux qu'en octobre, je ne devais pas oublier cette partie essentielle de mes instructions, qui me prescrivaient d'ouvrir, pour les premières neiges, un chemin de près de six lieues.

Si l'on pouvait naturellement croire que ces travaux exigeraient, pour leur exécution dans un si court espace de temps, le travail d'au moins soixante hommes, je ne devais pas craindre d'enfreindre mes instructions en m'assurant l'aide de quatre sous-conducteurs sur lesquels je pouvais me reposer, d'autant plus que je prévoyais que je serais très souvent obligé de m'absenter, soit pour la correspondance que j'ai entretenue avec votre bureau, soit pour préparer mes pailestes et me procurer en petits billets et monnaie leur montant.

Ma position, d'ailleurs, était loin de ressembler à celle de ceux qui conduisent de semblables travaux à travers de nouvelles habitations, où ils trouvent néanmoins sur les lieux mêmes les travailleurs dont ils ont besoin, moi, j'avais une forêt inhabitée à traverser; l'ouverture même du chemin est commencée à une certaine distance de toutes habitations, il m'a fallu me procurer des travailleurs éloignés, camper dans les bois, dans une saison rigoureuse.

Je me trouvais chargé d'exécuter ces travaux dans un temps où la compagnie du chemin de fer de Québec à Richmond, offrait et de fait donnait 6s. et même jusqu'à 7s. 6s. par jour aux travailleurs pour compléter le découvert de leur chemin et les travaux de son télégraphe, avec l'avantage de se procurer les provisions à bien meilleur marché et des logemens préférables aux camps dans les bois. J'avais à trouver mes travailleurs dans la même population qu'elle; pouvait-il se faire autrement que quelquefois le nombre de mes hommes fût considérablement réduit? Le 18 novembre par exemple, tous mes travailleurs se mirent en grève et exigèrent 7s. 6d. par jour.

D'ailleurs mes instructions ne me prescrivant pas de prix uniforme, je pouvais donner à chacun selon son travail; les sous-conducteurs ont travaillé; l'ouvrage qu'ont fait MM. Belliveau et Poudrier principalement valait plutôt 7s. 6d. par jour que 5s. pour celui de la plupart de ceux que j'ai employés, M. Belliveau buchait avec un parti d'hommes et M. Poudrier tassait le bois.

Toujours, monsieur, si j'ai outrepassé mes instructions, il me reste néanmoins la satisfaction d'avoir fait tout ce qui a été en mon pouvoir, pour faire le plus promptement et le plus économiquement les travaux dont vous avez bien voulu me donner la surveillance.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,) P. N. PACAUD.

A T. BOUTILLIER, Ecuier,
Inspecteur des Agences.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 13 Décembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 novembre dernier, avec ensemble la somme de soixante livres courant, pour laquelle somme je vous envoie sous pli les reçus inclus.

Je regrette que le dérangement survenu dans le transport des malles ait été cause que les papiers adressés à cette localité ont été pour ainsi dire jusqu'à ce

jour transportés d'un bureau à l'autre, sur la ligne du chemin de fer, et ce n'est qu'après beaucoup de démarches que j'ai pu enfin recevoir ce qui m'était adressé de votre bureau ; aussi, j'ose me flatter que ces raisons seront suffisantes pour vous convaincre que si je n'en ai pas accusé plutôt la réception, cela est uniquement dû aux circonstances et non à aucune négligence de ma part.

Il m'est impossible de vous envoyer aujourd'hui ma paie-liste.

Nos marchands ne venant que de terminer leurs achats, il m'a été impossible de faire changer les deux chèques qui forment la somme que j'ai reçue.

Je pense retarder jusqu'à lundi prochain, sans inconvénient, tous les travailleurs ayant consenti avec plaisir.

C'est avec plaisir que je vous informe que les travaux du chemin ont été complètement terminés suivant vos instructions, le premier du présent mois, et je dois ajouter qu'il ne faudra pas moins de quarante livres courant encore pour achever de payer aux travailleurs ce qu'il leur est dû.

J'ai l'honneur d'être,

(Signé,)

P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER, Ecuyer,
Inspecteur des Agences.

P. S.—Je reçois à l'instant votre lettre du 25 novembre, à laquelle je répondrai demain.

(Signé,)

P. N. P.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 21 Décembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente, ma dernière *paie-liste*, et de vous informer que je n'ai pu payer immédiatement les travailleurs ; d'abord je n'ai pu échanger immédiatement les chèques que j'ai reçus, nos marchands venaient de terminer leurs achats, et se trouvaient en conséquence sans argent, ensuite il convenait de fixer un jour où je pourrais rencontrer ceux à qui il était dû quelque chose et le temps de les en informer.

Je vous envoie le compte d'outils et d'articles que j'ai achetés sur ma responsabilité, mais sous l'impression que ma position justifierait ce procédé. En définitive, je dois croire que s'il est décidé qu'on ne doit pas me payer le montant de ce compte, du moins je dois espérer qu'on me payera l'usage de ces outils, car c'est en fournissant des outils que j'ai pu me procurer des travailleurs à cinq chelins par jour.

Sur une partie des haches M. C. A. Pacaud n'a pas fait un seul sol de profit, l'ayant achetée de MM. Stein, Triganne et Goodhue, marchands à St. Chrystophe. Le câble et la poulie sont presque encore neufs, la pique et les pioches peuvent faire encore un long service, ainsi que plusieurs haches.

J'ose me flatter que vous voudrez bien me faire parvenir le plutôt possible la somme qui me revient.

Je vous enverrai sous quelques jours un rapport sur le chemin dont j'ai conduit

les travaux, la maladie et de pressantes occupations m'ont empêché jusqu'à ce jour de le faire.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER, Ecuyer,
Inspecteur des Agences.

P. S.—Dans mes paie-listes, il se trouve un travailleur à qui j'ai toujours payé 7s. 6d. par jour, cet homme faisait le pénible ouvrage de monter dans les arbres avec le câble.

(Signé,)

P. N. PACAUD.

ST. HYACINTHE, 8 Janvier 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception du rapport que vous m'avez adressé en votre qualité de conducteur des travaux que vous avez fait faire, dans le chemin de Chester.

J'ai du plaisir à vous féliciter sur l'activité et l'énergie que vous avez déployées dans l'ouverture de ce chemin, dans une saison rigoureuse, et à vous remercier pour les renseignemens utiles que vous me donnez dans votre excellent rapport, sur la nature du terrain et des bois que traverse votre chemin et des avantages qu'il offre à la colonisation.

J'inclus dans cette lettre un chèque sur la Banque du Peuple, pour la somme de £66 19 3 courant, étant la balance que vous réclamez pour vos honoraires, achat d'outils, etc., et par vos différentes paie-listes.

Quant aux outils, je vous prie de vouloir bien en faire une liste que vous aurez la bonté de me transmettre, et de les déposer en sûreté dans un lieu que vous voudrez aussi me faire connaître.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des Agences.

P. N. PACAUD, Ecuyer.

ST. NORBERT D'ARTABASKA, 20 Janvier 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du huit courant, ainsi que la somme de £66 19 3 courant, balance que je réclamais pour mes honoraires, achats d'outils et paie-listes.

Veuillez recevoir mes plus sincères remerciemens pour l'approbation bien flatteuse que vous voulez donner à ma conduite dans l'ouverture du chemin dont j'étais conducteur des travaux.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

P. N. PACAUD.

T. BOUTILLIER, Ecuyer,
Inspecteur des Agences.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 20 Janvier 1855.

Monsieur,—Dans mon rapport sur l'ouverture du chemin partant du chemin Craig au chemin Gosford, j'ai oublié de mentionner que ce chemin pourrait être sans inconvénients chemin de front, aucuns travaux ne s'en trouveraient dérangés, et c'est le seul moyen d'en assurer à l'avenir son entretien. Je dois ajouter que comme il est probable que le Gouvernement fera achever ce chemin, qui est si important entre ceux qu'il fait ouvrir, qu'il serait bon de faire préparer le bois des ponts de ce chemin cet hiver, cette dépense serait double en été, par le charroyage des bois à de longues distances, car vous savez que sur ce chemin l'on rencontre des terrains d'une grande étendue complètement boisés en bois francs, et ces terrains ont leurs rivières et ruisseaux, etc., qui nécessitent des ponts.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,) P. N. PACAUD.

A T. BOUTILLIER, Ecuyer,
Inspecteur des Agences.

ST. HYACINTHE, 15 Février 1855.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 20 ult., j'ai à vous dire que la suggestion que vous faites de faire votre chemin un chemin de front, a été trouvée très judicieuse et dûment appréciée par M. l'Inspecteur, qui lui donnera toute son attention.

Quant aux ponts, vous voudrez bien vous en occuper immédiatement. Veuillez, s'il vous plaît, informer ce bureau du nombre et de la dimension de ces ponts, du mode de construction, de la qualité et de la valeur des bois nécessaires. Je pense qu'il serait plus économique, après avoir fait un devis, de donner à l'entreprise les bois à faire; telle quantité livrable à tel temps, reçue par vous et payable au fur et à mesure que vous recevrez les bois.

Vous devez faire choix de bon bois, et si le cèdre était rare, vous emploierez le meilleur autre bois qui sera le plus à votre disposition.

Vous voudrez bien dire en même temps quelle somme il vous faudra pour commencer ces ouvrages.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,)

B. DE LA BRUÈRE,

Assistant Inspecteur des Agences.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 20 Janvier 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 ultimo, et de vous informer que je vais m'occuper immédiatement du bois des ponts, faire une visite minutieuse des rivières, ruisseaux, etc., afin d'être en état de pouvoir fournir les informations que vous me demandez.

Quant à la somme dont j'ai besoin pour commencer les travaux, si rien ne s'y opposait, j'aimerais à toucher deux cents livres courant, nos malles sont si irrégulières et la difficulté d'échanger quelque fois les chèques si grande que j'aimerais être en état de profiter de toutes les occasions; d'ailleurs j'ai la conviction que les travaux nécessitent cette somme.

Permettez-moi de vous exprimer combien je suis heureux de voir le gouvernement continuer ces travaux, outre le bien immense qu'il fait à la colonisation de nos Townships, il nous préserve de plus de l'effrayant spectacle de bien des misères en procurant du travail à bon nombre de nouveaux colons dont tous moyens de subsistance sont épuisés.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

P. N. PACAUD.

BOUCHER DE LA BRUÈRE, Ecuyer,
Assistant Inspecteur des Agences.

ST. NORBERT D'ARTHABASKA, 8 Mars 1855

Monsieur.—J'ai l'honneur de vous informer qu'après un examen minutieux, je suis demeuré convaincu qu'il m'était impossible de faire un devis correct et même de préciser le nombre de ponts que nécessiterait le chemin, je vous dirai qu'il y a plus de trois pieds de neige dans les Townships qu'il traverse et qu'il est impossible avec un pareil obstacle de préciser même exactement tous les endroits où il faudrait construire des petits ponts; (*culverts*). Il me restait à constater si le bois de ces petits ponts pouvait se faire avec autant d'économie, lorsque la neige serait en partie disparue, je puis vous assurer qu'il n'en résulterait aucun inconvénient.

Il y a sept ponts assez considérables à construire dans ce chemin, il y aurait une grande économie en faisant transporter sur les lieux au moins le gros bois qui doit entrer dans leur construction en profitant de la neige.

Quant à la longueur de ces ponts et à la quantité du bois qui devra entrer dans leur construction l'un et l'autre dépendront du mode de construction qui sera adopté; et s'il m'était permis de faire à ce sujet quelques suggestions, j'accorderais une grande préférence aux ponts bâtis sur des chevalets, principalement sur ces petites rivières qui se trouvent encaissées dans de forts écors, au bas desquelles se trouvent des plateaux que les hautes eaux inondent; d'abord la solidité de ces sortes de ponts ne peut être mise en doute, particulièrement où il n'y a rien à redouter de la débâcle des glaces et de la descente des bois, comme sur ces petites rivières qui traversent le chemin en question; de plus, par ce mode de construction, l'on pourrait diminuer considérablement les côtes que l'on ne peut jamais faire assez bien pour être à l'épreuve de l'eau, je prends la preuve dans celles que l'on rencontre dans le chemin d'Arthabaska, à partir du milieu du bas d'une côte tant soit peu considérable, il n'y a pas eu d'ouvrage qui n'ait été détruit par les eaux; en outre la construction de ces ponts est plus simple et moins dispendieuse; puisqu'elle exempterait une somme assez considérable qu'entraînerait la façon de ces côtes, ainsi que le terrassement des plateaux; finalement, ce mode de construction, tout en n'exigeant pas plus de bois qu'il n'en faudrait pour la construction de ponts appuyés sur des quais, se prête mieux aux bois que l'on sera forcé de faire entrer dans leur construction, je veux parler de l'épinette blanche, vu la rareté et le manque dans de certains endroits d'autres bois plus propices; un chevalet construit en bois d'épinette, à l'exception de la sablière qui devra être en pruche ou en cèdre, ainsi que la semelle sur laquelle il sera appuyé, serait certainement d'une longue durée.

L'on m'a offert de bâtir ces ponts sur des chevalets en n'employant que du bois d'un pied carré, excepté les pontages et garde-corps, et le Gouvernement n'ayant rien à fournir, pour 6s. 2d, du pied à être mesuré employé ; c'est le prix qui a été payé en 1848 pour les ponts sur le chemin d'Arthabaska qui ne sont appuyés que sur des quais. Le prix des travailleurs et des provisions d'aujourd'hui comparé à ce temps a doublé.

Dans le cas où vous approuverez le mode de construction que je propose, je pourrai établir un devis et le montant que coûtera l'ouvrage.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,) P. N. PACAUD.

ST. HYACINTHE, 13 Mars 1855.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 8, reçue ici hier, je m'empresse de vous dire que j'approuve entièrement votre suggestion quant au mode de construire des sept grands ponts que vous mentionnez. Mais s'il se rencontrait quelques rivières où des ponts à chevalets courraient le risque d'être enlevés, soit par les glaces ou les arbres qui quelquefois descendent tout entiers en certaines rivières, ou encore par les bois de service que l'on flotte dans les rivières, il serait bien important qu'on les bâtît avec des quais remplis de pierre.

Je crois devoir vous conseiller de ne pas employer d'épinette blanche dans la construction des ponts. On doit trouver à une distance qui soit assez rapprochée, de la pruche, cèdre, épinette rouge ou frêne, (le frêne à bouquet est le meilleur des frênes) pour ne pas renoncer, je pense, à employer des bois durables.

Quant aux petits ponts dont vous parlez, je crois devoir m'en tenir à ce que vous en dites.

Vous voudrez bien vous enquérir ou aller vous-même vous assurer de la quantité approximative des bois qu'il faudra, et de le donner à tirer par contrat, à un nombre de différentes personnes suffisant pour assurer le transport des bois sur les lieux. Le Gouvernement ne devant pas s'exposer à subir des pertes, vous exigerez des contractants des cautions pour l'exécution des contrats et des quelques avances que vous jugerez avantageux de leur faire.

Je crois qu'il suffira pour le moment de ne faire des contrats que pour équarrir et rendre le bois sur les lieux, le placer sur des chantiers un peu élevés de terre, et des morceaux de bois entre chaque pièce, pour le conserver mieux, en cas qu'il arriverait qu'il ne fût pas employé cette année, car je ne sais encore, s'il y aura une appropriation de deniers pour ces constructions, quoique je l'espère.

Je vois que vous croyez qu'il vaudra mieux faire les ponts élevés et adoucir les côtes par ce moyen, j'approuve entièrement vos vues pour la raison que vous mentionnez aussi, parce que les ponts élevés seront moins exposés aux accidents des rivières.

J'inclus dans cette lettre cinq chèques de six louis chacun, pour vous mettre en état de commencer à mettre à exécution les présentes instructions, et je vous prie de m'écrire le plus prochainement possible sur le progrès de ces travaux.

J'ai l'honneur d'être,

(Signé) T. BOUTILLIER,

Inspecteur des Agences,

P. N. PACAUD, Ecuier.

(Vraie copie.)

T. BOUTILLIER, Ecuier,

Insp. des Agences.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative du 8 dernier pour copie de la correspondance relative à la réclamation de l'Honorable Mr. le Juge en chef Bowen, pour un salaire plus élevé que celui qu'il a reçu depuis 1849

Par ordre

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire,

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 10 Avril 1855.

BUREAU DU SECRÉTAIRE.

Montréal, 24 Octobre 1849.

Monsieur,—Le gouverneur général, dans la vue de se rendre autant qu'il est en son pouvoir à vos désirs tels qu'exprimés dans votre lettre du 13 août dernier, dans laquelle vous exposez que votre séjour à Montréal, comme juge puiné de la Cour du Banc de la Reine, sera pour vous une cause d'embarras et de difficultés extrêmes—m'a chargé de vous offrir la charge de Juge en Chef de la Cour Supérieure, en vertu de la 12me. Vict. chap. 38—qui ne vous mettra pas dans la nécessité de résider à Montréal. J'ai encore à ajouter que le salaire attaché à cette charge sera de £1000 courant par année.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) JAMES LESLIE,
Secrétaire.

L'Honorable M. le Juge BOWEN,

Etc., etc., etc.,
Québec.

Québec, 26 Octobre 1849.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 du courant, dans laquelle vous me communiquez, par ordre de Son Excellence le Gouverneur Général, qu'il lui a plu de m'offrir la charge de Juge en Chef de la Cour Supérieure, en vertu de la 12e. Vict., chap. 38, ce qui ne me mettra pas dans la nécessité de résider à Montréal—chose que dans ma lettre du 13 Août dernier, je représentais comme une cause d'embarras et de difficultés extrêmes. J'ai aussi à vous prier de vouloir bien exprimer à Son Excellence mes remerciements sincères et mon acceptation de la charge, aux termes de l'offre.

En même temps, je me flatte que l'on ne me trouvera pas déraisonnable ou mercenaire si, après avoir été dans le service pendant plus de quarante ans, d'abord comme procureur général et trente huit ans comme Juge dans les Cours les plus importantes de la Province j'ose, en conséquence des devoirs plus difficiles et plus importants qui me sont imposés comme Juge en chef, réclamer un salaire plus élevé que celui des Juges Puinés de la même Cour et semblable à celui qui a toujours été attaché à la charge de Juge en Chef de Montréal—salaire inférieur de beaucoup en montant à celui de Juge en chef de la Province, mais charge nullement inférieure sous le rapport des devoirs et de la responsabilité. Le titre seul de Juge en chef entraîne nécessairement plus d'obligation et de dépenses pour la personne qui remplira cette charge. Je puis renvoyer avec confiance à mes mémoires qui sont restés de record dans les archives du secrétaire du gouverneur, pour faire voir que pas moins de trois secrétaires d'état pour les colonies, ont considéré que j'avais droit à une rémunération pour la perte de ma charge de traducteur français du gouvernement en 1825, charge qui m'avait été donnée comme compensation, bien qu'à un faible degré de la perte de la charge de procureur général, sous des circonstances qu'il n'est pas nécessaire de répéter ici, compensation qui ne m'a jamais été faite. Comptant donc avec une entière confiance sur la sagesse et la justice de Son Excellence, j'espère qu'elle voudra bien décider que sous le rapport des émoluments, la charge soit maintenue sur le pied de respectabilité qui a été jusqu'ici invariablement observé.

J'ai l'honneur de me soucrire, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé)

EDWARD BOWEN.

L'honorable JAMES LESLIE,

Secrétaire Provincial, Montréal.

BUREAU DU SECRÉTAIRE.

TORONTO, 12 Décembre 1849.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer, par ordre de Son Excellence le Gouverneur Général, que le 24 du présent mois a été choisi et fixé par Son Excellence en Conseil, comme le jour auquel les Actes récents de Judicature doivent entrer en opération, les proclamations nécessaires ont été publiées et instruction a été donnée en conséquence de préparer votre commission comme Juge en chef de la Cour Supérieure, en vertu de la 12e. Vic., chap. 38.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé)

J. LESLIE,

Secrétaire.

L'honorable M. le Juge BOWEN,

Etc., etc., etc.

BUREAU DU SECRÉTAIRE.

Toronto, 24 Décembre 1849.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du Gouverneur Général, la commission de Sa Majesté, sous le grand sceau de cette Province, vous nommant Juge en chef de la Cour Supérieure, en vertu de la 12e. Vic., chap. 38 ; et je suis en outre chargé par Son Excellence d'ajouter que votre résidence, sous cette présente commission, doit être dans Québec, ainsi qu'il a été compris lorsque la charge vous a été offerte par Son Excellence, et qu'elle a été acceptée par vous.

Son Excellence me charge aussi de vous informer que la question de l'indemnité de circuit accordée jusqu'ici aux Juges pour payer leurs frais de voyage a depuis quelque temps engagé l'attention du gouvernement, et qu'il est probable que ce sujet sera soumis à la considération du parlement, à sa prochaine session.

Aussi longtemps que l'honorable Juge Panet occupera la charge de Juge de la Cour du Banc de la Reine du Bas-Canada, votre salaire comme Juge en chef de la Cour Supérieure sera comme jusqu'ici, de £1000.

Ayez la bonté d'accuser aussitôt que possible la réception de cette lettre et des incluses.

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

(Signé,)

J. LESLIE,
Secrétaire.

L'honorable E. BOWEN,
Juge en Chef de la Cour Supérieure, etc., etc.,
Québec.

A Son Excellence le Très-Honorable *James*, Comte d'*Elgin* et *Kincardine*, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

Le mémoire d'Edward Bowen, de la Cité de Québec, Juge en Chef de la Cour Supérieure pour cette partie de la Province du Canada, appelée Bas-Canada.

Expose respectueusement ;

Que le mémorialiste de Votre Excellence est maintenant dans sa trente neuvième année de services professionnels comme l'un des Juges de Sa Majesté, ayant siégé, durant cette période, dans les différentes Cours de Justice exerçant juridiction civile et criminelle dans le Bas-Canada aussi bien que dans les Cours d'Appel en qualité de conseiller exécutif, et subséquemment, dans les mêmes cours comme l'un des Juges en appel, en vertu du statut 17 Vic., chap. 18, se trouvant actuellement le juge le plus ancien, non seulement de cette Province, mais encore d'aucune partie des vastes domaines de Sa Majesté.

Que le mémorialiste de Votre Excellence était sous l'impression bien raisonnable, lorsque la charge qu'il a aujourd'hui l'honneur d'occuper lui fut offerte, que le salaire accordé au Juge en chef qui l'avait précédé, lui serait comme de droit accordé, la charge exigeant et entraînant nécessairement de plus grandes dépenses sous le rapport pécuniaire que celle de Juge pufsné et aussi une responsabilité bien plus grande.

Qu'étant bien avancé en âge et à la tête d'une grande famille sans ressources, l'ajouté de £250 par année qui, suivant le cours de la nature, ne peut durer long-

temps, ne serait pas une charge bien sentie par la Province, et peut avec beaucoup de justice, être réclamée comme matière de droit.

Que dans la dernière session du Parlement Provincial, il fut passé un acte, 12 Vict., Chap. 63, en vertu duquel le salaire des Juges, dans cette partie de la Province appelée le Haut-Canada, leur était assuré de la même manière qu'en Angleterre, avec pension de retraite après quinze ans de service; il était créé d'autres cours, et entre autres dispositions du dit acte, il fut nommé un Juge en chef pour une nouvelle Cour des Plaids-Communs, avec un salaire égal en montant à celui que réclame actuellement le mémorialiste de Votre Excellence et qu'ont toujours reçu ses prédécesseurs en charge.

Que par un acte passé dans le Parlement Impérial—4 et 5 Guil. IV, Chap. 24, il fut établi des pensions de retraite pour tous les officiers civils ordinaires du gouvernement, d'après une échelle de gradation qui portait de dix ans à cinquante ans de service—dernière période à laquelle ils avaient droit de se retirer en pleine solde de la charge qu'ils avaient occupée, quel qu'en pût être le montant, et ceux de quarante et de moins de quarante années de service sur les dix douzièmes de leurs salaires.

Que comme Juge tombant dans la catégorie du précédent établi ainsi pour le Haut-Canada, le mémorialiste de Votre Excellence aurait pu demander sa pension de retraite à l'expiration de quinze années: mais ayant maintenant servi le gouvernement pendant quarante-deux années,—d'abord comme Procureur-Général et subséquemment comme Juge, cette pension de retraite, si elle était maintenant demandée, ne pourrait pas lui être raisonnablement refusée; et dans ce cas, les dépenses nécessaires pour la province seraient de £1600 à £1800 par année au lieu des £250 maintenant demandés—mais cette pension de retraite, vu les dépenses qu'entraîne une grande famille, il n'est pas en état de la réclamer.

Que Votre Excellence veuille bien prendre ce présent mémoire en sa considération favorable et en fasse ce qu'elle croira juste et équitable—C'est la prière du

Très obéissant serviteur de Votre Excellence,

(Signé,) EDWARD BOWEN.

Québec, 15 Juin 1850.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Toronto, 14 Octobre 1850.

Monsieur,—En réponse à votre mémoire du 15 Juin dernier, transmis par l'Honorable M. Morin, demandant qu'une augmentation de £250 soit faite à votre salaire comme Juge en chef de la Cour Supérieure du Bas-Canada, j'ai l'honneur, par ordre du Gouverneur-Général, de vous renvoyer à ma lettre du 24 Octobre dernier, dans laquelle il est expressément mentionné que votre salaire a été fixé à £1000,—et j'ai à vous dire que Son Excellence regrette de ne pouvoir accueillir favorablement votre demande.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) J. LESLIE,

Secrétaire.

L'Honorable M. le Juge en chef BOWEN,

Etc., etc., etc., Québec.

N. B.—A la date susdite, le statut 14 et 15 Victoria, chap. 173, qui fixait à £1200 le salaire du Juge en chef de la Cour Supérieure, n'était pas passé.

QUÉBEC, 30 Avril 1853.

Monsieur,—J'ai à vous prier de porter à l'attention de Son Excellence le Gouverneur-Général le fait que le salaire à moi payé jusqu'ici comme Juge en chef de la Cour Supérieure du Bas-Canada a été de £200 courant de moins par année qu'il n'est accordé par la loi au titulaire de cette charge nommé comme je l'ai été avant le 10 Août 1850.

Jusqu'à une époque toute récente, le fait avait entièrement échappé à mon esprit—autrement j'aurais cra de mon devoir d'y porter plus tôt l'attention de Votre Excellence.

Par l'acte de la liste civile de 1846 (9 Vic., chap. 114,) il était pourvu que le salaire de tout Juge en chef de Montréal ou de Québec, suivant le cas, serait pour l'avenir de £1200 courant.

Le 24 Décembre 1849, je fus nommé à la charge de Juge en chef de la Cour Supérieure pour le Bas Canada, créée par 12 Vic., chap. 88, lequel acte abolissait les Cours alors existantes du Banc de la Reine dans le Bas Canada, sans par la loi établir aucune disposition relative au paiement de mon salaire comme tel.

Je vois cependant aujourd'hui que l'acte 14 et 15 Vic., chap. 173, intitulé : "Acte pour amender l'acte qui accorde une liste civile à Sa Majesté," tout en établissant que le salaire d'un Juge en chef de la Cour Supérieure pour le Bas-Canada, nommé après le 10 août 1850, n'excèdera pas £900, contient une déclaration à l'effet que le Juge en chef de cette cour sera le fonctionnaire dont le salaire sera payable en vertu de l'acte 9 Vic., chap. 114, au lieu de Juge en chef de Québec ou de Montréal y mentionné.

Voici les mots de la clause :—

"Le salaire de tout Juge en chef, etc."

Le salaire, donc, qui m'est légalement dû en vertu de ma nomination du 24 décembre 1849 à la charge que j'ai maintenant l'honneur d'occuper, est donc celui qui est indiqué dans la seconde colonne, de la cédule A, de 9 Vic., chap. 114, comme celui du "Juge en chef de Québec ou de Montréal, suivant le cas," nommé subséquemment à la passation de cet acte, c'est-à-dire £1200 courant par année au lieu de £1000 courant seulement que j'ai reçus jusqu'ici.

Vous m'obligerez beaucoup en transmettant à Son Excellence la demande que je lui fais respectueusement de vouloir bien me faire dûment payer le montant qu'il faut pour porter mon salaire au complément de £1200 courant par année, durant le temps que j'ai occupé la charge en question.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé.)

EDWARD BOWEN.

L'honorable FRANCIS HINCKS,
Inspecteur Général, etc., etc., etc.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Québec, 7 Novembre 1853.

Monsieur.—Son Excellence l'Administrateur du gouvernement ayant donné sa considération attentive, en conseil, à votre demande fort ulant une réclamation pour la différence de £200 par année en votre salaire actuel de £1000 et celui auquel vous pensez avoir droit en vertu de l'acte de la liste civile 9 Vic., chap. 114, et 15 Vic. chap. 173, qui amende le dit acte, j'ai reçu ordre de Son Excel-

encé de vous informer en réponse qu'il n'a pas été avisé d'accueillir votre réclamation.

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

(Signé,) J. O. CHAUVEAU,
 Secrétaire.

A l'honorable M. le Juge en chef BOWEN,
 Etc., etc., etc.

No. 294.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

Québec, 18 Novembre 1853.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que votre lettre à moi adressée et portant la date du 30 avril, par laquelle vous exposez que le salaire qui vous a été jusqu'ici payé comme Juge en chef de la Cour Supérieure pour le Bas-Canada a été de £200 courant de moins par année que celui que la loi accorde au fonctionnaire nommé, comme vous l'avez été, avant le 10 août 1850, ayant été renvoyée à la considération des officiers en loi de la couronne, Son Excellence l'administrateur du gouvernement a vu par un rapport signé par les procureurs généraux du Haut et du Bas Canada, et par le solliciteur général du Bas-Canada, qu'après la passation des actes 12 Vic., chap. 37, 38 et 40, qui changent considérablement le système de judicature dans le Bas-Canada, mais qui ne disent rien quant au salaires des Juges, survint une correspondance entre vous et l'honorable Conseil Exécutif, d'après laquelle il appert que le 24 octobre 1849, la charge de Juge en chef de la Cour Supérieure, sous l'acte 12 Vic. chap. 58, vous fut offerte, et qu'en même temps il vous fut expressément dit que le salaire que l'on devait attacher à cette charge serait de £1000; que dans votre lettre en réponse, et datée le 26 octobre 1849, vous vous déclarez consentant à l'accepter aux termes mentionnés; que les salaires des Juges de la Cour du Banc de la Reine et de la Cour Supérieure du Bas-Canada n'étant pas fixés par la loi, il fut passé un ordre par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 24 décembre 1849, pour fixer le salaire des Juges de ces cours; il était dit dans le dit ordre :—“ Le salaire du Juge en chef Bowen sera de £1000 courant par année, durant la possession de la charge par M. le Juge Rolland, et à la mort ou résignation de ce dernier juge, le salaire du Juge en chef de la Cour Supérieure sera de £1250 par année.”

Que l'acte 14 et 15 Vic., chap. 173, quant à une partie de la première section sur laquelle vous fondez votre réclamation, fut passé dans le but exprès de réduire les salaires de tous les hauts fonctionnaires exécutifs et judiciaires, excepté ceux des fonctionnaires nommés avant le 10 août 1850; que le termes particuliers cités par vous, savoir :—“ Et les Juges en chef des dites cours seront les fonctionnaires dont les salaires seront payables en vertu du dit acte, au lieu de Juge en chef du Bas-Canada et du Juge en chef de Québec ou de Montréal y mentionnés,” ne peuvent pas convenablement s'interpréter en votre faveur.

1^o. Parce qu'il est évident que ces termes ont été employés aux fins de désigner les fonctionnaires qui recevraient l'allouance réduite, savoir :—Le Juge en chef à nommer après le 10 août 1850; et qu'ils ne s'appliquent point aux juges qui ont été nommés avant cette date et qui ne sont pas mentionnés dans le statut.

2^o. Parce que les salaires mentionnés dans cette clause ne sont point ceux qui sont payables en vertu de l'acte de la liste civile, telle qu'elle était originairement, mais telle qu'elle a été amendée par le statut maintenant sous considération.

3^o. Parce que l'intention évidente de la législature en passant cet acte serait éludée, en la faisant servir à augmenter les salaires de tous les fonctionnaires, pendant qu'il n'était passé que pour réduire ces salaires et pour nulle autre fin.

4^o. Parce que tout doute qui pouvait s'élever quant à l'interprétation à donner à ces mots a disparu lors de la sanction que la législature a donnée au paiement annuel de £1000 fait au Juge en chef Bowen, à chaque session qui a été tenue depuis sa nomination aussi bien qu'avant la passation de l'acte en question.

Je n'ai plus qu'à ajouter que le rapport dont la substance est donnée ci-haut en a fait venir Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil à une décision qui n'est point favorable à vos réclamations, ainsi que, comme je le présume, vous en avez déjà été informé par l'honorable secrétaire provincial.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

F. HINCKS,

Inspecteur Général.

L'Honorable Mr. le Juge BOWEN,
Etc., etc., etc.

Québec, 29 Novembre 1853.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 18 novembre courant, en réponse à la mienne du 30 avril dernier, dans laquelle vous dites que Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil a été avisé par un rapport de l'officier en loi de la couronne, donné en substance dans votre lettre, d'en venir à une décision qui n'est pas favorable à mes vues sur l'effet légal de certaines clauses des statuts provinciaux 9 Vic., chap. 114, et 14 et 15 Vic., chap. 173, relativement à mon salaire comme Juge en chef de la Cour Supérieure pour le Bas-Canada.

Il est autant contraire à mes désirs qu'il serait incompatible avec la position que j'ai maintenant l'honneur d'occuper de devenir ou même de paraître auprès de Son Excellence dans la position d'un homme qui demande une augmentation de salaire ou d'autres faveurs; mais ayant brièvement soumis à Son Excellence, dans ma lettre à vous adressée le 30 avril dernier, les motifs sur lesquels mes conclusions étaient basées, que le montant entier du salaire à moi légalement dû, n'a pas été payé, et ne voyant dans les allégués des officiers en loi de la couronne rien qui puisse m'engager à changer mon opinion bien arrêtée sur le sujet, je pense que je me dois à moi-même et à Son Excellence de lui indiquer ce que je conçois être d'une nature erronée dans les allégués et les arguments sur lesquels le rapport de ces savants messieurs est fondé.

Le premier argument des officiers de la couronne est basé sur mon "acceptation volontaire" de la charge de Juge en chef, à un salaire de £1000 par année, (le même salaire que je recevais alors comme Juge puiné.) Ma réponse à cela est que vu que la Cour dont j'étais alors l'un des Juges avait été abolie par un acte du parlement, et vu que, comme les savans messieurs eux-mêmes l'admettent, il n'y avait point de disposition légale quant aux salaires des Juges de la

Cour qui la remplace, je me trouvais en conscience dans la dépendance absolue de la volonté et du bon plaisir du gouvernement, pour ma nomination à une charge quelconque, et l'on pouvait s'attendre à ce que j'accepterais avec plaisir celle du Juge en chef de la Cour Supérieure, à n'importe quelles conditions, quant au salaire. Néanmoins ma lettre d'acceptation du 26 Octobre 1849 contient une prétention non équivoque à recevoir le salaire d'un Juge en chef; depuis ce temps, la législature a cependant paré à cette omission, déclarant que la protection constitutionnelle de l'indépendance d'un "Juge en chef de Montréal ou de Québec, suivant le cas," assurée par la 9 Vict., chap. 114, était dévolue au Juge en chef de la Cour Supérieure du Bas-Canada, nommé avant le 10 Août 1850, et j'ai droit de réclamer le bénéfice de cette déclaration.

L'argument qui vient ensuite est que l'acte 14 et 15 Vict. Chap. 173, a été passé dans le but exprès de réduire les salaires de tous les haut fonctionnaires Exécutifs et Judiciaires du Canada excepté les salaires de ceux qui avaient été nommés avant le 10 Août 1850.

Je ne puis m'imaginer comment l'on peut donner cet argument pour appuyer une conclusion contraire à ma réclamation, d'autant plus que la date de ma nomination—le 24 Décembre 1849, me donne le bénéfice exceptionnel au lieu de me laisser soumis à la règle quand j'admets que les deux choses sont correctement exposées.

On dit ensuite que les "termes particuliers de l'acte 14 et 15 Vict., chap. 173, que j'ai cités ne peuvent pas être aisément interprétés en ma faveur, pour quatre raisons différentes, que je vais maintenant examiner, et auxquelles je vais répondre par ordre—tout en prétendant cependant que les termes que l'on dit que j'ai cités particulièrement ne sont point contenus dans ma lettre et ne forment que la dernière moitié de la clause dont j'ai cité les premiers mots en renvoyant au reste par un "etc."

Je ne m'appuie point comme de raison sur "des termes particuliers," mais sur toute la clause prise comme elle doit être prise dans son véritable sens et intention sur lesquels on ne peut se tromper, et dans ses rapports avec le reste de l'acte dont elle forme partie.

La première raison donnée est "Parce qu'il est évident que les termes ont été employés aux fins de désigner les fonctionnaires qui recevraient l'allouance réduite, savoir:—Le Juge en chef à nommer après le 10 Août 1850; et qu'ils ne s'appliquent point aux Juges qui ont été nommés avant cette date et qui ne sont pas mentionnés dans le statut."

En réponse à cela, je me contenterai de renvoyer à la clause elle-même; en la parcourant, l'on verra évidemment que les salaires réduits seront payés aux Juges en chef nommés après le 10 Août 1850, en vertu de l'acte dans lequel elle se trouve, et que par conséquent ce doit être les officiers nommés avant cette date dont les salaires sont rendus payables en vertu du dit acte 9 Vict., chap. 114. L'effet de l'interprétation que l'on cherche maintenant à donner à la dernière partie de la clause serait de lui faire contredire la première partie, et si elle est expliquée, comme cela doit être aux parties de la section exprimées par les mêmes mots, d'abolir toute autorité légale sur laquelle est appuyé le paiement non seulement de mon salaire mais encore de celui du ci-devant Juge en chef du Bas-Canada, du chancelier actuel du Haut-Canada, et des Juges puînés de la Cour Supérieure du Bas-Canada, nommés avant le 10 Août 1850, dans mon opinion l'objet de l'acte a été d'étendre à tous les officiers pour le passé comme pour le futur la protection que leur accordait l'acte 9 Vict., chap. 114.

La seconde raison donnée est "parce que les salaires mentionnés dans cette clause ne sont point ceux qui sont payables en vertu de l'acte de la liste civile, telle qu'elle était originairement, mais telle qu'elle a été amendée par le statut maintenant sous considération."

Cette raison n'est que le corollaire de la première ; elle suggère cependant deux remarques sur les termes cités par les officiers en loi de la couronne, savoir :

1^o.—C'est qu'ils nomment les "Juges en chef de la dite Cour," généralement, pendant que les précédents se rapportent aux Juges en chef à être nommés après une certaine date seulement, de manière que s'ils se rapportent réellement à eux ils ne peuvent pas se rapporter exclusivement à eux.

2^o. Qu'ils mentionnent le dit acte (9 Vict., chap. 114) purement et simplement, et non pas "au dit acte tel qu'amendé par le présent acte"—qu'il leur faudrait cependant faire de toute nécessité pour soutenir au moins l'interprétation qui leur est donnée par les savants messieurs.

La troisième raison donnée est "Parce que l'intention évidente de la Législature en passant cet acte serait éludée, en la faisant servir à augmenter les salaires de tous les fonctionnaires, pendant qu'il n'était passé que pour réduire ces salaires et pour nulle autre fin."

Je ne puis nullement me figurer comment il peut se faire que cette objection puisse valoir quelque chose contre l'interprétation que j'ai donnée à la clause sous considération, à moins que l'on veuille prétendre qu'elle veuille dire que comme il n'a pas été légalement été établi de salaire pour les Juges en chef et les Juges en office au temps de la passation du dit acte, elle ne peut pas, conséquemment avec l'objet pour lequel elle a été passée, être interprétée de manière à les établir.

La quatrième raison donnée est "Parce que tout doute qui pouvait s'élever quant à l'interprétation à donner à ces mots a disparu lors de la sanction que la Législature a donnée au paiement annuel de £1000 fait au Juge en chef Bowen, à chaque session qui a été tenue depuis sa nomination aussi bien qu'avec la passation de l'acte en question."

Trois sessions seulement ont eu lieu depuis sa nomination ; deux de ces sessions ont précédé et une seulement a suivi la passation de l'acte en question qui a été réservé pour la sanction Royale, le dernier jour de la session de 1851. On ne peut pas en justice invoquer aucune action de la Législature dans des sessions qui ont précédé sa passation "comme dissipant tous doutes qui pouvaient s'être élevés quant à l'interprétation à donner aux mots d'un statut, quelque chose que l'on puisse dire ou penser de l'effet d'aucune telle action dans des sessions subséquentes.

Ce n'est pas à moi à chercher jusqu'à quel point le simple fait des comptes publics pour 1852, soumis au Parlement, sans avoir attiré la moindre attention sur le paiement partiel de mon salaire peut être considéré comme l'interprétation légale des dispositions de la 14 et 15 Vict., chap. 173—d'autant plus que l'autorité réclamée pour ce paiement dans ces comptes ainsi que dans les comptes de 1850 et 1851, était la cédule A de la 9 Vict., chap. 114.

La sanction de cette interprétation par la Législature ne peut guère être invoquée sur des motifs aussi futiles à l'appui de la position que je n'ai droit qu'à £1000 par année comme Juge en chef de la Cour Supérieure du Bas-Canada, en vertu de la cédule A de la 9 Vict., chap. 114 et encore moins peut-on compter sur cette circonstance comme donnant l'interprétation de la 14 et 15 Vict., chap. 173 ; cependant, chose étrange, à dire, ce sont les officiers en loi de la couronne qui l'invoquent à l'appui de leur assertion, que je n'ai nullement droit à un salaire en vertu d'aucun de ces actes, mais seulement à £1000 par année, "en vertu de l'ordre en conseil du 24 Décembre 1849, fixant les salaires des Juges de ces Cours"—dans lequel ordre il est dit que le salaire du Juge en chef Bowen sera de £1000 par année durant le temps d'office du Juge Rolland qui recevra £1250, et à la mort ou résignation de ce dernier Juge, le salaire du Juge en chef de la Cour Supérieure sera de £1250.

Pour toutes ces raisons et bien d'autres que j'aurais pu facilement alléguer si

je ne craignais de rendre la présente communication trop longue, et me sentant de plus en plus convaincu qu'en vertu de la 9 Vict., chap. 114, tel qu'amendé par la 14 et 15 Vict., chap. 173, j'ai acquis légalement le droit à un salaire de £1200 par année à compter de la date de ma nomination comme Juge en chef de la Cour Supérieure du Bas-Canada. J'ai maintenant à demander que Son Excellence l'administrateur du gouvernement soit avisé de soumettre de nouveau les questions aux officiers en loi de la Couronne, d'autant plus que dans ma lettre du 30 Avril dernier ma réclamation (que je considérais alors, comme aujourd'hui, incontestable) n'était exposée qu'en peu de mots, espérant qu'en considérant de nouveau la question sous le point de vue maintenant présenté avec confiance, il pourra encore en être fait un rapport favorable.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) EDWARD BOWEN.

L'Honorable FRANCIS HINCKS, Ecuyer,
Inspecteur Général,
Etc., etc., etc.

(Copie.)

Québec, 1er février 1854.

Monsieur,—Ayant examiné attentivement la question que vous m'avez fait l'honneur de me soumettre concernant l'effet des deux actes 9 Vict., chap. 114, qui accorde une liste civile à Sa Majesté, et la 14e. et 15e. Vict., chap. 173, qui l'amende, relativement à votre salaire comme juge en chef de la cour supérieure pour le Bas-Canada, je suis d'opinion que vous avez légalement droit à un salaire de £1200 courant, par année, à compter du 13 mars 1852; époque où l'acte amendé vint en opération.

Le 9 Vict., chap. 114, fut passé avant l'introduction des changements dans la judicature du Bas-Canada, qui ont créé la cour supérieure que vous présidez. Par cet acte, le salaire du juge en chef de Québec (ou de Montréal, suivant le cas) fut fixé à £1200, si le titulaire était nommé après la passation de l'acte. Subséquentement à cet acte, mais avant la passation de l'acte 14 et 15 Vict., chap. 173, qui l'amende, la charge de juge en chef de Québec (ou de Montréal) a été abolie par la 12e. Vict., chap. 38, et la cour supérieure a été établie. La charge de juge en chef de la cour supérieure vous a été offerte par le gouvernement du jour, et comme alors il n'était rien statué quant au salaire qui serait attaché à la charge, vous fûtes informé que votre salaire serait de £1000 courant, durant le temps que le juge Rolland occuperait comme juge de la cour du banc de la Reine pour le Bas-Canada, charge pour le salaire de laquelle la loi ne statuait rien non plus. Vous avez accepté cette offre aux termes ci-dessus mentionnés, exprimant en même temps l'espoir que vous aviez que le gouvernement placerait plus tard la charge quant au salaire sur le même pied que celle des anciens juges en chef dans le Bas-Canada.

Le 13 mars 1852; l'acte 14 et 15 Vict., chap. 173, amendant la 9e. Vict., chap. 114, vint en force, et entre autres choses, fixa le salaire du juge en chef et des juges de la cour supérieure, concernant lesquels l'ancien acte n'avait fait et ne pouvait faire aucune disposition. Le salaire de tout juge en chef de la cour supérieure, nommé après le 10 août 1850, est fixé à £900 courant par année, et le salaire du dit juge, s'il est nommé avant ce jour, est fixé par la déclaration que le dit juge en chef sera le fonctionnaire dont le salaire sera payable en vertu de l'acte amendé (9 Vict., chap. 114,) au lieu du juge en chef de Québec ou

Montréal y mentionné ; et comme le dit acte fixe le salaire du juge en chef de Québec (ou de Montréal) nommé après le 11 octobre 1847, à £1200, le dernier chiffre doit être le salaire attaché par la législature à votre charge, depuis le jour où l'acte d'amendement est venu en force. Toute autre interprétation que celle-ci entraînerait la conclusion absurde que la législature n'a fixé le salaire d'aucun des juges dans le Bas-Canada, nommés avant la passation de l'acte d'amendement dont l'objet principal doit avoir été de fixer ces salaires mêmes : et l'une des conséquences à laquelle conduirait cette interprétation, serait que le gouvernement paie maintenant à tout juge en chef et autres juges dans le Bas-Canada, excepté à M. le juge Caron (qui seul a été nommé après que l'acte d'amendement est venu en force) et aux quatre juges dont les salaires sont payés par des votes annuels pour les dépenses contingentes de l'administration de la justice, des salaires que la loi n'autorise pas.

Depuis la passation de l'acte d'amendement, la législature n'a jamais voté annuellement le salaire des juges de la cour supérieure ou du banc de la Reine ou ceux des juges en chef de l'une ou l'autre cour.

Ces salaires sont donc payés par ou sans l'autorité du dit acte d'amendement et le cas de tous les juges est le même que le vôtre à cet égard, car ils ont tous été nommés après le 11 octobre 1847 et avant le 10 août 1850.

Ceci me semble le véritable point de vue légal de la question ; et il ne me paraît pas que votre position soit affectée par la correspondance échangée entre vous et le gouvernement exécutif, contenue dans les lettres du 24 octobre 1849, de M. le secrétaire Leslie à vous, et dans votre réponse du 26 du même mois.

Comme la loi n'établissait à ce sujet aucune disposition, vous avez accepté la charge au salaire mentionné dans la lettre du secrétaire, jusqu'à ce que votre salaire fût fixé par la loi, et vous avez exprimé l'espoir que le gouvernement le ferait fixer de manière qu'il fût sur un meilleur pied. Le gouvernement subséquemment introduisit l'acte d'amendement 14 et 15 Vict., chap. 173 qui, conformément à l'espérance que vous aviez exprimée, fixe votre salaire à £1200 courant, par année, et comme le gouvernement après cet acte n'aurait pu vous payer les £1000 par année si cet acte eût fixé votre salaire à £900, de même il ne pouvait pas plus le réduire à £1000 quant la loi le fixait à £1200,—en d'autres mots, le gouvernement exécutif n'a pas le pouvoir de mettre de côté les dispositions d'un acte du parlement.

J'ai examiné avec soin les raisons assignées pour une opinion qui diffère de celle que je donne actuellement dans le rapport du procureur et du solliciteur général pour le Bas-Canada, et du procureur-général du Haut-Canada mentionnée dans la lettre de M. l'inspecteur-général Hincks, à vous adressée le 18 novembre dernier, et d'après laquelle l'administrateur du gouvernement en conseil en est venu à une décision contraire à vos réclamations, et je suis humblement d'opinion que les propositions sur lesquelles on prétend baser cette décision sont parfaitement insoutenables et contraires à l'interprétation que le gouvernement lui-même, comme je l'ai déjà fait voir, a donnée aux actes en question dans le cas de tous les juges du Bas-Canada, à l'exception de vous.

Je ne m'accorde pas avec vous quant à la période depuis laquelle vous réclamez votre salaire sur le pied de £1200 par année. A compter de la date de votre nomination jusqu'au 13 mars 1852, lorsque l'acte d'amendement vint en force, durant laquelle période il n'existait aucune disposition légale sur le sujet, je pense que vous ne pourrez réclamer que le salaire fixé par le gouvernement exécutif sur sa propre responsabilité dans sa correspondance avec vous.

Je vous remets les papiers que vous m'avez transmis, et je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) H. BLACK.

L'Honorable Juge en Chef BOWEN,
Etc., etc., etc.

QUÉBEC, 10 février 1854.

Monsieur,—J'ai examiné avec soin les papiers par vous soumis à l'Honorable Henry Black, et aussi, l'opinion de ce monsieur sur la question de votre salaire.

Je partage entièrement l'opinion de M. Black quant au fait que la loi fixe votre salaire à la somme de £1200 par année, mais j'éprouve beaucoup d'hésitation et de crainte à différer avec lui quant à la période pour laquelle vous avez droit de réclamer des arrérages.

La 9e. Vict., chap. 114 régla les salaires des juges sous le système de judicature alors existant et établit une réduction de salaire pour ceux qui plus tard occuperaient la charge que vous possédez maintenant. L'abolition de ces charges par la 12e. Vict., chap. 36, enlevait pour l'avenir tout l'effet des dispositions établies pour les salaires judiciaires contenues dans la 9e. Vic., chap. 114, sec. 4. Les nouvelles charges judiciaires ne furent dotées d'aucun salaire. La législature trouve expédient de réduire de nouveau les salaires des juges, et il semble que l'occasion de mettre ses vues à effet se présentait lorsqu'elle avait à fixer le salaire d'une nouvelle charge : néanmoins, la législature, convaincue en apparence de la justice qu'il y avait à traiter les charges judiciaires nouvellement créées comme des substituts de celles qu'elle abolissait—comme elles étaient en effet abolies—établit par la 14e. et 15e. Victoria, chap. 173, que les dispositions de la Vict., chap. 114, s'appliqueront aux charges judiciaires nouvellement créées, et 9e. que la réduction dans le salaire prescrit par cet acte s'appliquera aux titulaires nommés après le 10 août 1850, seulement.

L'effet de ceci est, dans mon opinion, rétroactif quant à la période de création de la charge, et je pense en conséquence que votre réclamation aux arrérages date du jour de votre nomination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) A. STUART.

L'Honorable Juge en Chef BOWEN,
Etc., etc., etc.

RÉPONSE

Partielle à une Adresse de l'Assemblée Législative du 15 décembre 1854, pour un Etat d'Enregistrement de certains Vaisseaux, et des Saisies et Pénalités encourues pour contravention aux Lois de Douane.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Québec, 16 avril 1855.

(No. 15.)

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

DEPARTEMENT DES DOUANES,

Québec, 2 mars 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre ci-joint une liste ou cédule des vaisseaux enregistrés en Canada et rapportés à ce département comme ayant été ainsi enregistrés entre le 1er janvier 1846 et le 31 décembre 1854; et aussi, une liste des vaisseaux enregistrés au port de Québec, du 1er janvier 1847, au 31 décembre 1854, dont l'enregistrement n'est pas entré dans ce bureau, mais qui a été transmise par le percepteur des douanes à Québec; le tout préparé conformément à une adresse de l'Assemblée Législative du 15 décembre dernier, en autant que l'enregistrement des dits vaisseaux y est concerné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. S. M. BOUCHETTE.

L'Honorable G. E. CARTIER,

Secrétaire Provincial,

Etc., etc., etc.

CÉDULE des VAISSEAUX ENREGISTRÉS aux PORTS ci-dessous mentionnés dans la PROVINCE du CANADA, le port de Québec non compris, depuis le 1er janvier 1846 au 31 décembre 1854. Donnant la désignation de chaque vaisseau, si c'est un navire, brig, steamer, etc., le tonnage, la date d'enregistrement et le port auquel appartient le vaisseau ; et aussi, en cas d'enregistrement *de novo*, la date de tel enregistrement et la différence dans le tonnage, dans le nom ou autrement, entre le premier enregistrement et l'enregistrement *de novo*, et les raisons pour lesquelles l'enregistrement *de novo* a été demandé.

NOM DU VAISSEAU.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	PORT D'ENREGISTREM.	Date d'enregistrement.	REMARQUES.
Agnes Ann, de Goderich.	Goëlette	51	Port de Goderich.	23 avril 1847.	
Annexation	do	91	do	11 juillet 1850.	
Ann Jane Brown	do	99-86	do	31 janvier 1846.	
Acorn	do	49-3	do	29 juillet 1850.	
Albion	do	36	do	28 août 1848.	
Amelia	do	105-1	do	30 avril 1850.	
Adventure.	do	21	do	21 août 1845.	
Albion	do	52-64	do	26 décembre 1818.	
Atlantic	do	118-3500	do	12 mars 1849.	
Ann Eunice	do	60	do	3 do 1851.	
Angusta	Steamer.	41-3229	do	7 février 1848.	
Admiral	do	288-3500	do	4 mai 1846.	
America	do	221-3500	do	do do	Nul enregistrement <i>de novo</i> n'a été entré.
Adventure	do	111-3547	do	do do	
Anna Maria	do	49	do	9 janvier 1849.	
Albert	Goëlette	74-1600	do	20 octobre 1852.	
Alert	do	74-3500	do	10 mars 1853.	
Atlas	Barge.	51	do	do do	
Admiral	do	176-1	do	10 mai 1851.	
Belfast	Steamer.	137	do	4 mars do	
Buckeye	Goëlette	126-3500	do	9 avril 1848.	
Black, Wm.	do	67-3500	do	25 juin 1849.	
Bruce	do	210-3500	do	12 juillet 1850.	
Bristol	Barge.	98-1061	do	8 mai 1847.	
Brantford	do	108-3500	do	28 février 1848.	
	Steamer.	29-10	do	9 avril 1846.	

CÉDULE des VAISSEAUX ENREGISTRÉS aux PORTS ci-dessous mentionnés dans la PROVINCE du CANADA, etc —
(Continuation.)

NOM du VAISSEAU.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	PORT d'ENREGISTREMENT.	Date d'enregistrement.	REMARQUES.
Britannia	Steamer	96 1/2	Port de Kingston	2 octobre 1848.	
Breeze	Brigantin	240	do	25 novembre 1846.	
Brit sh Queen	do	247 3/4	Kingston	2 avril 1849.	
Britannia	Sloop	276	do	15 août 1848.	
Beagle	do	94 3/4	Kingston	12 mars 1853.	
Brothers	Goëlette	57	Goderich	15 juillet 1854.	
Britannia	Steamer	276 3/4	do	15 août 1848.	
Caroline Milford, de Brantford.	do	18 1/2	Dunville	27 janvier 1847.	
City of Hamilton	do	240 3/4	Kingston	6 décembre 1850.	
Cataroqui	do	97 3/4	do	31 janvier 1849.	
Chieftain	do	76 3/4	do	15 décembre 1847.	
Comet	do	836 3/4	do	30 août 1845.	
City of Kingston	do	150 3/4	Toronto	21 janvier 1846.	
Cobourg	do	317 3/4	do	23 mai 1850.	
City of Toronto	do	849 3/4	Credit	25 novembre 1848.	
Credit Chief	Goëlette	80 3/4	Hamilton	20 janvier 1848.	
Clyde	do	114	do	27 août 1849.	
Chief Justice Robinson	do	107	Toronto	23 juillet 1849.	
Do	Steamer	315 1/2	do	9 mai 1848.	
California	Goëlette	175 3/4	do	29 janvier 1850.	
Christiana	do	232	Brockville	22 do do	
Carleton	do	22 1/2	Kingston	21 mai 1852.	
Clifton	do	14 1/2	do	1 novembre 1848.	
Ceres	do	99 3/4	Sarnia	30 août 1852.	
Clyde, de Kingston	Barge	98 3/4	Toronto	10 mai do	
Colden	do	107 3/4	do	12 avril 1853.	
Commerce	Steamer	286 3/4	do	22 juin 1853.	
Châlotte	Barge	85 1/2	do		
Cork	do	103 3/4	Montreal		
Champion	Steamer	127 3/4	Kingston		
Caroline Marsh	Goëlette	224 3/4	Montreal		
Caledonia	Steamer	109	Hope		
Catherine and Margaret	Goëlette	27	Kingston		
			Goderich		

Nul enregistrement de novo n'a été entré.

Caledonia	do	97 3/4	Montreal	27 décembre 1853.	
Carrier Dove	do	110 3/4	Kingston	25 octobre 1854.	
Dunn, de Brockville	Steamer	168	Brockville	8 novembre 1847.	
Dover	do	38 3/4	Dunville	26 juin 1850.	
Despatch	do	186 3/4	Toronto	24 février 1848.	
Deviance	Goëlette	96 3/4	do	27 septembre do	
Duke of Wellington	do	57 1/2	Wellington	17 mai 1847.	
Down	do	91 3/4	Kingston	4 avril 1851.	
Dunfries	Barge	115 3/4	Toronto	14 juillet 1848.	
Dundee	do	122 3/4	Kingston	12 février do	
Diligence	Goëlette	78 3/4	Montreal	27 novembre 1854.	
Emerald	do	96 3/4	Chippawa	24 octobre 1844.	
Experiment	Steamer	96	Dover	17 novembre 1848.	
Eclipse	do	77	Toronto	4 mai 1846.	
Ellen	do	108 3/4	Milford	38 avril 1850.	
Empire	Goëlette	62	Toronto	5 juillet 1849.	
Europe	do	348 1/2	do	14 do do	
Elizabeth	do	127 3/4	Credit	14 août do	
Empire	do	130 3/4	Hamilton	16 juillet 1850.	
Ellen	do	13 3/4	Kingston	9 février 1848.	
Eleanore	do	96 3/4	Toronto	18 do 1846.	
England	do	431 3/4	do	31 décembre 1847.	
Eliza Penn	Steamer	273 3/4	Hamilton	24 août 1792.	
Edith	Goëlette	49 3/4	do	15 novembre do	
Eliza	do	80 3/4	Kingston	10 mars 1852.	
Eliza Jane	Barge	37 3/4	Goderich	30 août 1854.	
Favorite	Goëlette	30	Dover	1er avril 1850.	
Fane	do	68 3/4	Kingston	10 mars 1853.	
Forrest	do	50 3/4	Goderich	28 juillet do	
Georgian	do	60	Dover	16 do 1849.	
Georgia	do	90 1/2	Dunville	31 mars 1846.	
Général Wolfe	do	91 3/4	Hamilton	25 novembre do	
Grampus	Barge	116 3/4	Kingston	28 février 1848.	
George	do	112 3/4	Toronto	15 juillet do	
Haz rit	do	97 1/2	Montreal	30 août 1853.	
Hectorine	Goëlette	81 3/4	Barwell	19 octobre 1849.	
Hibernia	do	84 3/4	Credit	26 mai do	
Hannah	do	24 3/4	Toronto	5 do 1846.	
Hannah Countor	Steamer	247 3/4	Hamilton	28 vrier 1849.	
	Goëlette	180 3/4	Kingston	7 septembre 1848.	

Nul enregistrement de novo n'a été entré.

CÉDULE des VAISSEAUX ENREGISTRES aux PORTS ci-dessus mentionnés dans la PROVINCE du CANADA, etc.—
(Continuation.)

NOM DU VAISSEAU.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	PORT D'ENREGISTREMENT.	Date d'enregistrement.	REMARQUES.
Hope	Barge	67 350	Port de Kingston	10 mars 1853	
Hope	Steamer	81 397	do Hope	12 mai 1851	
Ireland	do	265 343	do Kingston	19 do 1846	
Island Queen	do	47 350	do do	18 mars 1817	
Irquois	do	31 350	do Toronto	31 mai 1849	
Jane Anne March	do	171	do Hope	12 août 1848	
Jane	do	29 350	do Kingston	24 janvier do	
Jessie	do	115 350	do Toronto	29 juillet do	
James Coleman	do	232 350	do Hamilton	8 avril 1847	
Jessie Woods	do	82	do do	20 janvier 1848	
June	do	81 350	do Kingston	20 juin 1849	
Lady Bagot	do	111 350	do Hamilton	20 janvier 1848	
Leander	do	174	do Hope	9 octobre 1850	
Lindor	do	87 350	do do	23 do 1849	
Leeds	do	87 350	do Prescott	7 février 1848	
Lilla	do	51 350	do Kingston	5 août 1846	
Liverpool	do	282 350	do do	14 février 1845	
Lily	do	119 350	do do	do mars do	Nul enregistrement de novo n'a été entre.
Liverpool	do	103 350	do do	do mars do	
Lindbad	do	280 350	do do	15 décembre do	
London	do	220 350	do Sarnia	10 mai do	
La Loure	do	318 350	do Kingston	26 février 1853	
Maid of the West	do	55 350	do Montréal	5 juillet do	
Minerva Cook	do	168 350	do Credit	6 juillet 1849	
Mary	do	137 350	do Kingston	20 novembre 1848	
Mary Taylor	do	28 350	do Burwell	17 février 1852	
Metcalfe, Sir Charles	do	27 350	do Credit	29 juillet 1851	
Manchester	do	114	do Milfor	11 septembre do	
Mathilda Taylor	do	253 350	do Kingston	14 do 1850	
Mountain Maid	do	267 350	do Toronto	2 mai 1846	
Marie Ste. Anne	do	81 350	do Stansted	9 do 1851	
Moire	do	40 350	do Montréal	29 novembre 1852	
	do	37 350	do Kingston	10 mars 1842	

Mary Anne	do	74 350	do do	10 do 1848	
Mateor	do	78 350	do do	15 do do	
Mary Watson	do	69 350	do Goderich	3 septembre do	
Marinda	do	233 250	do Montréal	28 novembre do	
Mary	do	90 350	do do	30 août do	
Malvina	do	57 350	do do	28 do 1854	
Montréal	do	110 350	do do	21 décembre do	
Norman	do	86 350	do Dunville	28 mars 1848	
N. G.	do	93 350	do do	30 do 1850	
Norman	do	83 350	do Dover	16 septembre 1851	
Nonesuch	do	260 350	do Kingston	19 octobre 1852	
Ottawa	do	74	do Hamilton	1 décembre 1846	
Oxford	do	66 350	do Kingston	25 juin 1849	
Oregon	do	103 350	do do	8 septembre 1848	
Orion	do	166 350	do do	1 do 1853	
Pomona	do	88 350	do do	8 mai 1850	
Primrose	do	266 350	do Burwell	20 janvier 1848	
Pearl	do	29	do Hamilton	18 août 1847	
Perseverance	do	113 350	do do	3 novembre do	
Pacific, ci-devant Sir R. Peel	do	31 350	do Kingston	29 avril 1848	
Princess Royal	do	48 350	do do	30 do 1846	
Petrel	do	347 350	do Toronto	21 janvier do	
Phœnix	do	139 350	do do	17 do 1846	
Phœnia	do	121	do Dover	24 avril 1852	
Perth	do	203 350	do do	4 septembre 1852	
Quebec	do	118 350	do do	22 octobre do	
Queen Victoria	do	218 350	do Kingston	7 mars 1853	
Quebec	do	159 350	do do	14 septembre 1850	
Queen	do	90 350	do Toronto	27 août 1845	
Reine des Anges	do	44	do Kingston	4 avril 1851	
Rachael	do	88 350	do Dunville	25 septembre do	
Rendeer	do	124 350	do Montréal	17 do 1847	
Richelieu	do	67 350	do Kingston	30 juin 1851	
Richelieu	do	74 350	do do	10 mars 1853	
Sterling	do	50 350	do do	20 octobre do	
Sovereign	do	48 350	do Montréal	2 mars 1850	
Shannon	do	118 350	do Burwell	31 janvier 1848	
Sophia	do	120 350	do do	25 novembre 1846	
Susan, ci-devant Kingston	do	103 350	do do	18 do 1847	
	do	116 350	do do	11 décembre 1848	

Nul enregistrement de novo n'a été entre.

CÉDULE des VAISSEAUX ENREGISTRÉS aux PORTS ci-dessous mentionnés dans la PROVINCE du CANADA, etc.—
(Continuation.)

NOM DU VAISSEAU.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	PORT D'ENREGISTREMENT.	Date d'enregistrement.	REMARQUES.
Shannon	Goëlette	120	Port de Kingston	4 avril 1851	
Sovereign	Steamer	814 ⁰⁰⁰	do Toronto	30 août 1845	
Scotland	do	273 ⁰⁰⁰	do do	31 décembre 1847	
Scotland	Goëlette	122 ⁰⁰⁰	do do	7 juin do	
Sailor's Bride	do	47	do Goderich	21 septembre 1852	Nul enregistrement de novembre à été entré.
Stanley	do	47	do do	4 do 1854	
Thames	do	92 ⁰⁰⁰	do Hamilton	25 novembre 1846	
Teunpest	do	61	do Milford	1 do 1850	
Tom Dick	do	34 ¹⁰⁰	do Kingston	15 do 1848	
Thames	do	37 ⁰⁰⁰	do do	4 avril 1851	
Thomas and Harriet	Sloop	111 ⁰⁰⁰	do do	28 mars 1848	
Transit	Steamer	223 ⁰⁰⁰	do Dunville	25 avril do	Déjà enregistré à To- ronto, 27 août 1845.
Transit	do	225 ⁰⁰⁰	do Kingston	25 avril do	
Traveller	do	69 ⁰⁰⁰	do Toronto	27 août 1849	
Trigon	do	69 ⁰⁰⁰	do do	4 janvier 1849	
Thistle	Goëlette	52 ⁰⁰⁰	do do	24 mars 1852	
Trader	Barge	74 ⁰⁰⁰	do do	10 do 1853	
Three Rivers	do	75 ⁰⁰⁰	do do	do do	
Vulcan	Goëlette	90 ⁰⁰⁰	do Montréal	9 septembre do	
Victoria	Steamer	68 ⁰⁰⁰	do do	25 août 1851	
Woodman	Barge	81 ⁰⁰⁰	do Kingston	10 mars 1853	
William Gordon	Goëlette	80 ⁰⁰⁰	do Dover	16 avril 1850	
William Penn	do	581	do Hamilton	9 septembre 1847	
Wood Duck	do	123 ⁰⁰⁰	do Kingston	13 décembre 1848	Nul enregistrement d novembre à été entré.
Western Miller	do	17 ⁰⁰⁰	do Toronto	4 mai 1848	
William H. Boulton	Steamer	243 ⁰⁰⁰	do do	9 do do	
John Wesley	Goëlette	54 ⁰⁰⁰	do do	30 mars do	
Waterloo	do	414	do Hope	15 juillet 1851	
Woodburn	Barge	104 ⁰⁰⁰	do Toronto	11 do 1849	
William Black	do	129 ⁰⁰⁰	do do	15 do do	
Water Witch	Goëlette	210 ⁰⁰⁰	do Kingston	12 do 1850	
Wellington	do	20	do Goderich	9 octobre 1852	
	Barge	75 ⁰⁰⁰	do Kingston	10 mars 1853	

A.—ETAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUEBEC, depuis le 1er janvier 1847, jusqu'au 31 décembre 1854, donnant la désignation de chaque vaisseau, si c'est un Navire, Brig, Steamer, etc., le Tonnage, la date de l'Enregistrement et (1) le Port auquel le dit vaisseau appartient; et aussi, dans les cas d'enregistrement *de novo*, la date du dit nouvel enregistrement, et la différence dans le tonnage (2), le nom ou autrement, entre le premier enregistrement et le nouveau, et les raisons pour lesquelles l'enregistrement *de novo* a été demandé.

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
27 avril 1847	Janie.....	Barque.....	88	Nouveau.
4 mai	Providence.....	Goëlette.....	50	do.
6 do	L. Tailenne.....	do.....	43	De novo sur transfert de propriété.
8 do	Caroline.....	do.....	86	do do.
10 do	Union.....	do.....	97	do do.
11 do	Providence.....	do.....	43	Nouveau.
13 do	Tadousac.....	do.....	76	De novo sur transfert de propriété.
15 do	Vigilante.....	do.....	36	do do.
17 do	Jemima.....	Navire.....	816	Nouveau.
18 do	Sainte Anne.....	Goëlette.....	29	De novo sur transfert de propriété.
19 do	Emérence.....	do.....	33	do do.
20 do	Eliza Perrie.....	Navire.....	598	Nouveau.
21 do	Sarah.....	Brigantin.....	127	do.
25 do	Seotish Maid.....	Barque.....	482	do.
27 do	Victoria.....	Brigantin.....	88	De novo sur transfert de propriété.
(A.) do	Emma.....	Navire.....	623	Nouveau.
do	Hebe.....	Barque.....	450	do
do	Robert Stride.....	do.....	528	do
do	James Gibbs.....	do.....	814	Nouveau.
do	China.....	do.....	922	do do.
29 do	John Munn.....	do.....	432	De novo sur transfert de propriété.
31 do	European.....	Steamer.....	374	Nouveau.
do	Sea Bost.....	Barque.....	554	De novo sur transfert de propriété.
do	Ringfield.....	Goëlette.....	45	do do.
do	Euterpe.....	Navire.....	1024	do
1 juin	do.....	Barque.....	857	Nouveau.

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.— (Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
1847	Providence	Goëlette	52	Nouveau.
9 juin	Conrad	Navire	841	do.
7	Cove	Barque	374	De novo sur transfert de propriété.
8	Henriette	Bateau	71	do.
10	Lady Burton	Goëlette	25	Nouveau.
11	Fingal	Navire	980	do.
do	Sarah	Barque	780	do.
do	Hyperton	do	753	do.
12	Lord Elgin	Navire	859	do.
do	Brandon	do	1196	do.
14	Thomas Fielden	do	904	do.
16	Jennie Johnston	Barque	408	do.
do	England	do	725	do.
do	Riverdale	Navire	844	do.
17	Amy Ann	Brig.	335	De novo sur transfert de propriété.
do	Lady Elgin	Barque	851	Nouveau.
23	Cromwell	do	708	do.
do	Marie Louise	Goëlette	19	do.
do	Emperor	Navire	768	do.
1 juillet	Thomas	Brigantin	112	De novo sur transfert de propriété.
do	Joseph Howe	Goëlette	94	do.
7	City of Lincoln	Navire	891	Nouveau.
do	Experiment	Barge	72	do.
8	Marie Louise	Goëlette	46	do.
do	Caroline	do	76	do.
24	Pacifique	do	61	do.
27	Victoria	do	58	do.
do	Vice Roy	Navire	1187	do.
29	Amelia	Goëlette	71	do.
do	Marie Sarah	do	70	do.
do	Jenny Lind	Barque	484	do.
5	Priscilla	Goëlette	43	De novo sur transfert de propriété.
7				

do	Empire	Navire	729	do	do.
9	Swift	Goëlette	43	Nouveau.	
do	Collector	Barque	793	do.	
11	Pilot	Steamer	52	do.	
13	Aeme	Navire	1230	do.	
do	Adept	do	1194	do.	
do	Vadawaska	do	562	do.	
do	Chippewa	do	846	do.	
do	St. John	Brig	207	do.	
do	Mary Jane	Barque	547	do.	
do	Superieur	do	89	do.	
do	Josephite	Barge	49	do.	
do	Retriever	Goëlette	351	do.	
do	United Kingdom	Barque	1267	De novo sur transfert de propriété.	
do	Reliance	do	605	do	do.
do	John Geddie	Barque	391	do	do.
do	Affghan	do	691	do	do.
do	Westmoreland	Brig	279	do	do.
do	Montaigne	Goëlette	22	do	do.
do	Hypolite	do	46	Nouveau.	
do	Spey	Barge	157	De novo sur transfert de propriété.	
do	Primrose	Goëlette	40	Nouveau.	
do	Louise	do	64	Nouveau.	
do	Clarisse	do	35	do.	
do	New Liverpool	Steamer	71	De novo sur transfert de propriété.	
do	Providence	Barge	58	Nouveau.	
do	Jessie Stephens	Barque	4	do.	
do	Rory O'More	do	296	De novo sur transfert de propriété.	
do	Acteon	do	610	Nouveau.	
do	Albion	do	618	do.	
do	Gipsy Queen	do	840	do.	
do	Erin-go-Bragh	Navire	644	do.	
do	Isabella	do	1013	do.	
do	Wanderer	do	686	do.	
do	Queen Victoria	Steamer	32	do.	
do	Blake	Barque	733	do.	
do	New Liverpool	do	722	do.	
do	Wilson Kennedy	Navire	1130	do.	
do	Saint Nicolas	Steamer	61	do.	
do	Stephen Binney	Brigantin	92	De novo sur transfert de propriété.	
do					

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENRÉGISTRÉS au PORT de QUÉBEC.—(Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
1er novembre	Shannon	Barque	306	Nouveau.
9 do	Saint Maurice	Steamer	66	do.
10 do	Sarah	Goëlette	87	do.
11 do	Maple Leaf	Navire	338	do.
15 do	Reine Nacaspie	Goëlette	73	do.
17 do	Hartland	Barque	488	De novo sur transfert de propriété.
18 do	Calm	Goëlette	44	do do.
19 do	Eliza	do	100	Nouveau.
28 février	Isabella	Frig.	181	De novo sur transfert de propriété.
10 mars	Neptune	Steamer	184	do do.
1er mai	Lady Bigot	Goëlette	64	do do.
3 do	Lady Colburn	do	52	do do.
4 do	Emerance	do	33	do do.
4 do	Elizabeth	do	48	do do.
6 do	Marie Ste. Croix	do	33	do do.
6 do	Eliza	Barque	912	Nouveau.
6 do	Kate	do	904	do.
6 do	Emma	do	74	do.
9 do	Marie Seraphine	do	29	do.
9 do	Rafstman	do	80	De novo sur transfert de propriété.
10 do	Isabella	Brig	162	do do.
11 do	Elizabeth	do	985	do do.
11 do	Maria	Navire	45	Nouveau.
15 do	Heryna	do	858	De novo sur transfert de propriété.
18 do	Stella Maris	Barque	113	do.
22 do	Heroine	Briganin	545	do.
26 do	Marie Anne	Barque	62	do.
27 do	Thornhill	Goëlette	698	do.
29 do	Baron of Renfrew	do	1227	do.
30 do	Medusa	do	366	do.
do	Mary Anne	Barque	476	do.
do	Bobina	Navire	792	do.

2 juin	Jacques Cartier	Briganin	115	do.
do	Hambinger	Navire	751	do.
7 do	Stephen Bunney	Briganin	92	De novo sur transfert de propriété.
do	Lacy	Navire	1150	Nouveau.
13 do	Clara Synes	Barque	887	do.
14 do	Virginie	Briganin	123	do.
15 do	Princess Royal	Goëlette	28	De novo sur transfert de propriété.
16 do	Lydin	Navire	1117	Nouveau.
do	Uni et Kingdom	do	1267	Nouveau.
do	Marie Madeleine	Goëlette	54	do.
17 do	Fglinton	Barque	464	do.
20 do	Marion	Navire	793	do.
do	Gertrude	Barque	605	do.
24 do	Marie Louise	Goëlette	42	do.
26 do	Spulpeen	Barque	296	do.
27 do	Novelty	Steamer	73	do.
do	Anna	Navr.	1050	do.
28 do	Primrose	do	41	do.
4 juillet	Queen of the West	Goëlette	1161	do.
do	Aurore	Steamer	182	De novo sur transfert de propriété.
12 do	Charlevoix	Barge	85	De novo pour avoir été porté à 74 ton.
15 do	Supérieur	do	48	Nouveau.
26 do	Elizabeth Brown	Barque	418	De novo sur transfert de propriété.
2 août	Alexina	do	345	do.
4 do	Mary Jane	Goëlette	98	De novo sur transfert de propriété.
9 do	Isabella	Brig	181	De novo sur transfert de propriété.
15 do	Saint Etienne	Sloop	18	Nouveau.
18 do	Marie Dolphine	Goëlette	69	do.
23 do	Ontario	Steamer	98	do.
25 do	Hone	Barque	480	do.
30 do	Marie Alerte	Goëlette	57	do.
do	Ottawa	Steamer	57	do.
do	Philomène	Barque	83	do.
7 do	Marie Louise	Goëlette	51	do.
14 do	Challenger	Navire	816	do.
19 do	Marie Souveraine	Goëlette	45	do.
28 do	Marie Félicie	do	84	do.
3 octobre	Lumley	Brig	232	De novo pour registre perdu.
6 do	Souveraine	do	52	Nouveau.
12 do	Sainte Marie	Brig	87	do.

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC.—(Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
7 août	1849.	Vigilante	36	De novo sur transfert de propriété.
8 do	do	Marie Delphine	69	do
14 do	do	Thomas	125	Nouveau.
16 do	do	Wilson Kennedy	1180	De novo sur transfert de propriété.
16 do	do	Josephine	121	Nouveau.
(A) 18 do	do	Sultan	931	do.
(A) do	do	Tara	1137	do.
(A) 27 do	do	Marchmont	1277	do.
(A) do	do	Ronochan	1270	do.
(A) 29 do	do	Augusta	975	do.
31 do	do	Young Sophia	45	De novo sur transfert de propriété.
do do	do	Selina	34	Nouveau.
do do	do	St Hilda	792	do.
14 do	do	Lady	57	do.
15 do	do	Supreme	107	do.
20 do	do	Experiment	77	do.
24 do	do	Clerina	112	do.
27 do	do	Harmony	78	do.
do do	do	New Zealand	77	do.
do do	do	Commerce	90	do.
28 do	do	Marie Emelle	84	do.
29 do	do	Bellona	103	do.
1er octobre	do	Sea Flower	34	De novo sur transfert de propriété.
2 do	do	Lord George Bentick	582	Nouveau.
do do	do	Josephine	79	do.
do do	do	Marie Anne	127	do.
do do	do	Arthur	987	do.
(A) 5 do	do	Allan	994	do.
(A) do	do	Queen Victoria	88	do.
8 do	do	Victoria	113	do.
11 do	do	Léon Marou	35	do.
15 do	do	Napoléon	35	do.

16 do	do	Marie Sélima	88	do.
23 do	do	Sarah	68	do.
do do	do	Temperance	82	do.
25 do	do	Colonel Maule	438	do.
do do	do	Swallow	88	do.
do do	do	Maria	1014	do.
do do	do	Angélique	88	do.
do do	do	Sainte Anne	29	De novo sur transfert de propriété.
27 do	do	Panama	223	Nouveau.
6 novembre	do	Eliza	46	De novo sur transfert de propriété.
9 do	do	Rory O'More	296	do
10 do	do	Experiment	99	Nouveau.
15 do	do	Mary Ann	98	De novo sur transfert de propriété.
23 do	do	Lord David	43	do
30 do	do	Adèle	39	do
1 décembre	do	Lotbinière	117	do
9 avril	1850.	Justyn	913	Nouveau.
26 do	do	Pacifique	do	De novo sur transfert de propriété.
27 do	do	Lady	61	do
3 mai	do	Victoria	43	do
4 do	do	Auréli	36	Nouveau.
7 do	do	Rose Emma	111	do.
10 do	do	Sun Beam	45	do.
11 do	do	Kelpie	883	do.
do do	do	Miscow	496	do.
13 do	do	Aurore	50	De novo sur transfert de propriété.
do do	do	Chicago	20	Nouveau.
do do	do	Québec	215	do.
14 do	do	Adelaide Victoria	213	do.
do do	do	Australia	67	De novo sur transfert de propriété.
15 do	do	Windsor	1029	Nouveau.
17 do	do	Temperance	82	do.
18 do	do	Primrose	45	do.
20 do	do	Caroline	86	De novo sur transfert de propriété.
21 do	do	Sydney	881	Nouveau.
29 do	do	Beaver	241	do.
31 do	do	Cort'amus	1177	do.
1 juin	do	Garland	969	do.
(A) 1 do	do	Clontarf	1091	do.
(A) do	do			
(A) 7 do	do			

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
(A.) 7 juin	Lady Gough	Navire	975	Nouveau.
8	E. Gouere	Barge	75	do.
(A.) 10	R. Japopaul	Navire	669	do.
11	Marie Julie	Goëlette	95	do.
14	Dolphe	do	54	do.
do	Martin Lathier	Navire	1241	do.
do	John Calvin	do	855	do.
15	Surry	Barque	461	De novo sur transfert de propriété.
17	Losaire	Goëlette	25	Nouveau.
18	Barlevois	Steamer	182	De novo sur transfert de propriété.
do	Québec	do	50	De novo pour perte de certificat.
20	Ottawa	do	57	De novo sur transfert de propriété.
do	St. Lawrence	do	56	do
do	Genevieve	Navire	949	Nouveau.
do	Washington	do	1089	do.
do	Marion	do	919	do.
22	S. int. Croix	Goëlette	35	do.
do	Marie Esther	Barge	73	do.
do	Sarah	Goëlette	37	De novo sur transfert de propriété.
do	Pearle	do	57	do
do	Constitution	Navire	992	Nouveau.
do	Lady Aveline	do	876	do.
(A.) 29	Marie Elé nore	Goëlette	86	do.
do	converine	Barge	43	do.
do	Félicité	do	83	do.
3	F. O'Lea	Goëlette	50	do.
5	Lunina	Barge	81	do.
do	Magdeleine	Goëlette	27	De novo sur transfert de propriété.
do	Nepaul	N. vire	1007	Nouveau.
13	Thomas	Triganttin	125	De novo sur transfert de propriété.
16	Marie Séraphine	Goëlette	29	do
do	Doris	Steamer	223	do
26				do

31	Persévérante	Goëlette	46	Nouveau.
(A.) 5	Epimondas	Navire	1171	do.
do	Blossom	Goëlette	16	do.
6	Puylomène	Barge	76	do.
do	Emma	Gouette	23	do.
9	Agyle	Bateau	90	De novo sur transfert de propriété.
12	Kingston	Barge	92	do
do	Experiment	do	65	Nouveau.
14	Catherine Hunter	Goëlette	32	De novo sur transfert de propriété.
do	Sainte Marie	do	44	De novo sur transfert de propriété.
15	Charisse	do	35	De novo sur transfert de propriété.
16	Sybil	do	108	Nouveau.
do	American Lass	do	766	do.
do	J. K. L.	Navire	753	do.
(A.) 17	Delgny	do	910	do.
do	Marie Brunier	Barge	60	do.
do	Saint Peter	Goëlette	25	De novo sur transfert de propriété.
do	Philomène	Barge	59	Nouveau.
do	Experiment	do	87	do.
4	Marie Alma	do	68	do.
do	L'Espérance	do	55	do.
do	Charlotte Pro id-nee	Goëlette	26	De novo sur transfert de propriété.
(A.) 16	Annuel	Navire	868	Nouveau.
do	Hibernia	do	1065	do.
(A.) 21	Marie	Barge	58	do.
do	Elizabeth	Goëlette	14	do.
25	Roselle	Barge	31	do.
do	Wanderer	do	81	De novo sur transfert de propriété, et changement dans la description.
1er octobre				Nouveau.
do	Supérieur	do	79	do.
2	Harmonie	do	75	do.
do	Experiment	Goëlette	70	do.
3	Ellen	do	21	do.
8	Woodstock	Navire	967	do.
(A.) 10	Clara Symes	Barque	887	De novo sur transfert de propriété.
do	Catherine	Navire	687	Nouveau.
do	Thomas Henry	do	492	De novo sur transfert de propriété.
10	Margerton	do	1099	Nouveau.
do	Rowland Hill	Steamer	115	De novo sur transfert de propriété.
11	Pilgrim	Navire	963	Nouveau.
25	Progress	Barque	541	do.
do				do.

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.— (Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
25 octobre	Olivia	Navire	900	Nouveau.
do	Lumina	Barge	90	do.
do	Betsy	do	78	do.
13 novembre	North Briton	Steamer	39	De novo sur transfert de propriété.
14 do	Hartland	do	488	do
15 do	Canadienne	Barque	17	do
do	Dandy Jim	Goëlette	111	De novo sur transfert de propriété.
do	Northumbria	Barque	631	do
21 avril	Priscilla	Goëlette	43	do
22 do	Independence	do	61	do
24 do	Fame	Brigantin	114	De novo sur transfert de propriété.
25 do	Primerose	Goëlette	45	do
30 do	Marie Léocadie	Barque	170	Nouveau.
(A.) 1er mai	Fanny	Navire	951	do.
9 do	Mary Anne	do	138	do.
10 do	Sainte Marie	Brigantin	44	De novo sur transfert de propriété.
(A.) 14 do	Europa	Goëlette	1088	Nouveau.
(A.) do	Panola	Navire	966	do.
do	Birmingham	do	1034	do.
do	Marie Anne	Barge	89	do.
do	Alice	Brigantin	133	do.
do	Providence	Goëlette	52	De novo sur transfert de propriété.
do	Saint Peter	do	25	do
do	Isabella	Navire	913	Nouveau.
do	Virginie	Barge	62	do.
do	Prince Arthur	Navire	1144	do.
do	Thorwaldsen	Barque	908	do.
do	Harrington	Goëlette	31	do.
do	Lady Bulwer	Navire	1115	do.
do	Marie Espérance	Goëlette	61	De novo sur transfert de propriété.
do	Plantagenet	Navire	1110	Nouveau.
(A.) do	James Carson	do	1189	do.

11 do	Asia	do	1340	do.
14 do	Marie Philomène	Barge	68	do.
17 do	Minna	Brigantin	65	De novo sur transfert de propriété.
25 do	May Flower	do	92	Nouveau.
do	Thomas Henry	Navire	492	De novo sur transfert de propriété.
do	Wolfe	do	1263	Nouveau.
2 juillet	Sarah Mary	do	970	do.
4 do	Forest Monarch	do	977	do.
do	Valleyfield	do	427	do.
(A.) 5 do	Lady Louise	Barque	1029	do.
(A.) do	Africa	Navire	1400	do.
do	Marina	do	581	do.
do	Lady Bago	Barque	64	De novo sur transfert de propriété.
(A.) do	Lord Worriston	Goëlette	1163	Nouveau.
(A.) do	Ontario	Navire	689	do.
do	Elzear	Barque	157	do.
do	Novelty	Brigantin	61	do.
do	Mary	Steamer	108	do.
do	Martha	Goëlette	104	do.
do	Marie Josephine	do	91	do.
do	Bellecarrigg	Navire	938	do.
do	Eliza Ann	Goëlette	51	De novo sur transfert de propriété.
do	Marline	do	105	Nouveau.
do	Marie Sainte Croix	do	33	De novo sur transfert de propriété.
do	Ontario	do	388	do.
1 août	Charles	Navire	1049	do.
(A.) 2 do	Canadian Eagle	Goëlette	36	do.
4 do	Child Harold	Navire	1124	do.
(A.) 7 do	Julie	do	1057	do.
do	Philomène	Sloop	95	do.
do	Superior	Goëlette	337	do.
(A.) do	Ailes	Navire	1458	do.
(A.) do	Arran	do	1065	do.
do	Crown	do	1285	do.
do	Georgiana	do	799	do.
do	John Bur	Barque	981	do.
do	Clara Symes	Navire	887	De novo pour changement dans la description.
do	Covenanter	do	1274	Nouveau.
do	Commerce	Sloop	85	do.
do	Philomène	do	75	do.

A.—ETAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.— (Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
25 août	Earl of Derby.	Navire	1048	Nouveau.
30 do	Minna	Brigantin	95	De novo sur transfert de propriété.
(A.) 2 septembre	Squaw	Brig	165	Nouveau.
4 do	Clara	Goëlette	47	do.
6 do	Lumber Merchant.	Steamer.	109	De novo pour chang. dans la cham. de la machine
do do	Pointe Lévi.	do	55	do do.
17 do	Confiance	Navire.	9.8	Nouveau.
do do	Alliance	Goëlette	86	do.
23 do	Marie Henriette.	do	73	do.
25 do	Enterprize	Steamer.	45	do.
2 octobre	Mi-con	Goëlette	50	De novo sur transfert de propriété.
8 do	Eliza	Navire	943	Nouveau.
9 do	Honorine	Sloop.	71	do.
do do	Three Brothers.	Goëlette	57	De novo sur transfert de propriété.
do do	Medina	Navire.	960	Nouveau.
do do	Columbine	do	970	do.
do do	Lyndenaga	do	1024	do.
(A.) 21 do	Bannockburn	do	731	do.
do do	Harlequin	Barque	703	do.
do do	Nancy	Goëlette	33	do.
do do	St. Pierre	Steamer.	44	do.
do do	Marie Victoria.	Goëlette	55	do.
10 janvier	Philomène	B rig.	89	do.
26 avril	Maria Adèle	Goëlette	85	De novo sur transfert de propriété.
29 do	Montmorenci	Steamer.	221	Nouveau.
30 do	Magdalen	Goëlette	30	De novo pour changement et augm. de 27 ton.
3 mai	Boston	do	164	Nouveau.
6 do	Etéonore	Steamer.	225	do.
do do	Magyar	Barque	427	do.
do do	Countess of Elgin	Brig	216	do.
do do	Rose	Navire.	1305	do.
12 do		Goëlette	85	De novo sur transfert de propriété.

do	Reine du Lac	do	84	Nouveau.
do	Alphonse	Navire	78	De novo sur transfert de propriété.
18 do	Harriet	Goëlette	935	Nouveau.
21 do	Marie Louise	do	64	De novo étant ralongé et augmenté de 42 tonneaux.
do do	Canada	Steamer	59	Nouveau.
do do	Emma	Goëlette	23	De novo sur transfert de propriété.
do do	Scotland	Barge	187	Nouveau.
do do	Virginie	do	82	do.
do do	America	Navire	1404	do.
do do	Caroline	do	980	do.
do do	Gulnare	do	1107	do.
do do	Délina	Goëlette	67	do.
do do	Emigrant	Navire	935	do.
do do	Sainte Croix	Brigantin	93	De novo pour registre perdu et changement dans la description.
do do	Derry Castle	Barque	942	Nouveau.
do do	Premier	Navire	905	do.
do do	Rhea Sylvia	do	882	do.
do do	Montcalm	do	1135	do.
do do	Céleste Geneviève	Goëlette	53	De novo sur transfert de propriété.
do do	Sea Flower	do	34	do do.
do do	Impérial	do	30	do do.
do do	Marie Elizabeth	Barge	66	Nouveau.
do do	Culloden	Navire	903	do.
do do	Eliza Ann	Goëlette	55	De novo sur transfert de propriété.
do do	Banker's Daughter	Navire	1122	Nouveau.
do do	Ebba Brache	do	1757	do.
do do	Sainte Anne	Barge	90	do.
do do	Earl of Elgin	Navire	1228	do.
do do	Mary	Goëlette	40	do.
do do	Reine des Anges	do	71	De novo sur transfert de propriété.
do do	Highland Maid	do	49	Nouveau.
do do	Brothers	Brigantin	88	do do.
do do	Frederick	Navire	863	De novo sur transfert de propriété.
do do	Progress	Brigantin	106	do.
do do	Aylmer	Steamer	67	do.
do do	Philomène	Barge	107	do.
do do	Chesterholm	Navire	761	do.
do do	Persévérance	Goëlette	78	De novo sur transfert de propriété.

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEaux ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.—(Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
19 août	Sea Flower.	Goëlette	34	De novo sur transfert de propriété.
23 do	Victory	Barque	496	do do.
do do	Auguste	Briganin	117	Nouveau.
24 do	Marie	Goëlette	45	De novo sur transfert de propriété.
27 do	Sophia-Burbidge.	Barque	495	do do.
do do	do	do	do	De novo pour registre perdu.
1 septembre	Frederick	Navire	863	Nouveau.
3 do	Sea Flower	Goëlette	28	do.
8 do	Reine du Lac	do	73	do.
14 do	Témiscouata	Brig	187	do.
15 do	Providence	Goëlette	74	do.
do do	Sarah et Emma.	Navire	1195	do.
16 do	Albinus	Barque	495	do.
21 do	Highland Maid	Goëlette	49	De novo sur transfert de propriété.
do do	Marie Jenoffe	do	36	Nouveau.
2 octobre	Marie Anne	do	91	do.
5 do	John Francis	Navire	894	De novo sur transfert de propriété.
8 do	Abdallah	do	962	Nouveau.
16 do	Sabrina	do	673	do.
do do	Advance	do	1614	do.
(A.) do	Advice	do	1373	do.
(A.) do	Harriett	Barque	424	Etrangère, appelée Harriett.—De novo sur transfert de propriété.
26 do	Cameo	Navire	785	Nouveau.
11 novembre	New Zealand	Goëlette	111	do.
16 do	Lumley	Brig	232	De novo pour changement dans la description.
do do	Julia	Navire	1071	Nouveau.
18 do	Sainte Croix	Briganin	98	De novo sur transfert de propriété.
19 do	Eagle	Barque	404	Etrangère, appelée Yorktown.—De novo sur transfert de propriété.
20 do	Highland Maid	Goëlette	49	De novo sur transfert de propriété.
26 do	Pacifique	do	15	do do.

27 do	Sainte Anne	do	49	Nouveau.
12 janvier	Alliance	Steamer	192	De novo sur transfert de propriété.
27 avril	Victoria	Goëlette	28	do do.
28 do	B. F. Tibbitts	Steamer	83	Nouveau.
do do	Three Brothers	Goëlette	57	De novo sur transfert de propriété.
29 do	Omphale	Barge	101	Nouveau.
30 do	Hinda	Barque	300	do.
6 mai	Telegraph	Navire	572	Etranger, appelé Mount Vernon.—De novo sur transfert de propriété.
(A.) do	Sillery	do	1077	Nouveau.
10 do	Marie Antoinette	Goëlette	48	do.
11 do	Ceres	do	58	De novo sur transfert de propriété.
14 do	Lady Eliza Bruce	Navire	1007	Nouveau.
16 do	Omphale	Goëlette	107	De novo sur transfert de propriété.
17 do	Emelie	do	81	Nouveau.
20 do	Boomerang	Navire	1824	do.
21 do	The Duke of Wellington	do	1262	do.
(A.) do	Volant	Barque	500	do.
25 do	Persia	Navire	2003	do.
do do	Wynnstay	do	528	do.
27 do	May Flower	Briganin	92	De novo sur transfert de propriété.
(A.) do	Fulwood	Navire	1215	Nouveau.
(A.) do	Glendalough	do	1077	do.
30 do	Sapphire	do	1140	do.
do do	James Goudie	Goëlette	110	do.
1 juin	Saint Joseph	Steamer	26	do.
2 do	Argonaut	Navire	1237	do.
do do	Annie Jane	do	1294	do.
do do	Sir Allan McNab	do	840	do.
do do	James McHenry	do	1078	do.
do do	Marie Léocadie	Barque	170	De novo sur transfert de propriété.
(A.) do	No. 1	Goëlette	255	Nouveau.
do do	No. 2	do	259	do.
do do	No. 3	do	177	do.
do do	No. 4	do	178	do.
do do	Seabird	do	124	do.
do do	Napoléon	Barge	47	do.
do do	Balmoral	Brick	246	De novo sur transfert de propriété.
do do	Sheridan Knowles	Barque	954	Nouveau.
10 do	Ida	do	505	Etrangère, appelée Alleghane.—De novo sur transfert de propriété.
13 do		do		

A.—ETAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.—(Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
15 juin	British Lion	Navire.	1370	Nouveau.
16 do	Fame	Brigantin	114	De novo sur transfert de propriété.
17 do	Bonaventure	Navire	1125	Nouveau.
do do	Melbourne	do	1170	do.
20 do	Aylmer	Steamer	67	De novo sur transfert de propriété.
22 do	Atalanta	Goëlette	60	augmentation de 40 ton.
do do	Tadousac	do	55	De novo sur transfert de propriété.
24 do	Almora	Navire	1239	Nouveau.
30 do	Shooting Star	do	1363	do.
2 juillet	St. Valier	Goëlette	29	do.
4 do	Sarah	do	43	do.
do do	Victoria	do	31	do.
5 do	Marie Hélène	do	139	do.
6 do	William Miles	Navire	1225	do.
do do	Swallow	Barge	86	De novo pour registre perdu et changement dans la description.
do do	Marie Dolphine	Goëlette	85	Nouveau.
11 do	Isabella Peck	do	115	do.
16 do	Northern Light	Navire	1283	do.
19 do	Providence	Goëlette	55	do.
22 do	Persévérance	Barge	85	do.
23 do	Comet	do	103	do.
27 do	Abeille	Goëlette	53	do.
29 do	Quebec	Steamer	351	De novo sur transfert de propriété.
30 do	John Munn	do	374	do.
do do	Providence	do	26	Nouveau.
do do	Waterwich	Goëlette	289	do.
1 août	Sainte Marie	Barge	55	De novo sur transfert de propriété.
2 do	Marie Louise	Goëlette	64	Nouveau.
3 do	Highland Mary	Brigantin	121	do.
do do	Providence	Barge	86	do.

(A.)

do	Betsy	do	55	do.
do	Arabia	Navire	1022	do.
do	Victoria	Barge	87	do.
do	William Jackson	Gaëlette	58	do.
do	Christine	do	73	do.
do	Philomène	Barge	47	do.
do	Arthur the Great	Navire	1340	do.
do	Roch City	do	598	do.
do	Lord Lovet	Brigantin	80	De novo sur transfert de propriété.
do	John Burlington	Barge	87	Nouveau.
do	Aime Marie	Goëlette	75	do.
do	James Goudie	do	110	De novo sur transfert de propriété.
do	Cap Rouge	Navire	1101	Nouveau.
do	Eliza & Mary	Goëlette	23	do.
do	Constantine	do	74	do.
do	Lola	Brig	143	De novo sur transfert de propriété.
do	Marie Louise	Goëlette	22	Nouveau.
do	Marie Fiore	do	106	do.
do	Marie Jessie	Barge	74	do.
do	St. Patrick	Goëlette	50	De novo sur transfert de propriété.
do	Aime Marie	do	75	do.
do	Lucinda	do	104	Nouveau.
do	Catherine	do	35	do.
do	Providence	do	74	do.
do	William	do	69	De novo sur transfert de propriété.
do	Pacifique	do	80	Nouveau.
do	Highland Mary	Brigantin	120	De novo sur transfert de propriété.
do	Saint Peter	Barge	38	Nouveau.
do	Jessie	Barge	340	De novo sur transfert de propriété.
do	Marie Louise	Goëlette	48	Nouveau.
do	Minna	Brigantin	95	De novo sur transfert de propriété.
do	Saldanha	Navire	1563	Nouveau.
do	Temiscouata	Brig	187	De novo sur transfert de propriété.
do	Grenada	Brigantin	155	do.
do	Dalysford	Navire	680	Nouveau.
do	Norwood	do	1527	do.
do	Father Matthew	Brig	249	De novo sur transfert de propriété.
do	Standard	Barge	198	do.
do	Prompt	do	768	Nouveau.
do	Helios	do	472	De novo sur transfert de propriété.

—De novo sur
Etranger, appelée Helios.—De novo sur
transfert de propriété.

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.—(Continuation.)

DATE.	NOMS.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
22 octobre 1853.	Hesione	Brigantin	158	De novo sur transfert de propriété.
27 do	Star	do	90	do do.
28 do	Progress	do	106	do do.
do	Admiral Boxer	Navire	1116	Nouveau.
do	Meteor	do	755	do.
29 do	Carpentaria	do	1460	do.
do	Eveline	do	909	do.
do	Cheviot	do	1066	do.
2 novembre	Asia	Goëlette	78	do.
3 do	Wildfire	Navire	457	do.
4 do	Mount Washington	Barque	214	Etaangère, appelée Mount Washington.—De novo sur transfert de propriété.
do	Iris	Brigantin	143	do.
do	Nugget	Navire	1128	De novo sur transfert de propriété.
do	Carrigorn	do	1161	Nouveau.
do	Stamboul	do	1274	do.
11 do	War Cloud	do	1251	do.
do	Margaret	Brigantin	116	De novo sur transfert de propriété.
do	Leicester	Navire	744	Nouveau.
do	Rimouski	Goëlette	210	do.
do	Balmarino	Brigantin	168	do.
do	Georgiana	Navire	647	Etranger, appelé Caledonia Brandon.—De novo sur transfert.
do	Marathon	do	578	do do Marathon. do.
do	Chance	Barque	476	Nouveau.
do	Caledonia	do	736	De novo sur transfert de propriété.
20 mars 1854.	Clyde	Goëlette	28	do do do.
do	Perseverance	do	83	Nouveau.
do	Atalanta	do	60	De novo sur transfert de propriété.
do	Chance	Barque	476	do do do.
do	Utility	Goëlette	217	Nouveau.
do	Marie Anne	Brigantin	91	De novo pour changement dans la description.

12 do	Affghan	Navire	691	De novo sur transfert de propriété.
16 do	Victorine	Goëlette	81	Nouveau.
18 do	Louisiana	do	72	do.
do	Hope	Barque	213	De novo sur transfert et changem. dans desorp.
do	François Hubert	Brigantin	130	Nouveau.
do	Flavien	do	111	do.
do	Clara	Goëlette	71	do.
do	Ellipse	Navire	1304	do.
do	Bridgit	do	129	do.
do	Monica	Goëlette	1864	do.
do	Marie Félicité	Navire	84	De novo sur transfert de propriété.
do	Sainte Croix	do	54	Nouveau.
do	Capitaine Cook	do	1272	do.
1 Juin	Lancaster Wich.	Navire	1886	do.
do	Marie Anne	do	73	De novo sur transfert de propriété.
do	Adelaide	Barge	79	Nouveau.
do	Marie Zonne	do	41	do.
do	Pacifique	Goëlette	61	De novo sur transfert de propriété.
do	Bucephalus	Navire	1197	Nouveau.
do	Ocean Monarch	do	1832	do.
do	Montmorency	do	751	do.
do	Hinda	Barque	300	do.
do	Industry	Steamer	35	do.
do	Chapultepec	Navire	1084	do.
do	Marie Hélène	Goëlette	20	do.
do	Aliquis	Navire	1247	do.
do	St. Antoine	Steamer	55	do.
do	Lotbinière	Goëlette	65	do.
do	Independance	do	61	De novo sur transfert de propriété.
do	Agamenon	Navire	756	Nouveau.
do	Typhoon	do	1403	do.
do	Exodus	do	1237	do.
do	Sea Flower	Goëlette	34	De novo sur transfert de propriété.
do	The Kidare	Navire	702	Nouveau.
do	Echo	do	1189	do.
do	Nazarene	do	395	do.
do	Napoleon the Third	do	1461	do.
do	Experiment	Barque	179	do.
1 Juillet	Antartic	Navire	757	do.
do	Advance	Steamer	155	do.

A.—ÉTAT TABULAIRE de tous les VAISSEAUX ENREGISTRÉS au PORT de QUÉBEC, etc.—(Continuation.)

DATE.	NOM.	DÉSIGNATION.	TONNAGE.	REMARQUES.
1	Silistria	Navire	1025	Nouveau.
5	Jane	do	756	do.
6	Santa Clara	Goëlette	188	do.
do	St. Vallier	do	29	De novo sur transfert de propriété.
7	Carbou.	Navire	1208	Nouveau.
do	Orléans	Steamer	81	do.
(A.) 8	Ultoma	Navire	1398	do.
10	Czar	do	1252	do.
11	Reine des Anges	do	43	do.
12	Amethyst.	Brigantin	103	De novo sur transfert de propriété.
13	Bee	do	91	do
(A.) 14	Empress Eugénie	Navire	892	Nouveau.
20	Princess Royal	Steamer	107	De novo sur transfert de propriété.
do	No. 3	Goëlette	55	De novo pour registre perdu.
24	Constantinople	Navire	1298	Nouveau.
25	James McKenzie	Steamer	109	do.
26	Hemisphere	Goëlette	83	do.
do	Raritan	Navire	666	do.
do	Sea Baot	Goëlette	48	Erranger appelé Raritan.—De novo sur transfert de propriété.
do	Marie Dauphine	do	82	De novo sur reconstruction et changement de 45 tonneaux.
28	Fanny Forsyth	Navire	1497	Nouveau.
(A.) 30	Tudor	do	1649	do.
31	Starling	do	174	do.
4	Baterna	Brigantin	50	De novo sur transfert de propriété.
do	New York Packet	Goëlette	438	Nouveau.
9	Louis Napoléon	Barque	743	do.
do	Tiger	Navire	1102	do.
do	Phoenix	do	22	do.
11	Hunia	Steamer	457	Etranger, appelée Huma.—De novo sur transfert de propriété.
do	Clara	Barque	47	De novo sur transfert de propriété.
12		Goëlette		

16	Princess Eugénie	Navire	1689	Nouveau.
18	Finckley	Barque	575	do.
19	Lima	Brig	297	Etranger, appelé Lima.—De novo sur transfert de propriété.
21	Agnes Anderson	Navire	1178	Nouveau.
24	Comet	Steamer	16	do.
28	Virginie	Brigantin	123	De novo sur transfert de propriété.
do	Vincent	Goëlette	68	do
29	Danube	Navire	1104	Nouveau.
31	Marie Adèle	Goëlette	76	do.
4 septembre	Admiral	Steamer	110	De novo sur transfert de propriété.
(A.) 7	Lord Raglan	Navire	2081	Nouveau.
8	Eugénie	Goëlette	134	do.
19	Walter Lilly	Barque	595	De novo sur transfert de propriété.
22	Moir	Navire	934	Nouveau.
28	Canadienne	Goëlette	127	do.
4 octobre	Alliance	Barque	604	do.
6	Handy	Goëlette	126	do.
10	Acadia	Navire	763	De novo sur transfert de propriété.
do	Robinson	Brig	257	do
do	Jasper	Navire	629	Nouveau.
18	T. C. Lee	Non gréé	217	do.
14	Bomarsund	Navire	673	do.
16	Ballengeich	do	477	De novo sur transfert de propriété.
do	Swordfish	Brigantin	157	Nouveau.
do	Tadousac	Steamer	46	do.
26	Jean Baptiste	Brigantin	141	do.
27	Wideawake	Navire	906	do.
28	Constantine	Barque	392	do.
(A.) 1er novembre	Roscoe	Navire	664	Etranger, appelé Roscoe.—De novo sur transfert de propriété.
2	Marie Denis	Brigantin	120	Nouveau.
3	Mermaid	do	147	do.
8	Lucien	do	284	do.
19	C. S. M.	do	208	do.

NOTE.—1. Les vaisseaux sont censés appartenir au port où ils sont enregistrés.—2. Le nom d'un vaisseau une fois enregistré, ne change jamais.—A. Certificat accordé seulement.

B.I.G. DÉPARTEMENT DES DOUANES, Québec, 2 mars 1855.

R. S. M. BOUCHETTE, Commissaire des Douanes.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, en date du 7 décembre dernier, demandant à Son Excellence de faire mettre devant la Chambre, "Un Tableau de toutes les débetures provinciales émises en aide à la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, indiquant en détail le montant et la date de chaque émission, la date de l'ordre en Conseil en vertu duquel l'émission a été faite, et le certificat d'ouvrage fait, sur lequel la demande a été accordée."

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 17 avril 1855.

TABLEAU de toutes les débetures émises en aide à la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, indiquant en détail le montant et la date de chaque émission, la date de l'ordre en Conseil en vertu duquel l'émission a été faite.

Date de chaque émission.	Montant de chaque émission, courant.			Date de l'ordre en conseil en vertu duquel l'émission a été faite.
	£	s.	d.	
29 septembre 1853.....	112500	0	0	14 septembre 1853.
28 décembre do	50000	0	0	16 décembre do.
13 septembre 1854	20000	0	0	3 septembre 1854.
18 octobre do	30000	0	0	5 octobre do.
Total.....£	212500	0	0	

(No. 10.)

A. Son Excellence le Très-Honorable Comte d'ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur Général, etc., etc., etc.

Le président du bureau des commissaires des chemins de fer a l'honneur de faire rapport qu'à une assemblée du bureau tenue hier, la minute suivante a été adoptée :—Soumise au bureau une lettre de Joseph Morrison, écuyer, vice-président de la compagnie du chemin de Fer d'Ontario, Simcoe et Huron, contenant un rapport de M. Cumberland, ingénieur en chef de la compagnie, avec un sommaire des prix d'un contrat supplémentaire que la compagnie devait passer avec MM. Storey et Cie. L'évaluation de M. Cumberland de la dépense sur la ligne est de £673,000, et M. Cumberland déclare que £348,882 ont déjà été dépensés. M. Morrison demande une avance en bons de la province de £100,000, à être transmis aux agents de la province de la manière ordinaire, et placés sous le contrôle de la "Commercial Bank of London," et retirés par l'intermédiaire de la banque du Haut-Canada. Les commissaires croient qu'ils sont justifiables de recommander l'émission des bons demandés, mais quant au contrat proposé, ils sont d'opinion qu'on devrait adopter, sous les circonstances spéciales de l'affaire, le principe de conserver le contrôle des souscontrats (qui devront être offerts à la compétition publique,) à l'ingénieur de la compagnie, en allouant aux entrepreneurs un taux spécifié de profit comme pour le service des dépôts, et ce taux ne devra pas excéder quinze par cent. Les commissaires recommandent que le receveur général fasse préparer un bon de £275,000, pour être signé par les directeurs, payable à Londres au bureau des agents de la province.

Respectueusement soumis.

(Signé,) F. HINCKS,

Président du Bureau des Commissaires de Chemins de Fer.

6 novembre 1852.

(No. 14.)

A Son Excellence le Très-Honorable Comte d'ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur Général, etc., etc., etc.

J'ai l'honneur de transmettre, pour la considération de Votre Excellence, la copie suivante d'une minute adoptée à une assemblée du bureau des commissaires des chemins de fer.

Une lettre de M. Morrison, président de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, fut soumise et lue. Cette lettre mentionnait la poursuite énergique des travaux de cette compagnie, et l'importance pour elle de terminer aussitôt que possible les arrangements financiers, et demande que les £175,000 qui restent sur les bons provinciaux, soient transmis à Londres sous le plus court délai possible, pour qu'il en soit disposé de la même manière que les derniers £100,00, en les plaçant sous le contrôle de la "Commercial Bank of London," et les portant au crédit de l'honorable receveur général à la banque du Haut-Canada en dépôt spécial, jusqu'à telle époque que les commissaires jugeront à

propos, sur le rapport de l'ingénieur en chef, d'autoriser des avances sur cette somme.

Les commissaires sont d'opinion que les bons auxquels la compagnie a droit, £175,000 sterling, peuvent être transmis de suite à l'agent de la province, pour qu'il en soit disposé de la même manière, au crédit du receveur général, à la banque du Haut-Canada, en dépôt spécial, jusqu'à ce que les commissaires autorisent qu'ils soient retirés de temps en temps.

Les commissaires recommandent en outre qu'il plaise à Son Excellence apposer sa sanction à la minute en question.

Respectueusement soumis.

(Signé,) F. HINCKS,
Président du Bureau des Chemins de Fer.

Bureau des Commissaires des Chemins de Fer,
1er août 1853.

(No. 18.)

A Son Excellence le Major Général ROWAN, C.B., Administrateur du Gouvernement, etc., etc., etc.

Le président du bureau des commissaires des chemins de fer a l'honneur de soumettre à la considération et à l'approbation de Votre Excellence, la copie suivante d'une minute adoptée à une assemblée du bureau tenue le 10 courant.

Soumise une lettre du président de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, exposant que la somme de quatre-cent quatre-vingt-quinze mille neuf cent soixante-treize louis, dix chelins et six deniers, a été dépensée sur le chemin, au soutien de quoi il a transmis le certificat nécessaire de l'ingénieur en chef et du trésorier, et demandant qu'une autre avance de £100,000 sterling, en sus d'une pareille somme que la compagnie a déjà reçue du gouvernement, soit maintenant accordée.

Il fut résolu qu'un rapport soit fait à Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement, demandant qu'il lui plaise sanctionner le paiement par le receveur général de la somme de £112,500 courant, à la compagnie, à même les revenus des bons placés entre les mains des agents de la province à Londres pour cette fin.

Respectueusement soumis.

(Signé,) F. HINCKS,
Président du Bureau des Chemins de Fer.

Bureau des Commissaires des Chemins de Fer,
Château St. Louis, 12 septembre 1853.

(No. 22.)

A Son Excellence le Lieutenant Général ROWAN, C.B., Administrateur
du Gouvernement, etc., etc., etc.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Excellence la copie suivante d'une minute passée à une assemblée du bureau des commissaires des chemins de fer tenue aujourd'hui.

Soumise la lettre de Joseph C. Morrison, écuyer, président de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, pour obtenir une avance additionnelle de la province, en bons du gouvernement, la balance étant d'environ cent mille louis courant.

M. Cumberland, l'ingénieur du chemin, dit que la dépense jusqu'au 1er décembre s'éleva à £615,525 courant.

Les commissaires recommandent qu'une nouvelle avance de £50,000 (cinquante mille louis,) courant, soit faite à la compagnie.

Respectueusement soumis.

(Signé,)

F. HINCKS,

Président du Bureau des Chemins de Fer.

Bureau des Commissaires des Chemins de Fer,
Château St. Louis, Québec, 13 décembre 1853.

(No. 170.)

CHEMIN DE FER D'ONTARIO, SIMCOE ET HURON, 21 juin 1854.

Monsieur,—Avant que le président et les directeurs des chemins de fer d'Ontario, Simcoe et Huron demandent une autre avance à même le fonds de la garantie aux honorables commissaires des chemins de fer, et dans le but d'expliquer les estimés que j'ai soumis le 30 mars, sur lesquels la demande sera basée, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur la condition du chemin, en faisant observer que depuis la date des estimés, une dépense additionnelle se montant à une somme considérable a nécessairement été faite.

La longueur totale du chemin sera de 94 $\frac{1}{2}$ milles, sur lesquels, le 15 mai 1853, il y a eu d'ouvert

Do	do	do	13 juin 1853.....	30 milles.
Do	do	do	11 octob. do	21 do

Longueur totale ouverte actuellement	63 milles.
En voie de construction, et qui seront ouverts en août prochain.....	31 $\frac{1}{2}$ do

Longueur totale	94 $\frac{1}{2}$ milles.
-----------------------	--------------------------

Les directeurs, désirant exploiter aussitôt que possible les diverses divisions de la ligne qui sont complétées, et ayant acheté le mobilier de roulement nécessaire pour le fonctionnement de ces divisions, les eues des entrepreneurs sans qu'elles fussent empierrées, vu que ce service, par un marché antérieur, avait été transféré au compte de la compagnie. Ce service a conséquemment été exécuté par

les officiers de la compagnie, et tous les 63 milles seront entièrement empierrés et mis en condition permanente pendant le mois suivant. Quoique ce procédé ait incontestablement entraîné une augmentation temporaire dans le coût des réparations de la voie ; cependant, comme il n'a en aucun degré affecté l'efficacité de la voie permanente, mais qu'il a servi à développer le trafic local, et à donner de la valeur et de l'importance à la route, l'acte de la compagnie sous ce rapport paraîtrait avoir eu les résultats les plus satisfaisants. La compagnie a réussi merveilleusement bien à se procurer de grandes sablonnières, d'une excellente qualité et bien situées, de sorte que les frais de réparation sous ce rapport seront à l'avenir extrêmement médiocres.

Les ponts et les conduits souterrains ainsi que les divisions ouvertes sont demeurés intacts dans toutes leurs parties. Le seul dérangement survenu dans la construction fut l'affaissement d'un pont à tréteaux d'à peu près un quart de pouce. Ce dérangement sur un nouveau chemin, exposé à la sévérité de l'hiver dernier et du printemps qui vient de finir, peut être regardé comme la preuve la plus satisfaisante et la plus complète de la stabilité de la construction, d'autant plus que les culées, dans la maçonnerie, qui devaient être faites en beaucoup d'endroits aux termes du contrat supplémentaire, ne l'ont pas encore été ; ces travaux ont été reculés temporairement, parce qu'il ne paraissait pas à propos de déranger les constructions actuelles tant qu'elles suffiraient, et peu sage de détourner les fonds en mains pour les appliquer à des ouvrages tout à fait inutiles pendant un certain temps. Le mobilier de roulement est maintenant au complet et tel qu'exigé par les commissaires pour tout le chemin, et il a été prouvé qu'il était solide et efficace. Le chemin a jusqu'à ce jour été servi par neuf locomotives, qui ont toutes été jugées excellentes et convenables à la route. Il a été passé un contrat pour six autres engins, avec des manufacturiers anglais et américains, qui ont déjà reçu de l'argent comptant pour leur construction ; ces engins seront livrés durant le mois prochain, de sorte qu'avant l'ouverture de toute la ligne l'équipement complet requis par les commissaires sera mis sur le chemin. Il est satisfaisant, en référant à ce sujet, de pouvoir dire que jusqu'à ce jour, et sur un parcours de 284,568 milles il n'est pas arrivé un seul accident au mobilier de roulement, toute la perte ou tout le dommage se résume à un char à passager qui dérailla parce que le chemin était obstrué au-delà du contrôle des officiers. Jusqu'à cette date, 106,071 passagers ont été transportés sans le moindre accident arrivé à qui que ce soit, et sur 32,387 tonneaux de fret de toute description, transporté et livré, il n'y a que £15 9s. 5d. de chargé pour perte ou dommage par accident ou par erreur. Le taux de la vitesse jusqu'à ce jour sur la ligne a été de 30 milles à l'heure pour les trains à passagers, et 17 milles à l'heure pour le fret, et jusqu'à ce jour il n'y a pas un char à passager qui ait été retardé par d'autre cause que l'accumulation de la neige, et cela trois fois seulement. L'exposé de ces faits sert à établir une haute réputation pour ce chemin, tant pour l'efficacité de la construction que pour l'administration du trafic. Les stations sur les 63 milles ouverts sont (à quelques légères et peu importantes exceptions) complétées ; et l'embranchement de Bell Ewart ralliant la ligne à la rive du lac Simcoe est en pleine opération ; le bateau à vapeur de la compagnie qui a été entièrement réparé et meublé de nouveau durant l'hiver, peut conséquemment faire des voyages tous les jours à l'entour du lac en connexion avec le chemin, tout en contribuant beaucoup par ce moyen à la circulation des passagers et du fret, tandis que par lui-même il rapporte beaucoup de profit à la compagnie. La construction de la ligne au-delà de Barrie (31 milles) sera bientôt complétée ; le nivellement et la construction des ponts sur toute la longueur sont terminés, les traverses sont distribuées et le fer livré. Jusqu'à cette date, 18 milles de rail ont été posés, faisant une longueur totale de 81 milles de voie terminée, et comme

la superstructure avance au taux de près d'un mille par jour, il y a peu de doute que la ligne, dans toute sa longueur, sera ouverte à la circulation dans le cours de la seconde semaine d'août prochain. Relativement à cette partie du chemin, il est bon d'observer que l'empierrement sera entièrement complété par les entrepreneurs, et que tout l'ouvrage sans exception sera fait par eux auparavant que la compagnie ne s'empare d'aucune partie. Les stations sur cette division sont en grande voie de progrès, et elles seront prêtes pour l'ouverture du chemin. Les travaux du havre à Collingwood seront, on le pense, suffisamment avancés à cette époque pour permettre l'établissement de connexions sûres et régulières avec la navigation du lac Huron, relativement à laquelle la compagnie est actuellement en négociation avec des personnes de Green Bay, qui désirent établir une route complète à l'ouest de Collingwood, *viâ* Mackinaw et Green Bay, jusqu'au Mississipi; déjà une longueur considérable de jetées a été faite, des sommes considérables de matériaux ont été amassées, et des bateaux à vapeur et des barges avec 200 hommes sont actuellement employés à ces travaux. Les travaux du havre et du dépôt permanent à Toronto suspendus cette saison en conséquence du délai dans la location de l'Esplanade, ainsi que d'autres travaux de chemins de fer adjacents avaient été auparavant faits en grande partie; conséquemment, une autre dépense d'un montant comparativement peu important, sera d'une grande utilité pour le service de la compagnie, et l'intention des directeurs est de reprendre ces travaux immédiatement dans le but de les compléter aussitôt que possible. Les directeurs se proposent de soumettre, sur tous les travaux ci-dessus un rapport détaillé aux actionnaires, à l'assemblée annuelle qui sera tenue le 17 du mois prochain, en y incluant aussi un état des opérations du trafic de la compagnie, dont des rapports préparés pour être soumis au parlement font voir un revenu des plus satisfaisants sur la ligne qui n'est encore que partiellement ouverte, produit entièrement par les ressources locales, et qui justifient l'assurance qu'une fois le chemin en pleine opération et que le trafic sera accaparé, les anticipations de ses fondateurs n'auront pas été illusoires. Je vous soumetts en même temps un tableau des dépenses de la compagnie jusqu'à ce jour, ainsi que des avances qu'elles a reçues du fonds de la garantie.

Dépenses pour tous les services d'ingénieurs qui doivent être chargées à la construction jusqu'au 30 mars 1854, y compris le chemin, le havre, la station, le dépôt et l'équipement, suivant le rapport détaillé de cette date.....	£676310	5	0
Dépenses pour pareils services le 30 mars jusqu'au 21 juin.....	22500	0	0
Dépense totale jusqu' à cette date.....	£698810	5	0
Garantie provinciale, £275,000 sterling, C. 9½.....	334583	6	8
Reçu par la compagnie jusqu'à cette date.....	£284166	13	4
Balance, courant.....	£ 50416	13	4

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

(Signé,) F. W. CUMBERLAND,
 Ingénieur en Chef.

T. A. BEGLY, Ecuyer,
 Secrétaire, T. P.

COMPAGNIE du CHEMIN de FER d'ONTARIO, SIMCOE et HURON.

A une assemblée des Commissaires des Chemins de Fer, tenue en leur bureau mardi, le 27 juin 1854,

PRESENTS:

L'Honorable Inspecteur Général,
 “ Receveur Général,
 “ Maître Général des Postes,
 “ Commissaire en Chef des Travaux Publics,
 “ Assistant Commissaire des Travaux Publics.

Soumise une lettre de F. W. Cumberland, écuyer, ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, contenant un état des dépenses sur ce chemin, et réclamant la balance de l'intérêt de la garantie du gouvernement. Le montant total pour compléter les travaux, y compris le mobilier de roulement, est de £716,530, dont £682,961 5s. ont été dépensés. Les commissaires recommandent que la balance actuellement dans la banque du Haut-Canada soit transférée à la compagnie, et que les bons de la compagnie soient pris pour le montant accordé.

Les commissaires sont d'opinion que l'avance ainsi faite à la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron soit soumise au rapport de M. Killaly, qui devra, sous le plus court délai possible, constater l'exactitude des faits exposés.

(No. 191.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
 27 septembre 1854.

Monsieur.—A une assemblée des commissaires des chemins de fer, le 27 juin dernier, une lettre de l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, fut soumise, renfermant un état de la partie des dépenses sur ce chemin encourues dans la sphère de son département, et réclamant que la balance, qui se trouvait alors dans la banque du Haut-Canada, fut transférée à la compagnie, et que les bons de la compagnie fussent acceptés pour le montant garanti; mais les commissaires ajoutèrent “que l'avance recommandée fut soumise au rapport de M. Killaly, qui devra, sous le plus court délai possible, constater l'exactitude des faits exposés.”

Une copie de ce rapport fut soumise à la considération du Gouverneur en conseil et approuvée; et il fut ordonné de la mettre à effet.

Conformément au désir exprimé par les commissaires, je fis l'inspection des travaux aussitôt qu'il me fut possible. En cette occasion, je fus assisté par l'ingénieur de la compagnie et par d'autres officiers liés à l'administration, et je reçus de ces messieurs toute l'aide et les informations que je désirais.

Présumant que le désir des commissaires est que, vu l'état avancé des travaux qui, bientôt, seront terminés, il leur soit fourni des informations détaillées sur la dépense encourue pour cet objet, je n'ai pas voulu limiter mes recherches à la partie qui se rattache au département de M. Cumberland seulement.

A l'époque de l'octroi de la garantie, l'estimé pour la construction du chemin, avec un montant limité et mentionné de mobilier de roulement, fut porté à £673,000 courant, et le coût des travaux renfermés dans cet estimé forme partie de cette somme.

Il paraît que dans ce montant n'étaient pas comprises les sommes requises pour la construction des havres, et des autres travaux qui furent ensuite jugés nécessaires et qui se trouvaient également indispensables, formant de fait parties intégrales du chemin, et les moyens de le faire fonctionner.

Lors de ma dernière inspection du chemin, et après m'être enquis de sa position financière et des sommes qu'il fallait pour le compléter, je trouvai, d'après des documents qui me furent soumis, que les dépenses finales pour le mettre en pareil état ne peuvent pas être portées à un moindre montant que £1,156,592 7s. 7d. courant, et dans cette somme est comprise le montant des dépenses de havre sur les lacs Ontario, Simcoe et Huron, — l'augmentation du mobilier de roulement, — l'empierrement du chemin aux endroits où c'est encore nécessaire, — le coût de 4½ milles de chemin en sus de la longueur convenue en premier lieu, etc., etc., etc. On peut se rendre facilement compte du surplus de cette somme sur celle du premier estimé en songeant aux déboursés pour ce surcroît de travaux importants et nécessaires ; mais il est essentiel de dire que le coût pour la compagnie des ouvrages compris dans le premier estimé, et pour lequel ils ont été entrepris, n'a pas été augmenté, car le surplus se trouve composé tout ensemble de dépenses préliminaires légitimes, — du coût des divers travaux de surcroît qui viennent d'être mentionnés, et de la hausse extraordinaire (de 75 à 100 pour cent) sur la main-d'œuvre et les matériaux, qui, quoique affectant très sérieusement les entrepreneurs des premiers travaux, ne retombe sur la compagnie qu'en autant que les travaux de surcroît y sont concernés. En examinant ces travaux de surcroît, je dois dire que je suis d'opinion que les sommes dépensées à cet égard sont des items légitimes du coût du chemin, qu'ils tendent beaucoup à le compléter d'une manière permanente, et qu'ils auront pour effet d'augmenter le revenu qui en proviendra et de diminuer le coût de son entretien, et ils sont une nouvelle sûreté pour l'encouragement donné par la province.

La dépense brute jusqu'à l'époque de mon inspection, y compris les obligations de la compagnie au montant de £30,416 13s. 4d., a été de £860,928 18s. 1½d., mais dans cette somme est comprise celle de £32,637 10s., sacrifiée dans la vente des bons de la compagnie, et £21,802 10s. 6d. dépensés à compte de la circulation. En déduisant ces deux sommes du montant brut dépensé, il resterait £806,488 17s. 7d. pour la construction. Sur cette dernière somme, la compagnie a prélevé £471,806 10s. 11d., et elle a reçu du gouvernement, sur la garantie, £304,166 13s. 4d., laissant une balance qui lui était alors due sur ce principe de £167,639 17s. 7d., pour le paiement de laquelle il y a une balance en caisse de £30,416 13s. 4d. de disponible, dont je désire recommander le transfert à la compagnie, vu qu'elle a besoin de ce montant pour liquider les obligations dont il a été parlé plus haut ; en déduisant la somme de £30,416 13s. 4d. du montant qui lui est dû comme ci-dessus, la balance de la garantie à être payée sera de £137,223 4s. 3d. A part la somme de £806,488 17s. 7d. dépensée pour la construction, une dépense additionnelle de £350,103 10s. est *bonâ fide* nécessaire pour mettre le chemin et le mobilier de roulement dans la position qu'ils devraient tenir pour satisfaire à la circulation d'une manière convenable et sûre, et pour offrir une pleine garantie à la province à l'égard de son avance ; suivant

ce calcul on verra donc que la somme brute finale pour la construction sera de £1,156,592 7s. 7d., dont la moitié qui est une pleine garantie en vertu des dispositions de l'acte, sera de £518,296 3s. 9d., sur lesquels la compagnie a reçu (y compris la somme plus haut recommandée,) £334,583 6s. 8d., laissant à la province de pourvoir finalement à la somme de £243,712 17s. 1d., sur lequel montant il y a £137,223 4s. 3d. dus à la compagnie comme il vient d'être dit, et la balance, £106,490 12s. 10d., lui sera payée à mesure que les travaux avanceront.

Le coût brut du chemin, y compris tous ses havres, etc., sera d'environ £12,048 courant, ou moins de £10,000 sterling par mille, et on ne doit pas oublier que sur un chemin comparativement court, comme l'est celui-ci, le coût de tant de termini de havre élève le taux par mille considérablement,—aussi, qu'un bon havre, à part sa nécessité pour un chemin de fer, est d'une importance si vitale pour toute cette grande étendue de pays que le gouvernement aurait été forcé de le construire.

En supposant que l'aide aurait été donnée par la province comme plus haut, l'intérêt annuel serait d'environ £34,697 courant, ou £667 par semaine; ou comme les recettes brutes actuelles par semaine sur 63 milles du chemin ouverts à la circulation se montent à £1000, et il est indubitable qu'il s'opéra une grande augmentation dans les recettes quand la ligne sera ouverte entièrement jusqu'au lac Huron,—après avoir déduit le coût du parcours, on verra que la sûreté de la province pour l'intérêt sur son avance est bien garantie.

En terminant, je recommande respectueusement que la balance en caisse, £30,416 13s. 4d., soit transiérée à la compagnie, et qu'elle soit autorisée à transmettre des débetures au montant de £243,713 17s. 1d. courant, à Londres, de la même manière et sous les mêmes restrictions que pour la première somme.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) HAMILTON H. KILLALY.

L'Hon. E. P. TACHÉ,
Commissaire en Chef des Chemins de Fer.

(No. 32.)

A Son Excellence le Très-Honorable Comte d'ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur Général, etc., etc., etc.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Excellence la copie suivante d'une minute adoptée ce jour à une assemblée du bureau des commissaires des chemins de fer.

Le rapport de l'Hon. H. H. Killaly sur l'état du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, requis par la minute du 27 juin dernier, fut mis devant le bureau.

D'après le rapport, il appert que le coût de ce chemin, tel que calculé en premier lieu, devait être de £673,000, et sur un compromis entre le gouvernement et la compagnie quant aux travaux recevant l'aide provinciale, le montant fut porté à £275,000 sterling. A l'époque de cet arrangement, la ligne n'avait été

tracée que jusqu'à Barrie ; la question de savoir si elle se terminerait à Penetanguishène ou à Collingwood ou ailleurs sur le lac Huron n'était pas encore décidée, et comme de raison, il n'a pas pu être fait d'estimé correct du coût entier du chemin.

Subséquentement, la ligne fut tracée jusqu'à Collingwood, où l'on construisit un havre considérable. Un embranchement a été fait jusqu'au lac Simcoe, et un havre a été construit ; des vapeurs font le tour du lac et voyagent en connexion avec les trains de chemin de fer. Un grand havre et un dépôt sont aussi en voie de construction à Toronto. Tous ces travaux n'avaient pas été compris dans le premier estimé, et leur construction, avec celle des premières portions du chemin, et les préparatifs convenables pour le mobilier de roulement, porteront le coût final à la somme de £1,156,592 7s. 7d.

Après avoir mûrement examiné les faits exposés dans le rapport de M. Killaly, et étant convaincus que la compagnie n'a pas fait de dépenses inutiles ou ruineuses, et que les travaux additionnels qui ont ainsi augmenté le coût du chemin sont indispensables, qu'ils contribueront sensiblement à sa permanence, diminueront les dépenses de son entretien, et qu'ils serviront grandement à augmenter le revenu du chemin et qu'ils seront une garantie pour l'avance de la province.

Les commissaires sont d'opinion que la compagnie a droit au montant de l'aide autorisée par l'acte, savoir : la garantie de ses bons jusqu'à concurrence de la moitié des dépenses, qui formerait, d'après la somme mentionnée, le montant de £578,296 3s. 9d. : sur ce montant il a été avancé à la compagnie £334,583 6s. 8d., laissant à la province à pourvoir à la somme de £243,712 17s. 1d., dont £187,223 4s. 3d. sont maintenant dus à la compagnie, et £106,490 12s. 10d. lui seront payables à mesure que les travaux avanceront.

Le président fut requis de soumettre une copie de cette minute à Son Excellence le Gouverneur en Conseil, et de demander que l'honorable receveur général fut autorisé à faire les démarches nécessaires pour exécuter l'arrangement avec la compagnie, en transmettant des débentures au montant de £243 17s. 1d. courant, ou disons £200,000 sterling, à Londres, de la même manière et sous les mêmes restrictions que pour la somme de £275,000, étant autorisé, néanmoins, à payer à la compagnie la somme de £137,223 4s. 3d. à même les revenus des débentures qui doivent être actuellement envoyées.

Respectueusement soumis.

(Signé.) E. P. TACHÉ,
Président du Bureau des Chemins de Fer.

Bureau des Commissaires des Chemins de Fer,

13 novembre 1854.

A une assemblée du bureau des Commissaires des Chemins de Fer, tenue en leur bureau mardi, le 28 septembre 1854.

PRESENTS :

L'Honorable M. le Receveur Général, (Président.)
" le Commissaire des Travaux Publics,
" l'Assistant Commissaire des Travaux Publics.

Compagnie du Chemin de Fer d'Ontario, Simcoe et Huron.

Le rapport de M. Killaly, tel que demandé par les minutes des délibérations de l'assemblée des commissaires des chemins de fer, tenue le 27 juin dernier, sur réquisition de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, d'être payée de la balance en caisse, est lu, et il est résolu,

Que la partie du dit rapport qui se rattache au transfert à la compagnie de la balance en caisse soit adoptée, mais que la considération du reste du rapport soit remise à un autre jour.

Ordre est donné au secrétaire d'envoyer une copie de cette résolution à l'honorable receveur général, afin qu'il agisse en conséquence.

(Signé,)

E. P. TACHÉ,

Président.

(Signé,)

THOMAS A. BEGLY,

Secrétaire.

RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative, du 28 du mois dernier, demandant copie de la Correspondance relative au Contrat pour le service des Bateaux remorqueurs entre Montréal et Kingston.

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 19 avril 1855.

No. 1.

A Son Excellence le Gouverneur en Conseil, etc., etc., etc.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que les soumissions reçues conformément à l'annonce pour le service du remorquage sur le St. Laurent, entre Montréal et Kingston, ont été ouvertes aujourd'hui en présence des deux commissaires des travaux publics. Les soumissions étaient au nombre de six. Cependant, l'une d'elles était inadmissible, vu qu'elle exigeait du gouvernement la construction des bateaux.

No. 1.—Soumissionnaires : MM. Holton et Cie., MM. McPherson et Cie., et D. Bethune et Cie., pour six bateaux ; le bonus annuel de £7,000, datée le 15 novembre, reçue le 16,—pas strictement recevable,—le 15 août étant le dernier jour annoncé pour la réception des soumissions.

No. 2.—Soumissionnaires : MM. Hooker et Holton, et MM. McPherson, Crane et Cie., six bateaux—bonus annuel, £5,400, datée le 16 novembre, reçue le 17. Pas strictement recevable, ayant été reçue deux jours après l'époque fixée ; et il paraît qu'on a demandé ce taux parce qu'on avait été informé que le montant de la soumission de M. Cotten était de £5,800.

No. 3.—M. J. MacDonald. Comme cette soumission exige du gouvernement la construction et l'ameublement des bateaux, sur quoi le soumissionnaire paierait une somme de £1000 par année pour chaque bateau, les commissaires ne se sont pas crus autorisés à la recevoir. Date, 11 novembre.

No. 4.—Calvin et Cook. La soumission ne mentionne pas le nombre de bateaux. Montant du bonus demandé, £2,945 annuellement. Date, 11 novembre.

Cette soumission étant faite par les personnes qui ont eu les contrats jusqu'à ce jour et qu'ils ont rempli d'une manière si peu satisfaisante, et leurs bateaux n'étant pas du tout convenables, les commissaires sont d'opinion que leur soumission soit mise de côté.

No. 5.—Thomas Maxwell. Bonus demandé pour cinq bateaux, £3,150, annuellement, ou si on ajoute un sixième, £3,650 par année pour les premières trois années. Dans l'un ou l'autre cas, M. Maxwell offre de faire une déduction sur le bonus de 10 par cent, pour les deux années après la première période du contrat; et ainsi de suite pour chaque période de deux ans à laquelle ce contrat pourrait se prolonger. Date, 6 novembre.

No. 6.—James Cotton et Cie.—Bonus demandé pour six bateaux, £5,800 annuellement. Datée et reçue le 15 novembre.

Après avoir dûment pris en considération les soumissions précédentes, les commissaires sont d'opinion que celle de M. Maxwell est la préférable, et ils demandent respectueusement l'autorisation de passer contrat avec lui, aux termes de sa soumission, pourvu que la caution qu'il offre soit inattaquable, et que les bateaux qu'il placera sur les routes respectives répondent aux exigences mentionnées dans l'annonce.

Respectueusement soumis.

(Signé,) J. CHABOT,

Commissaire en Chef des Travaux Publics.

Québec, 18 novembre 1852.

No. 2.

A Son Excellence le Très-Honorable Comte d'ELGIN et KINCARDINE, Gouverneur Général, etc., etc, etc.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que MM. Maxwell et McLennon, dont la soumission pour le remorquage de Montréal à Kingston a été recommandée comme devant être acceptée conditionnellement, sont arrivés en cette ville dans le but de clore le contrat.

Deux des bateaux qu'ils disaient avoir à leur ordre, et qu'ils se proposaient de placer aux stations respectives de la route, ayant été représentés comme étant incapables d'accomplir le service, ces messieurs répondirent qu'il y a deux autres bateaux de plus de pouvoir et plus convenables qu'ils peuvent se procurer, mais d'un taux beaucoup plus élevé.

Par leur soumission, basée sur les termes et les conditions exposés dans l'annonce, ils ont entrepris d'exécuter le remorquage d'une manière satisfaisante. à raison d'un bonus annuel de £3650 pour trois ans: une déduction de cette somme devait se faire après ce laps de temps, et comme le contrat doit être accompagné d'un cautionnement considérable, on peut laisser le choix des bateaux aux entrepreneurs seulement. Mais n'ayant pas réussi pendant les deux années précédentes à faire faire ce service d'une manière efficace, quoique les contrats eussent été faits de la manière la plus stricte, et comme on a promis aux personnes engagées dans le commerce des lacs et du fleuve que le gouvernement prendrait certainement les moyens de faire opérer le service du remorquage d'une manière efficace l'année prochaine, le soussigné est d'opinion que tous les moyens possibles devraient être pris pour arriver à ce but.

D'après toutes les informations que le soussigné a pu se procurer quant aux capacités respectives de chaque bateau actuellement employé, et qui pourrait servir à établir la ligne de remorqueurs projetée, il en est venu à la conclusion qu'il ne peut pas y avoir de meilleur arrangement de fait pour la prochaine saison que celui proposé par MM. Maxwell et McLennon, et en considération de

ce qu'ils offrent de placer sur la ligne les deux autres bateaux puissants et dispendieux dont il a été question, et qui ne sont pas compris dans son contrat, il est fortement disposé à recommander que la somme soit portée à £4,650 pour les trois premières années, attendu qu'en se procurant ces bateaux il est certain que le service sera mieux accompli, et même à ce taux le bonus serait près de £1,200 de moins que celui demandé dans la soumission la plus basse ensuite.

Le soussigné a été informé que les propriétaires de vaisseaux sur le lac Erié font des efforts extraordinaires, ainsi que toutes les personnes qui ont des relations par les divers canaux et chemins de fer conduisant de ce lac au bord de la mer, pour faire passer le trafic de la saison prochaine par ces voies de communication. Si on ne répond pas en Canada à ces efforts par des efforts encore plus grands, ce projet réussira et une bien grande portion du trafic sera perdu; une ligne de remorqueurs réellement efficace est un des meilleurs moyens par lequel le Canada peut s'assurer sa juste part du trafic des lacs.

Le soussigné, comme il l'a déjà été dit, a tout lieu de croire qu'il n'y a pas de meilleur arrangement à adopter avec les vaisseaux qui sont maintenant en disponibilité que celui maintenant proposé, et il recommande respectueusement que le département soit autorisé à faire un contrat avec MM. Maxwell et M. McLennan pour faire le remorquage entre Montréal et Kingston pendant trois ans, le montant du bonus devant être de £4,650 par année, et si le contrat est continué pendant une plus longue période, alors le bonus sera diminué d'un troisième par année. Si après que le contrat aura été mis en opération pendant quelque temps, on trouvait qu'à raison de l'augmentation du commerce, ou pour d'autres causes, il était besoin de bateaux plus puissants, ce sera alors un sujet digne de considération de savoir s'il ne serait pas désirable d'intimer aux entrepreneurs de construire deux bateaux uniquement pour remorquer, ayant le pouvoir et les dimensions que le gouvernement pourra juger à propos, et de les aider à construire ces bateaux, par une avance de deniers qui sera garantie et remboursée à même les bonus annuels.

Respectueusement soumis.

(Signé.)

J. CHABOT,
Commissaire en Chef.

Département des Travaux Publics,
Québec, 15 janvier 1853.

No. 3.

A Son Excellence l'Administrateur en Conseil, etc., etc., etc.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'une demande a été faite par l'entrepreneur pour remorquer sur le St. Laurent, de Montréal à Prescott, pour une avance ou un prêt par le gouvernement d'une somme d'argent suffisante pour couvrir le coût de la construction de deux vapeurs pour ce service.

Le trafic qui augmente chaque année, l'importance d'en détourner autant que possible par la voie du St. Laurent et d'empêcher qu'il ne s'écoule par des rives rivales, ainsi que le fait qu'il n'y a pas de bateaux convenables à l'heure qu'il est dans la province, engagent le soussigné à recommander que l'on accède à la demande de l'entrepreneur, à certaines conditions, dont les principales devraient être :—

1o. Que les bateaux et les engins soient construits de la meilleure manière possible, et que les spécifications et les marchés soient soumis à ce département avant d'être adoptés.

20. Qu'une ample sûreté soit donnée pour le paiement semi-annuel de l'intérêt, au taux de six pour cent par année, sur les deniers avancés, ainsi que pour le paiement annuel des versements d'un montant qui devra dans cinq ans liquider le prêt et l'intérêt sur icelui.

30. Que les vaisseaux devraient être de la plus grande dimension, en état de passer dans les écluses des canaux du St. Laurent.

40. Chaque bateau devra avoir un engin ayant

56 pouces de cylindre,

10 pieds de course de piston,

26 pieds de diamètre aux roues,

7 pieds de largeur aux roues,

36 pouces de vapeur s'échappant à mi-course du piston.

Le soussigné recommande en conséquence respectueusement que ce département soit autorisé à faire un pareil arrangement, après s'être convaincu de la suffisance de la sûreté offerte pour le paiement de l'intérêt et des versements, et pour l'accomplissement de toutes les conditions qui seront jugées nécessaires.

Respectueusement soumis

(Signé,)

J. CHABOT,
Commissaire en Chef.

Département des Travaux Publics,
Québec, 28 octobre 1853.

No. 4.

(Copie.)

A Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement en Conseil, etc., etc., etc.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport, pour l'information de Son Excellence en Conseil, que la ligne de remorqueurs entre Lachine et Kingston, établie par le gouvernement le printemps dernier, a été administrée de manière à satisfaire le public en général. Néanmoins, il y a eu des plaintes de faites contre les entrepreneurs et l'efficacité de leur ligne. La distance de l'endroit, la presse des affaires, empêchent les commissaires des travaux publics de surveiller cette ligne aussi bien qu'ils le désireraient pour les intérêts du commerce. Les marchands et les autres personnes engagées dans le commerce d'expédition ont représenté aux commissaires qu'il serait désirable, et même nécessaire, qu'une personne compétente fut nommée en qualité de surintendant de la ligne en question. Les commissaires concourent volontiers dans l'adoption de ce plan, et ils désirent suggérer en conséquence la nomination d'un semblable officier par l'entremise de Votre Excellence. Quant au paiement d'un surintendant, deux modes ont été suggérés: l'un de lui donner tout le montant des pénalités prélevées sur l'entrepreneur pour infraction d'aucune des clauses du contrat, l'autre de lui donner un salaire fixe. Ces deux plans de rémunération sont susceptibles d'objection. Si le premier est adopté, il est à craindre que le surintendant, qui n'attend de rémunération que des pénalités, pourrait exercer vis à vis des entrepreneurs une sévérité inutile ou tyrannique qui pourrait donner origine à des difficultés et à des alter-

cations constantes entre lui et les entrepreneurs, tandis que relativement au second mode, l'objection est que le surintendant, étant certain de son salaire, pourrait négliger ses devoirs et ne pas employer toute la diligence nécessaire.

Les commissaires prennent en conséquence la liberté de suggérer un autre mode de paiement, qui consiste à allouer au surintendant un salaire fixe de £200 par année avec un quart des pénalités qui pourront être imposées aux entrepreneurs,—les trois autres quarts devant être appliqués au paiement du salaire du surintendant. Dans le cas où il y aurait un surplus, il devra retourner au revenu public, et si au contraire il y avait un déficit, il serait placé à son débit.

Respectueusement soumis.

(Signé,)

J. CHABOT,
Commissaire en Chef.

Département des Travaux Publics,
Québec, 25 avril 1854.

No. 5.

COPIE du CONTRAT entre THOMAS MAXWELL et le COMMISSAIRE des TRAVAUX PUBLICS, daté le 4 avril 1853.

Un contrat fait le 4 avril de l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois, entre Thomas Maxwell, de la cité de Kingston, Haut-Canada, marin, d'une part, et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par l'Hon. J. Chabot, commissaire en chef des travaux publics pour la province du Canada, et l'Hon. H. H. Killaly, assistant commissaire des travaux publics de la dite province, de l'autre part.

Attendu que les commissaires, agissant pour et au nom de Sa Majesté comme susdit, ont fait donner avis public que des soumissions et des propositions seraient reçues pour des bateaux remorqueurs à être placés sur le fleuve St. Laurent, dans le but de remorquer les vaisseaux et autres bâtiments entre Lachine et Kingston, sur le dit fleuve, et attendu que le dit Thomas Maxwell a fait sa soumission à cet égard, et que les dits commissaires ont accepté sa soumission et qu'ils ont résolu de passer un contrat avec lui pour fournir les dits bateaux remorqueurs en conséquence. Maintenant, ces présentes sont à l'effet que le dit Thomas Maxwell, en considération du bonus de la somme d'argent ci-après mentionnée, de la part et au nom des dits commissaires (agissant pour Sa Majesté comme susdit), consente et s'engage par les présentes, pour lui-même, ses héritiers, exécuteurs et administrateurs, avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de la manière suivante, savoir :

Qu'il remorquera, durant la saison de navigation, dans chacune des années mil huit cent cinquante-trois, mil huit cent cinquante-quatre et mil huit cent cinquante-cinq, bien et suffisamment tous les vaisseaux et autres bâtiments pour

lesquels ces services seront demandés ou requis par le propriétaire ou les propriétaires, maître, capitaine ou personne en charge d'iceux, d'aucun port ou endroit sur la ligne principale ou ordinaire de communication entre les ports de Lachine et Kingston, sur le dit fleuve. Que le dit Thomas Maxwell, durant la saison de navigation de chacune des années susdites, fournira, entretiendra, réparera bien et suffisamment au moins six bateaux à vapeur pour le service du remorquage sus-mentionné, qu'il munira les dits bateaux et chacun d'eux d'équipages suffisants et d'ingénieurs expérimentés et habiles pour les faire fonctionner et les conduire, et qu'il gréera et équipera les dits bateaux de toute espèce de matériaux qui pourront être nécessaires pour remorquer tous les vaisseaux et autres bâtiments pour lesquels ce service pourra être requis comme susdit, entre les dits ports de Lachine et Kingston, ou pour aucune partie de la distance entre les dits ports sur la voie de communication principale et ordinaire, en aucun temps durant la période susdite, et aussi, qu'il fournira et tiendra prêts pour s'en servir, tous les matériaux extraordinaires qui pourront être nécessaires en cas d'accident.

Qu'en aucun temps durant la période susdite, il ne transportera ou ne permettra aucun des bateaux à vapeur de prendre à bord du fret d'aucune espèce, ou de prendre des trains de bois en remorquage, ou ne fera ou ne permettra pas que les dits vaisseaux ne fassent aucun autre service que celui de remorquer les vaisseaux et bâtiments engagés dans le commerce.

Qu'à l'ouverture de la navigation dans la présente année de 1853, il placera les bateaux à vapeur suivants (qui seront employés à remorquer comme susdit, sur les routes suivantes respectivement, savoir :—

Le New Canada, entre Lachine et le canal Beauharnois.

Le Mazeppa, entre Beauharnois et Cornwall.

Le Traveller et le Old Canada, entre Dickenson's Landing et Prescott.

Le Gildersleeve et le Charlevoix, entre Prescott et Kingston.

Que si aucun des dits bateaux, ou aucun bateau ou bateaux qui pourront en aucun temps être substitués à leur place ou à la place de l'un d'eux, sont en aucun temps trouvés incapables d'accomplir d'une manière efficace le remorquage sur la route où il est placé par le dit Thomas Maxwell, tel bâtiment sera immédiatement remplacé par un autre plus convenable, capable remplir ce devoir d'une manière efficace.

Qu'il ne permettra pas que les dits bateaux ou aucun d'eux passent les canaux quand ils seront employés à remorquer comme susdit, mais qu'ils demeureront et continueront d'être sur les routes qui leur sont respectivement assignées.

Qu'il fera faire, durant l'existence de ce marché, les voyages respectifs suivants aux bateaux, savoir :—

Le bateau placé sur la route entre Lachine et le canal Beauharnois fera deux voyages par jour, savoir : deux voyages de Lachine à Beauharnois et reviendra Lachine.

Le bateau placé sur la route entre le canal Beauharnois et Cornwall fera un voyage par jour, un voyage par jour depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'à l'extrémité inférieure du canal Beauharnois et reviendra au canal Beauharnois.

Les deux bateaux placés sur la route entre Dickenson's Landing et Prescott, feront chacun un voyage par jour sur la route, en partant des extrémités opposées de la dite route.

Les deux bateaux placés sur la route entre Prescott et Kingston feront aussi un voyage par jour sur la route dans des directions opposées.

Que de temps en temps et en tout temps durant l'existence du présent contrat, il transportera les dits bateaux ou aucun d'eux de la route sur laquelle ils étaient placés, sur aucune autre route que les dits commissaires ou leurs successeurs pourront désigner.

Qu'il conduira et administrera, pendant l'existence du présent contrat, les dits bateaux de façon à ce que les vaisseaux soient remorqués de Lachine à Kingston, dans l'espace de quatre jours, et de Kingston à Lachine dans trois jours, à moins que tel vaisseau ou vaisseaux ne soient retenus pendant un temps extraordinaire en passant les canaux, ou quelques uns ou l'un d'eux.

Qu'il devra, en cas d'accident ou de dommage survenu aux dits bateaux, ou à l'un d'eux, qui pourrait interrompre ou retarder le remorquage des vaisseaux, se procurer un autre vaisseau ou d'autres vaisseaux avec toute la diligence possible, pour prendre la place du bateau ou des bateaux ainsi endommagés.

Qu'il devra, durant l'existence du présent contrat, fournir et procurer des cordes bonnes et suffisantes afin de remorquer les vaisseaux.

Qu'il devra en tout temps prendre en remorque les vaisseaux et les autres bâtimens qui pourront requérir ce service, et il remorquera chaque tel vaisseau ou autre bâtiment à sa destination, sans partialité ou faveur que ce soit; et il ne devra pas laisser aller aucun vaisseau pour prendre en remorque quelque autre vaisseau sans le consentement de la personne en charge du vaisseau ainsi détaché; et il devra, dans tous les cas de difficulté entre le capitaine, le maître ou la personne en charge d'aucun vaisseau ou bâtiment et le dit Thomas Maxwell, ses serviteurs ou agents, quant au temps ou l'ordre dans lequel ces vaisseaux devront être pris en remorque, référer la dite difficulté à tel officier qui sera nommé par les dits commissaires, lequel entendra et réglera les difficultés au port ou à l'endroit où elles auront eu lieu, et ils devront se conformer à sa décision; qu'en tout temps durant l'existence du présent contrat, il fera ou fera faire toutes les entrées, certificats et memoranda, et il donnera ou fera donner toutes telles informations, et il fera et accomplira, ou fera faire et accomplir tous les actes, matières et choses qui pourront de temps à autre être requis ou ordonnés par les dits commissaires et leurs successeurs (si avis en est donné au dit Thomas Maxwell, ses serviteurs ou agents), dans le but de tenir un record du nom de chaque vaisseau pris en remorque comme susdit, le nom du propriétaire ou maître d'icelui, de la largeur de bau et du tirant d'eau, du montant de tonnage payable par icelui, et du port ou de l'endroit de sa destination, de l'heure de départ du port et de l'arrivée, et généralement il fera et accomplira tous les actes et choses qui seront requis ou ordonnés par les dits commissaires, dans le but d'obtenir et garder record de tous les faits se rattachant à l'exécution du présent contrat, ou aucune partie d'icelui.

Et il est par le présent convenu, par et entre les dites parties, que pour chaque heure qu'un vaisseau pourra être détenu au-delà du temps plus haut limité pour les voyages en descendant et en montant, respectivement, par l'acte ou la faute de la partie de la première part, ses serviteurs ou agents, les sommes suivantes seront et pourront être déduites par les dits commissaires, ou leurs successeurs, des deniers à lui, comme ci-après mentionné, savoir:—

Pour un vaisseau de vingt-cinq tonneaux et au-dessous, cinq chelins par heure.

Pour un vaisseau au-dessus de soixante-quinze tonneaux et au-dessous de quatre-vingt-dix, six chelins et trois deniers par heure.

Pour un vaisseau au-dessus de quatre-vingt-dix tonneaux et au-dessous de cent tonneaux, sept chelins et six deniers par heure.

Pour un vaisseau au-dessus de cent tonneaux et au-dessous de cent vingt-cinq tonneaux, huit chelins et neuf deniers par heure.

Pour un vaisseau au-dessus de cent vingt-cinq tonneaux et au-dessous de cent cinquante tonneaux, dix chelins par heure.

Pour un vaisseau au-dessus de cent cinquante tonneaux, onze chelins et trois deniers par heure.

Et il est par le présent convenu que les dits commissaires et leurs successeurs pourront décider dans tous les cas si ce retardement a été causé par l'acte ou la faute de la dite partie de la première part, ses serviteurs ou agents, mais la déduction d'aucune somme comme susdit ne déchargera pas la dite partie de la première part de toute réclamation faite par d'autres personnes pour dommages, pour et à raison de tel retardement ; mais toutes les personnes lésées par un tel retardement auront droit de recouvrer, dans toute action, comme si la déduction par les commissaires comme susdit n'avait pas été faite. Et il est de plus convenu entre les dites parties que les taux par mille qui peuvent être chargés pour le tonnage de tous les vaisseaux qui passent par les canaux, ou aucun d'eux, n'excéderont pas les sommes spécifiées dans la cédule ci-annexée et signée par les dites parties aux présentes pour le remorquage en montant, et n'excéderont pas un tiers de tels taux pour le remorquage en descendant, et le nombre de milles qui suit sera pris et considéré comme le nombre pour lequel tels taux pourront être chargés sur les routes suivantes, respectivement :—

De Lachine à l'entrée inférieure du canal Beauharnois, dix-neuf milles.

De l'entrée supérieure du canal Beauharnois à Cornwall, quarante milles.

De Dickenson's Landing à Prescott, 41 milles.

De Prescott à Kingston, soixante-et-un milles, et lorsqu'un vaisseau sera pris en remorque à aucun port ou endroit autre que ceux plus haut mentionnés, il sera loisible de charger pour toute la distance entre le port ou l'endroit auquel tel vaisseau est remorqué, et le port ou l'endroit duquel le remorqueur à vapeur est parti au commencement du voyage.

Et il est de plus convenu entre les dites parties qu'il sera loisible aux dits commissaires ou à leurs successeurs, en aucun temps durant l'existence du présent contrat, de changer, modifier et altérer les taux de tonnage mentionnés dans la cédule ci-annexée, et d'adopter quelque autre mode de constater et prélever iceux ; pourvu toujours, qu'en faisant tel changement ou altération, les dits commissaires feront tout en leur pouvoir pour les régler de manière à ce que le montant de remorquage que le dit Thomas Maxwell pourra charger sur un certain nombre de vaisseaux, y compris ceux du remorquage le plus haut et le plus bas, sera aussi près que possible égal à au montant qu'il aurait droit de charger sur le même nombre de vaisseaux d'après la cédule ci-annexée.

Et il est de plus convenu entre les dites parties, qu'il sera loisible pour les dits commissaires, ou leurs successeurs, de prolonger ce contrat au terme de sept ans de la présente date, en donnant avis par écrit de leur intention d'en agir ainsi, au dit Thomas Maxwell, en aucun temps avant l'expiration de deux ans et neuf mois de la date des présentes, et toutes les conventions, clauses, stipulations et marchés renfermés dans les présentes, excepté comme ci-après mentionné, demeureront et continueront d'être en force après que tel avis aura été donné, aussi pleinement et efficacement, à toutes fins et intentions, comme si le présent contrat eût été fait et passé pour le terme de sept ans en premier lieu.

Et il est de plus convenu entre les dites parties, qu'il sera loisible aux dits commissaires, ou à leurs successeurs, agissant au nom de Sa Majesté comme

susdit, en aucun temps durant l'existence du présent contrat, de cancelier et mettre un terme à icelui, s'il trouve raison suffisante pour ce faire, et en tel cas, le dit Thomas Maxwell, ses héritiers, exécuteurs et administrateurs auront droit de compensation pour les pertes qu'ils pourront supporter pour et en considération des matériaux en mains et autres pertes qu'ils pourront réellement *bonâ fide* supporter à raison de telle cancellation du présent contrat; mais aucune perte de profit ou d'avantage en vue d'aucune espèce que ce soit ne sera censée une perte pour laquelle compensation peut être réclamée dans le cas où le présent contrat sera annullé comme susdit. Pourvu toujours, que dans le cas de difficulté entre les dits commissaires et le dit Thomas Maxwell, ses héritiers, exécuteurs ou administrateurs quant au montant de telle compensation, la question en litige sera référée et discutée et décidée par deux personnes désintéressées qui seront nommées par les dits commissaires ou leurs successeurs, et une par le dit Thomas Maxwell, ses héritiers, exécuteurs et administrateurs, par écrit sous leur seing respectif, et chaque jugement ou décision qui sera de temps en temps rendue par ces arbitres sera obligatoire et finale, relativement aux matières qui leur seront respectivement soumises, pourvu que chaque telle décision sera faite par écrit et sera prête à être délivrée aux dits commissaires ou à leurs successeurs, et au dit Thomas Maxwell, et à ses exécuteurs ou administrateurs, dans l'espace de trente jours de la date de tel renvoi comme susdit, mais dans le cas que les arbitres qui seront ainsi nommés de temps à autre comme susdit, ne rendront pas leur décision respective dans l'espace de trente jours après que tel renvoi leur aura été ainsi fait comme susdit, alors chaque telle difficulté sera référée, débattue et décidée par telle personne désintéressée que les arbitres en premier lieu nommés choisiront de temps à autre, par écrit ou écrits sous leurs seings respectifs, comme tiers arbitre dans la matière ainsi référée à eux respectivement comme susdit, et quelque décision que le dit tiers arbitre pourra rendre de temps à autre relativement aux matières à lui respectivement référées, icelle sera obligatoire et finale entre les parties aux présentes, pourvu que tels arbitrages ou décisions seront respectivement faites par écrit et prêtes à être délivrées aux dits commissaires et au dit Thomas Maxwell, ses exécuteurs ou administrateurs, dans l'espace de trente jours après la nomination de tel tiers arbitre.

Et il est de plus convenu entre les dites parties qu'il sera loisible aux dits commissaires ou à leurs successeurs, en aucun temps durant l'existence du dit contrat, de prescrire pour le remorquage des vaisseaux qui ne sont pas destinés aux ports canadiens, d'autres taux différents de tonnage que ceux spécifiés dans la cédula ci-annexée, lesquels taux ainsi prescrits comme susdit seront ensuite chargés et perçus sur tous les vaisseaux qui ne sont pas destinés aux ports canadiens.

Et il est de plus convenu entre les dites parties qu'il sera et pourra être loisible au dit Thomas Maxwell, en aucun temps durant l'existence du présent contrat, de transporter par les canaux canadiens tout le combustible dont il pourra avoir besoin pour l'usage des dits remorqueurs, sans payer les droits de canal ou les taxes pour icelui.

Et il est de plus convenu entre les dites parties qu'il sera en tout temps loisible aux dits commissaires de faire inspecter les dits bateaux, ou aucun d'eux, ainsi que les engins, bouilloires et le mécanisme d'iceux, par un ingénieur ou des ingénieurs compétents, et si tel ingénieur ou ingénieurs font rapport qu'iceux sont dangereux en quelque manière que ce soit, le dit bateau ou bateaux seront immédiatement mis de côté ou réparés et mis en état de sûreté, comme les commissaires l'ordonneront.

Et il est de plus convenu entre les dites parties, qu'il ne sera pas obligatoire de partir d'aucun des ports de Lachine ou Kingston, le jour du dimanche, pour faire un voyage en montant ou en descendant, mais si les dits bateaux, ou aucun d'eux, se trouve à aucun port ou endroit intermédiaire ce jour là, il sera loisible aux dits bateaux ou bateau de continuer et terminer son voyage ainsi en voie de navigation.

Et il est aussi convenu entre les dites parties que des copies imprimées de la cédule ci-annexée, et de toutes et chaque cédule de taux de remorquage qui pourront de temps à autre être présentées par les dits commissaires ou leurs successeurs, conformément à ce contrat, seront mises et placées par le dit Thomas Maxwell dans chacun des dits bateaux, dans la partie la plus apparente d'iceux, de manière à ce que toutes les personnes qui désireront les voir et les lire pourront le faire sans inconvénient ou trouble.

Et il est de plus convenu comme susdit, que dans toute question ou difficulté provenant d'aucune convention, stipulation ou marché contenu dans les présentes il ne sera pas référé à la soumission originaire du dit Thomas Maxwell, mais icelle et toute autre soumission, annonce, proposition, et avis à ou de toute personne, ou se rapportant en aucune manière au sujet de ce contrat, faits ou publiés avant la date des présentes, seront pris et considérés comme étant entièrement remplacés par les présentes. Et Sa Majesté, (représentée ici par les dits commissaires, pour elle-même, ses héritiers et successeurs,) promet et s'engage vis-à-vis du dit Thomas Maxwell, ses héritiers, exécuteurs et administrateurs, de la manière suivante :—

Que sur l'accomplissement régulier et fidèle de toutes et chacune des conventions, stipulations et marchés renfermés dans les présentes et à être observés et accomplis par le dit Thomas Maxwell, les dits commissaires et leurs successeurs (agissant comme susdit), paieront ou feront payer au dit Thomas Maxwell, ses héritiers, exécuteurs ou administrateurs, la somme de quatre mille six cent cinquante louis, pour toutes et chacune des dites trois années (si le dit contrat demeure en force), la dite somme annuelle devant être payée en trois versements égaux de mille cinq cent cinquante louis, le 1er août, le 1er octobre et le 1er décembre de chaque année.

Que si les dits commissaires ou leurs successeurs donnent avis comme susdit de leur intention de prolonger le contrat à sept années, comme dans les présentes plus haut mentionné, les dits commissaires et leurs successeurs paieront ou feront payer au dit Thomas Maxwell, ses héritiers, exécuteurs ou administrateurs, pour la première année après l'expiration des trois premières années du présent contrat, la somme de quatre mille cent quatre vingt-cinq louis, qui sera payée en trois versements égaux, aux jour et époque ci-dessus mentionnés ; et pour chaque année suivante du dit terme, une somme qui sera moindre de dix par cent que celle de l'année précédente, et payable par versement comme susdit.

Et il est de plus stipulé et convenu entre les dites parties, que le dit Thomas Maxwell, de la première part, approvisionnera les divers bateaux remorqueurs d'amarres de remorquage suffisantes et convenables pour remorquer les vaisseaux et pour le service et la détérioration des dites amarres de remorquage, lui le dit Thomas Maxwell, aura droit de charger un taux de trois deniers par mille, lequel devra être payé par les maîtres ou propriétaires respectifs des vaisseaux, avec ensemble les taux de remorquage.

En foi de quoi, les dits commissaires agissant pour et au nom de Sa Majesté, ont au présent apposé leur seing et leur sceau, à Québec, dans la province du Canada, le 4 avril 1853, et le dit Thomas Maxwell a au présent apposé son seing

et sceau à Québec, en la province du Canada susdite, le 4 avril, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-trois.

(Signé.) THOMAS MAXWELL. [L S.]

Signé et scellé par le dit Thomas Maxwell, en présence de

(Signé,) JAS. W. HARPER,
J. GUY.

J. CHABOT,
Commissaire en Chef,
Travaux Publics.
HAMILTON H. KILLALY,
Assistant Commissaire,
Travaux Publics.

Le Sceau du
Département.

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire, Travaux Publics.

Signé et scellé par les dits commissaires des travaux publics, et contresigné par le secrétaire en présence de

JAS. W. HARPER,
J. GUY.

CÉDULE des TAUX de REMORQUAGE par mille, en montant, pour chaque Vaisseau, mentionnée dans le Contrat ci-joint.

		LARGEUR DE BAU.														
		Pieds, 12.	Pieds, 13.	Pieds, 14.	Pieds, 15.	Pieds, 16.	Pieds, 17.	Pieds, 18.	Pieds, 19.	Pieds, 20.	Pieds, 21.	Pieds, 22.	Pieds, 23.	Pieds, 24.	Pieds, 25.	Pieds, 26.
2	pieds.....	s. 0 10	d. 11	s. 1 0	d. 13	s. 1 1	d. 2	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1
2½	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
3	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
3½	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
4	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
4½	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
5	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
5½	do.....	s. 1 1	d. 11	s. 1 1	d. 13	s. 1 1	d. 4	s. 1 1	d. 6	s. 1 1	d. 8	s. 1 1	d. 10	s. 1 1	d. 12	s. 1 1
6	do.....	s. 2 2	d. 22	s. 2 2	d. 24	s. 2 2	d. 26	s. 2 2	d. 28	s. 2 2	d. 30	s. 2 2	d. 32	s. 2 2	d. 34	s. 2 2
6½	do.....	s. 2 2	d. 22	s. 2 2	d. 24	s. 2 2	d. 26	s. 2 2	d. 28	s. 2 2	d. 30	s. 2 2	d. 32	s. 2 2	d. 34	s. 2 2
7	do.....	s. 2 2	d. 22	s. 2 2	d. 24	s. 2 2	d. 26	s. 2 2	d. 28	s. 2 2	d. 30	s. 2 2	d. 32	s. 2 2	d. 34	s. 2 2
7½	do.....	s. 2 2	d. 22	s. 2 2	d. 24	s. 2 2	d. 26	s. 2 2	d. 28	s. 2 2	d. 30	s. 2 2	d. 32	s. 2 2	d. 34	s. 2 2
8	do.....	s. 2 2	d. 22	s. 2 2	d. 24	s. 2 2	d. 26	s. 2 2	d. 28	s. 2 2	d. 30	s. 2 2	d. 32	s. 2 2	d. 34	s. 2 2
8½	do.....	s. 3 3	d. 33	s. 3 3	d. 35	s. 3 3	d. 37	s. 3 3	d. 39	s. 3 3	d. 41	s. 3 3	d. 43	s. 3 3	d. 45	s. 3 3
9	do.....	s. 3 3	d. 33	s. 3 3	d. 35	s. 3 3	d. 37	s. 3 3	d. 39	s. 3 3	d. 41	s. 3 3	d. 43	s. 3 3	d. 45	s. 3 3

Note.—L'entrepreneur du remorquage s'engage à fournir des câbles de remorquage pour le service et la détérioration desquels il a droit de demander trois deniers par mille.

(Signé,) THOS. MAXWELL,
 J. CHABOT, Commissaire en Chef, T. P.
 HAMILTON H. KILLALY, Assistant Commissaire, T. P.
 THOMAS A. BEGLY, Secrétaire, Travaux Publics.

Témoins aux signatures des parties,
 JAS. W. HARPER,
 J. GUY.

No. 6.

(Copie.)

QUÉBEC, 29 novembre 1852.

Monsieur,—J'ai à vous informer que dans le cours d'une conversation avec l'honorable Francis Hincks, touchant la ligne des remorqueurs, qu'il avait une considération à proposer dans le cas où notre soumission serait acceptée, savoir : que nous aurions un montant additionnel, disons le double du montant porté dans notre soumission originale, entre Prescott et Kingston, si nous mettions un nouveau steamer entre ces ports—ce qui ferait six steamers en tout.

J'ai le plaisir de vous informer que les steamers ci-dessous mentionnés ont été engagés et pourront être mis sur leurs stations respectives à l'ouverture de la navigation de 1853, savoir :—

Steamer Canada.....	2 machines.....	60 chevaux.
Do City Toronto.....	2 do	90 do.
Do St. Lawrence.....	2 do	90 do.
Do Lady Lake.....	1 do	80 do.
Do Princess Victoria.....	1 do	75 do.
Do Prince of Wales.....	1 do	45 do.

Afin de prévenir les accidents, nous sommes maintenant à négocier l'achat du steamer Gildersleeve, que nous tiendrons toujours prêt pour remplacer d'autres steamers en cas d'accident ; et pour faire voir au gouvernement que nous ne pouvons pas être pris au dépourvu pour des bateaux, M. Calvin nous a offert trois de ses steamers,

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

A l'honorable J. CHABOT,
Commissaire en chef des Travaux Publics,
Québec.

No. 7.

(Copie.)

QUÉBEC, 19 février 1853.

Monsieur,—Relativement à la conversation qui a eu lieu entre nous dans votre bureau au sujet de la construction des remorqueurs qui doivent faire le service entre Dickinson Landing et Prescott, j'ai à vous dire que j'ai donné quelque attention à l'affaire, mais que j'ai changé mes vues depuis l'introduction de la machine à calorique par le capitaine Ericson ; je suis maintenant d'opinion qu'avant cinq années ces machines seront d'un usage général, car pour la vitesse, la sûreté et l'économie elles surpassent toutes les autres, la vitesse que l'on a obtenue avec cette machine a excédé tout ce que l'auteur pouvait en attendre : la vitesse obtenue est de neuf nœuds à l'heure, ainsi que je l'apprends : c'est une chose qu'il s'agit d'approfondir, parce qu'une vitesse de neuf nœuds à l'heure obtenue avec un vaisseau de trois mille tonneaux pourrait être facilement portée à douze milles à l'heure et probablement aisément à quatorze, en réduisant la dimension et le tonnage à l'état nécessaire pour faire le service du remorquage

sur le St. Laurent. Je suis aussi d'opinion que M. Ericson consentant à mettre deux machines, garantirait une vitesse de pas moins de douze milles à l'heure. Dans le cas où mes suggestions seraient approuvées par vous, je ferai ce printemps un voyage à New-York et j'aurai avec lui une entrevue sur le sujet.

L'avantage qui résulterait de l'introduction d'un ou deux de ces vaisseaux dans la ligne des remorqueurs sur le St. Laurent serait tout en faveur de l'entrepreneur et du commerce en général : par exemple, la consommation du bois de chauffage serait diminuée de près d'un sixième, et comme de raison il s'en suivrait une réduction dans le tarif, ce qui aurait l'effet d'augmenter le nombre des vaisseaux qui descendent le St. Laurent jusqu'à Montréal ou Québec et mettrait en même temps l'entrepreneur dans une position à soutenir toute opposition qu'on pourrait lui faire avec la vapeur.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

L'honorable H. H. KILLALY,
Québec.

No. 8.

(Copie.)

QUÉBEC, 18 janvier 1853.

Monsieur,—Relativement à ce que vous dites dans la note de M. Begly, datée d'hier, touchant l'inspection que vous voulez faire des steamers *City of Toronto* et *America*, nous prenons la liberté de dire que, comme ces vaisseaux vous sont bien connus, une inspection dans le moment nuirait aux négociations que nous avons entamées avec les propriétaires de ces steamers, soit pour les acheter, soit pour les nolisier, espérant que vous nous laisserez auparavant terminer avec les propriétaires. Les autres vaisseaux mentionnés dans notre lettre au commissaire, datée de ce jour, peuvent être examinés dans les ports indiqués, vu que cela ne peut nuire à nos arrangements.

Nous sommes, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

(Signé,) THOMAS MAXWELL,
H. McLENNAN.

A l'honorable H. H. KILLALY,
Assistant Commissaire des Travaux Publics,
Québec.

(Copie.)

TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 17 janvier 1853.

Messieurs,—Les commissaires demandent que vous les informiez du lieu où se trouvent maintenant les divers steamers que, d'après votre dernière communication, vous vous proposez de placer comme remorqueurs sur les sections respec-

tives de la route, afin qu'il puisse en être fait une inspection et un rapport sur l'état et la capacité de chacun d'eux.

Je suis, messieurs,
Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) T. A. BEGLY,
Secrétaire.

MM. MAXWELL et McLENNAN.

(Copie.)

TRAVAUX PUBLICS,

Québec, 18 janvier 1853.

Messieurs,—Relativement à votre lettre de ce jour marquée "privée," mais que je ne puis considérer comme telle puisqu'elle intéresse le service public, j'ai à dire que m'étant consulté avec mon collègue sur le sujet, il est d'opinion avec moi que la marche que nous nous proposons de suivre est la marche convenable, c'est-à-dire d'avoir un rapport sur l'état et la capacité des bateaux : en le faisant, nous ne préjudicions en rien à vos intérêts, vu que le montant additionnel du bonus que nous avons consenti se trouvait réglé par l'offre que les propriétaires de bateaux vous feraient. D'ailleurs, il est évidemment nécessaire que les commissaires soient convaincus, d'après une inspection et un rapport, que les vaisseaux conviennent au service, avant de vous compromettre en concluant avec eux.

Je suis, messieurs,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) H. H. KILLALY.

MM. MAXWELL et Cie.,
Québec.

No. 9.

(Copie.)

QUÉBEC, 12 février 1853.

Par voie télégraphique de Kingston.

M. McLennan s'est retiré du contrat. J'assume et fournirai caution. Les bateaux sont tous retenus. Je serai à Québec la semaine prochaine.

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

L'Hon. H. H. KILLALY.

No. 10.

(Copie.)

QUÉBEC, 12 avril 1852.

Par voie télégraphique de Kingston.

“Traveller,” 94 chevaux, 300 ton., 5 pieds 6 pouces de tirant d'eau. “Gildersleeve,” 65 chevaux, 175 ton., 5 pieds 6 pouces de tirant d'eau. “Charlevoix,” 65 chevaux, 190 ton., 5 pieds de tirant d'eau. “New Canada,” 45 chevaux, 125 ton., 4 pieds de tirant d'eau. “Mazeppa,” 35 chevaux, 100 ton., 4 pieds de tirant d'eau.

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

A Thomas A. BEGLY, Ecuyer.

No. 11.

(Copie.)

KINGSTON, 3 mai 1853.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la vôtre du n. 13,288, et en note le contenu.

En réponse, j'ai à vous dire que je suis désappointé de ce que la cédule n'est pas annoncée par les commissaires des travaux publics dans cette saison.

Conformément à votre désir, je mettrai sur chacun des steamers, en un endroit apparent, le tarif imprimé des péages. Quant à vos remarques sur le fait que je suis lié à ne pas exiger plus que le tarif, et qu'il n'y a rien qui m'empêche d'exiger moins, j'ai à dire que je ne me propose pas d'exiger tout le tarif sur les vaisseaux qui remontent de Prescott à Kingston, s'ils se sont servis de la ligne des remorqueurs de Kingston en descendant jusqu'à Montréal ; j'exigerai de ces vaisseaux, de Prescott en remontant, le même tarif qu'ils auront payé en descendant jusqu'à Prescott.

J'ai le plaisir d'informer les commissaires par votre entremise, que William Ford, écuyer, a consenti à s'associer dans la ligne des remorqueurs ; les affaires seront à l'avenir conduites conjointement par nous, sous les noms de Thomas Maxwell et Cie.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS MAXWELL et Cie.

THOMAS A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Travaux Publics.

P.S.—J'ai fait à J. F. McCuaig, écuyer, une offre de réduire dix pour cent sur les voyages en remontant, ce qu'il a refusé ; il voulait 18 pour cent jusqu'à Prescott, et alors le même tarif jusqu'à Kingston qu'en descendant ; ce que j'ai refusé.

(Signé,) T. M. et Cie.

(Copie.)

TRAVAUX PUBLICS,
 Québec, 30 avril 1853.

Monsieur,—Relativement à votre dépêche télégraphique du 28 du courant, je suis chargé de vous dire que les commissaires ne pensent pas qu'il soit nécessaire pour eux d'annoncer le tarif de remorquage. Vous aurez donc, conformément à votre contrat, à faire imprimer et afficher dans chaque vaisseau une cédula de tarif; et si vous jugez cela nécessaire, vous pourrez l'annoncer en votre propre nom. J'ai encore à faire remarquer que bien que vous soyez tenu par votre contrat à ne point charger plus que le tarif, rien ne vous empêche cependant de charger moins, si vous le désirez.

Je suis, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

(Signé,) T. A. BEGLY.

Capt. MAXWELL,
 Kingston.

No. 12.

(Copie.)

KINGSTON, 7 mai 1853.

Monsieur,—Votre note du 4 courant est devant moi. En réponse, j'ai à dire que j'ai donné instruction à M. Francis d'engager M. Daniel McDonald, une personne parfaitement au fait du fleuve entre Kingston et Lachine; il a navigué avec moi pendant plusieurs années. Si M. F. réussit à l'engager, il aura l'un des meilleurs hommes que je connaisse dans le port; il connaît tous les chenaux, tant ceux du nord, que ceux du centre et du côté américain.

Quant aux phares mentionnés dans votre note, je prends la liberté de dire que je ne mettrais pas de lumière à l'entrée de la Pointe du Shérif, il y a une maison occupée par la famille d'un nommé Lindsay, et qui serait beaucoup plus commode. Il y a quelques huit à dix ans je leur fournissais de la chandelle pour entretenir une lumière qui me mettait en état d'aller à Brockville dans l'automne.

L'autre lumière, sur la batture vis-à-vis l'Isle au Lièvre, n'est pas nécessaire, suivant moi quelques bouées suffiront à tous les besoins; il y a un chenal au côté sud de l'Isle Burnt en cet endroit, où tous les steamers pesamment chargés passent tant en montant qu'en descendant; l'eau est tout autour de l'Isle et en rend le passage très sûr. Il y a une batture à environ trois quarts de mille au pied de l'Isle au Lièvre que l'on améliorerait beaucoup par une jetée; ici les steamers passent des deux côtés, mais je pense que l'eau est plus profonde du côté sud, le chenal des deux côtés est bon mais étroit.

Je recommanderais certainement de faire miner les roches qui se trouvent dans le détroit à Gananoque; entre ce détroit et le panier, et la jetée élevée par M. Dersett, il y a une chaîne de battures, à bas-bord en descent, qui exige une bouée; justement vis-à-vis cette jetée il y a un rocher, et entre deux, en penchant un peu vers l'ouest, il y a une batture appelée la Batture du Centre, où M. McIntyre, dans

son vivant avait placé une bouée, et je pense qu'il serait bon d'y en mettre une autre.

Je suis, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

A l'Hon. H. H. KILLALY,
Assist. Com. des Trav. Publics,
Québec.

No. 13.

(Copie.)

KINGSTON, 16 mai 1853.

Monsieur,—La vôtre du 10 est devant moi, renfermant une lettre de J. F. McCuaig, écuyer au sujet du remorquage suivant le tirant d'eau.

En réponse, j'ai à dire que j'ai donné quelque attention à ce sujet; avant la réception de votre lettre, j'avais déjà donné instruction à nos agents à Montréal de faire payer les vaisseaux suivant l'échelle suivante: par exemple, un vaisseau tirant cinq pieds et trois pouces doit payer pour cinq pieds; entre cinq pieds trois pouces et cinq pieds neufs pouces, il doit payer pour cinq pieds six pouces, et ainsi de suite; quant aux vaisseaux qui tirent plus d'eau à un bout qu'à l'autre, j'ai instruction de faire la moyenne du tirant d'eau.

Je suis disposé à satisfaire le commerce d'une manière aussi libérale que possible; mais d'après ce que je vois, j'ai bien peur de ne pouvoir satisfaire tous les intéressés. Permettez-moi de dire que j'ai offert à M. McCuaig de faire une réduction de dix pour cent, qu'il a refusée; il semble croire que je devrais faire son remorquage à aussi bas prix que le faisaient Calvin et Cook; mais je lui ai dit que je ne suis pas en position de charger aussi bas prix. Dans sa réponse il m'a menacé de soumettre la cédula à la chambre de commerce ainsi qu'au parlement.

MM. H. et J. Jones m'ont donné leurs vaisseaux à remorquer ainsi que la maison Gilmour et Cie.; ces deux maisons veulent que leur remorquage se fasse à des prix raisonnables; et j'ai promis d'examiner, quand tout serait en opération, quelle réduction je pourrais faire; et si je trouve que je puis en toute sûreté en faire une autre je la ferai.

Je présume, que vous avez appris que l'un de nos bateaux a échoué dans le lac St. François. Il y est resté trois jours; je suis descendu avec le Gildersleeve et l'ai déchargé.

Je regrette beaucoup de voir que le capitaine Gaskin a eu le malheur de venir en collision dans le canal Cornwall avant que le Cherokee laissât Kingston. J'ai dit au capitaine qu'il ferait mieux de descendre avec huit pieds neuf pouces de tirant d'eau, et s'il l'eût fait il serait arrivé à Montréal dans le temps du contrat. Je puis dire que la goëlette le "Maid of the West," a laissé Kingston de compagnie avec le "Cherokee," mardi après midi, à 3 p.m., et est arrivée dans le bassin supérieur à Montréal à 6½ p.m. vendredi, faisant ainsi en trois jours le voyage de Kingston à Lachine. Personne plus que le capitaine Gaskin n'a montré d'intérêt à procéder avec célérité, mais des circonstances sur lesquelles je n'avais aucun contrôle l'ont empêché d'arriver.

Quant aux voyages du dimanche, j'ai à dire que je n'ai pas l'intention de faire

partir un vaisseau de Kingston le dimanche ; il arrivera comme de raison un vaisseau, le bateau sur le lac St. Louis aura au moins à y faire un voyage.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé.) THOS. MAXWELL et Cie.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics,
Québec.

No. 14.

(Copie.)

KINGSTON, 1er août 1853.

Monsieur,—Comme le temps approche où les nouveaux remorqueurs pour la ligne entre Kingston et Lachine devraient être mis sous contrat, les soussignés prennent la liberté de porter le sujet à votre considération et ont à dire qu'ils sont prêts à prendre un arrangement avec le gouvernement par lequel ils s'obligent à construire un ou plusieurs remorqueurs à vapeur pour le service, pourvu qu'il fournisse les fonds nécessaires pour une telle entreprise ; et dans le cas où le gouvernement serait prêt à faire telles avances, nous pourrions fournir les garanties qu'il exigera, sur avis à nous signifié à cette fin ; nous paierons un intérêt de 6 pour cent sur le prêt, et tel autre versement qui pourra être plus tard convenu sur le capital.

Nous sommes certains qu'il se dirigera une grande somme d'affaires par le St. Laurent, si l'on peut établir une ligne de steamers de classe supérieure ; et nous sommes d'opinion que s'il n'est mis sous contrat un ou deux remorqueurs à vapeur durant la présente saison, il nous sera difficile de donner aux marchands et propriétaires de vaisseaux des assurances satisfaisantes que la ligne sera maintenue durant la saison prochaine ; mais d'un autre côté, que le public sache que les propriétaires de la ligne des remorqueurs ont conclu un contrat pour faire construire des vaisseaux, et alors il n'y aura plus de difficultés de donner au maintien de la ligne la confiance que le commerce exige. En attendant une réponse,

Nous sommes, Monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

(Signé.) THOS. MAXWELL, et Cie.

A. l'honorable JEAN CHABOT,
Com. en Chef des Trav. Publics,
Québec.

No. 15.

(Copie.)

QUÉBEC, 10 octobre 1853.

Monsieur,—Je prends la liberté de vous informer que tous nos paiements pour la ligne des remorqueurs sont maintenant exigibles, et que tout délai de la part des commissaires tournerait à notre ruine : je me flatte que vous prendrez en considération nos besoins pressants sous ce rapport et que vous terminerez avec moi ce jour pour les deniers maintenant dûs.

Quant aux livres, il est difficile de mettre vos instructions à exécution, et j'espérais que les états que je vous ai transmis suffiraient à cette fin; je voudrais ajouter que lorsque les paiements du mois d'août devinrent dus, l'honorable M. Chabot ordonna qu'on me paya sans délai. En attendant une réponse.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

A l'honorable H. H. KILLALY,
Assist. Com. des Trav. Publics,
Québec.

No. 16.

(Copie.)

QUÉBEC, 11 octobre 1853.

Monsieur,—Je prends la liberté de vous dire que j'ignorais que ces retours ne vous avaient pas été transmis lors du paiement, autrement j'aurais donné instruction de transmettre ces pièces justificatives à votre bureau à Kingston, pour vous les transmettre moi-même à votre bureau ici. Je m'engage maintenant moi-même à veiller attentivement à cela à l'avenir.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

A l'honorable JEAN CHABOT, M. P.P.,
Com. en Chef des Trav. Publics,
Québec.

P.S.—J'ai fait tout le remorquage conformément aux termes du contrat; excepté celui de McCuaig, dont les barges ont été retardées par les vents de l'équinoxe en septembre.

T. M.

No. 17.

(Copie.)

BATEAU A VAPEUR ST. LAWRENCE,
15 octobre 1850.

Monsieur,—Comme il y a à Montréal des maisons de commerce qui emploient des vaisseaux à transporter du fer de chemin de fer, lesquels ont trente pieds de bau et environ quatre pieds de tirant d'eau, et sont chargés de trois cents tonneaux de fer, et qu'une autre maison a acheté la coque du *Old Highlander* pour l'employer à ce commerce pendant que ce vaisseau a environ cent quatre vingt-trois pieds de long et environ vingt-trois ou vingt-quatre pieds de bau et portera environ quatre cents tonneaux de fer, maintenant le prix de remorque des uns et des autres, s'il est conforme au tarif, sera peu considérable, à moins que l'on n'ajoute une autre charge pour remédier à cela. Vous voudrez bien me faire connaître comment je dois agir dans ce cas, et si les commissaires me permet-

trout d'ajouter un pourcentage additionnel sur ces vaisseaux : ces premiers et derniers cas n'étaient pas prévus, je crois. J'ai donné instruction à mon agent de Montréal de ne point remorquer le "Highlander" si le propriétaire, M. McCuaig, ne signe un papier qui nous mette à couvert en cas d'accident.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire.

No. 18.

(Copie.)

KINGSTON, 8 novembre 1853.

Monsieur,—La vôtre du 27 dernier a été dûment reçue et j'en note le contenu. En réponse, j'ai à vous dire que je suis bien surpris d'apprendre que MM. Hooker et Holton ont accusé la compagnie de la ligne des remorqueurs d'avoir causé des retards à leur barge "Foam," ils ont certainement manqué de beaucoup d'égards en faisant cette accusation, car s'ils avaient été les propriétaires de la ligne à ma place, ils n'auraient pu rien faire de plus que je n'ai fait.

J'admets que les barges et les goëlettes ont été retenues au-delà du temps fixé par le contrat, mais cela est dû au mauvais temps et à mille autres causes. Les remorqueurs se sont trouvés régulièrement à leurs stations et ont fait leurs voyages avec ponctualité, excepté lorsque le vent les en a empêchés.

Pour vous faire voir combien j'ai cherché à éviter tous retards, je puis vous dire que j'ai engagé un autre vaisseau pour venir en aide à ceux qui sont déjà employés sur le lac St. Pierre et le lac St. Louis, et je suis convaincu que le commerce n'a nullement à se plaindre.

Quant à nous accuser de donner la préférence aux goëlettes, je me contenterai de dire que tous nos capitaines et agents ont instructions de remorquer dans l'ordre du numéro de la passe, et que dans aucun cas ils ne doivent préférer les goëlettes aux barges.

Qu'il me suffise de dire en terminant que si les affaires augmentent sur le pied qu'elle l'ont fait cet automne, il faudra deux vaisseaux à la station entre Cornwall et la tête du canal Beauharnois.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Québec.

(Copie.)

TRAVAUX PUBLICS, Québec, 29 octobre 1853.

Monsieur,—Je suis chargé de vous transmettre une communication, No. 20,992 de la part de MM. Hooker et Holton, se plaignant de la manière dont le service des remorqueurs se fait, et vous demandant des explications. En même temps,

j'ai à vous informer que si l'état ci-inclus est correct, les commissaires ne considèrent pas que vous avez rempli votre contrat,—et vous en êtes d'autant responsable.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) T. A. BEGLY,
Secrétaire.

Capt. MAXWELL,
Kingston.

No. 19.

(Copie.)

KINGSTON, 30 novembre 1853.

Monsieur,—Comme la saison de la navigation est maintenant fermée et que le troisième paiement du bonus de cette année est maintenant dû, et comme l'honorable M. Killaly a informé M. Ford, pendant qu'il était à Kingston, que les paiements se feraient dorénavant ici, après notification du sujet aux commissaires, vous voudrez bien, lors de la réception de la présente, me dire si la chose s'est faite. Je regrette beaucoup de n'avoir pu vous envoyer les soumissions pour la construction des nouveaux steamers, mais aussitôt que je les aurai toutes, je les enverrai à votre bureau. Je prends la liberté de vous transmettre deux spécifications, l'une pour la machine et l'autre pour la coque, lesquelles seront, je l'espère, approuvées par vous. Vous remarquerez dans ces spécifications que l'on s'est particulièrement étudié à donner la force et la durée.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS MAXWELL.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Travaux Publics,
Québec.

(Copie.)

KINGSTON, 10 novembre 1853.

Monsieur,—Vous êtes prié de transmettre à ce bureau, vers le vingt-cinquième jour de ce présent mois, une soumission pour la construction d'une ou deux machines à basse pression, avec bouilloires tubulaires, suffisamment fortes pour mouvoir le vaisseau le plus grand que puissent admettre nos canaux du St. Laurent. Vous aurez à mentionner l'époque la plus rapprochée à laquelle vous mettrez la vapeur dans chaque vaisseau.

Les machines devront être des dimensions suivantes, savoir :—

Machines à balancier,
Cylindre de 36 pouces,
10 pieds de course de piston,
Roues de 26 pieds de diamètre,
Roues de 7 pieds de largeur.

Les bouilloires devront porter 36 pouces de vapeur s'échappant à mi-course du piston. Les machines doivent être faites avec les meilleurs matériaux, solidement finies, le balancier devant être assujéti au moyen de tiges en fer battu, et toutes les parties doivent être faites de force à correspondre à la puissance de la machine, avec arbre et manivelle en fer battu. Vous aurez à mentionner vos termes de paiement. Nous nous contenterons de dire que nous paierons avec promptitude. Vous pouvez nous envoyer une soumission pour une ou deux machines.

Nous sommes, monsieur,
 Vos obéissants serviteurs,

(Signé,) THOMAS MAXWELL et Cie.

G. Brusk, écuyer, Montréal.

Jas. Irwin, écuyer, do.

G. Gilbert, do.

Milne et Wilson, do.

J. Bruce, Kingston.

Duncan et Fuller, do.

Sam. Rieley Niagara.

SPECIFICATION de la COQUE d'un BATIMENT à VAPEUR des dimensions suivantes, à recevoir jusqu'au premier jour de décembre.

Longueur.—(176) Cent soixante-et-seize pieds.

Largeur de bau. (26) Vingt-six pieds au bordage du dehors, avec garde projetant à l'extérieur tout à l'entour autant que nécessaire.

Profondeur de cale. (10) Dix pieds du sommet des pièces au sommet du bordage du pont.

Quille.—Chêne ou orme, (8) huit pouces; gabarée sur (12) douze pouces.

Charpente.—Les espaces seront de (24) vingt-quatre pouces; les couples à (6 ou 8) six ou huit pouces; gabarée sur quille (13) treize pouces, en chêne et orme, se réduisant à (5) cinq pouces au plat bord, les pièces de bois ne devant pas être de moins de (7 à 8) sept à huit pouces sur la machine, les alonges devant être toutes en chêne et les pièces de recouvrement en chêne et en épinette rouge, et les espaces entre les pièces devant être en pin et calfatés.

Carlingues.—La carlingue en chêne, (14x15) quatorze sur quinze, avec lien, au goût de l'ingénieur.

Baux.—En pin, d'environ (6 à 7) six à sept pouces, (30) trente pouces d'un centre à l'autre; les baux des roues au goût de l'ingénieur; le tout devant être convenablement étançonné d'en bas.

Genoux de baux.—Un à chaque extrémité extérieure de tout second baux et un à l'intérieur de tout second bau, suivant qu'il conviendra le mieux. Les genoux de baux à l'intérieur devant être dans le sens diagonal; des genoux doubles à la chambre des roues, quatre pour chaque bau; les baux de la roue à eau devant avoir six genoux, quatre en dedans et deux en dehors; les baux entre les baux des roues doivent être placés suivant les ordres de l'ingénieur.

Guirlandes.—Trois à chaque extrémité sous le pont.

Bordages et Boulons.—En dedans six virures de (4) quatre pouces en chêne; plancher du petit fonds, de sept à huit pouces, boulonné avec chevilles rivées de (3) trois quarts de pouce, deux chevilles dans chaque bordage à chaque membre; deux virures emboîtées (6x14) de six pouces sur quatorze, chevillées ensemble

de champ, un boulon à chaque quatre pieds, deux boulons à vis à chaque virure et chaque membre; les trois quarts des boulons à vis en fer devant être recouvert du petit pont aux jumelles de racage en pin de (3) trois pouces; une arche de trois virures de trois pouces sur douze en pin, devant être chevillée en boulons à vis de ($\frac{1}{2}$) sept huitièmes de pouce.

Genoux.—Chaque genou devant être chevillé en boulons à vis en fer de trois quarts de pouce, et devant avoir au moins cinq boulons chaque; les genoux du bau des roues devant être chevillés en fer d'un pouce.

Bordage extérieur.—En orme ou en chêne de quatre pouces d'épaisseur pour dépasser le petit fonds. Point d'orme au-dessus de la marque de l'eau. Bordage au-dessus du petit pont, trois pouces; chaque bordage devant avoir quatre chevilles, quand il est de plus de sept pouces, des chevilles ou boulons. Toutes les têtes de bordage doivent être chevillées en boulons clavelés de trois quarts de pouce.

Bordage de recouvrement.—Les parois de la garde seront de (3x10) trois sur dix; les bordages de recouvrement seront de (3x12) trois pouces sur douze. Toutes les gardes en chêne seront de ($2\frac{1}{2}$ x10) deux pouces et demi sur dix; un boulon à vis, de trois quarts de pouce, traversera l'extrémité de chaque second bau.

Défenses, à l'avant et à l'arrière.—En chêne ou en orme, de (4x8) quatre pouces sur huit. Avec étançons, lisses, accores, bitons, taquets, arganeaux, pitons et plombs des écubiers.

Courbes des travées.—Seront placées assez haut pour les besoins de l'ingénieur avec support intermédiaires pour l'arbre, s'il en est besoin, sur le plat bord.

Travaux d'ingénieur.—Les pièces de bois seront coupées ou sciées de dimension convenable autant que possible, et fournies à l'ingénieur pour le soutien de la machine et du mécanisme, qui sera complété et posé par l'ingénieur.

Travaux de menuiserie.—Un pont supérieur depuis l'arrière de la boîte à roue jusqu'au passe-avant de l'avant.

Seront faites sur chaque côté, en avant de la roue, les chambres suivantes pour l'usage de l'équipage :—

Cuisine,
Chambre d'ordinaire,
Chambre de l'ingénieur,
Chambre de l'office,
Cabinet d'aisance,
Chambre du lampiste,
Chambre du capitaine,
Magasin.

Un gaillard pour l'équipage, avec douze cabanes solidement finies. Dans l'arrière cale, une petite cabine pour les officiers du vaisseau, avec dix lits, toutes les portes ouvrant sur le pont devant être à panneau. L'entrée à la cabine principale et à l'avant devant être facile.

Chambre des passagers.—Sur le pont de promenade, six pieds carrés, environ dix pieds de diamètre. La chambre des roues devant être lambrissée ou planchée d'une manière convenable, le boulevard et le pont supérieur, comme dans les autres vaisseaux, de même espèce, avec escalier ou échelles convenables pour parvenir au pont de promenade. Le pont devant être fait en madriers de deux pouces et demi avec clous tamponnés.

Peinture.—Une première couche sur tous les ouvrages qui ont coutume d'être peints, y compris la carène.

Les vaisseaux seront solidement construits et chevillés, et seront en bons et utiles matériaux, et mis à l'eau sans avari le ou avant le premier jour d'août mil

huit cent cinquante quatre, et finis et délivrés le ou avant le quinzième jour de septembre mil huit cent cinquante-quatre.

Un délai raisonnable sera accordé pour les retards que l'ingénieur pourra causer.

N.B.—Des copies de la présente spécification ont été transmises aux établissements suivants :—

George Brush, écuyer.....Montréal.
 A. Cartier, écuyer..... do.
 Tait et Frères..... do.
 Dinning et Baldwin..... Québec.
 John Munn, écuyer..... do.
 John Counter.....Kingston.
 D. D. Calvin..... do.
 M. Sheekeluna..... Ste. Catherine.

P.S.—Nous avons dit que des soumissions seraient reçues jusqu'au 1er décembre.

(Signé,) **THOMAS MAXWELL.**

No. 20.

(Copie.)

KINGSTON, 1er décembre 1853.

Monsieur,—Ci-inclus je prends la liberté de vous remettre la carte complémentaire de divers maîtres de goëlette, touchant la manière dont la ligne des remorqueurs a été administrée. J'espère qu'aussi longtemps que durera mon contrat, je terminerai chaque saison de navigation d'une manière aussi satisfaisante.

Je suis, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

THOS. MAXWELL et Cie.

L'HON. FRANCIS HINCKS, M.P.P.,
 Inspecteur Général, etc., etc.,
 Québec.

(Copie.)

MONTRÉAL, 19 novembre 1853.

A Thos. MAXWELL et Cie.,
 Propriétaires de la ligne provinciale de remorqueurs.

Messieurs,—Nous, les soussignés, prenons la liberté de vous écrire au sujet de la manière satisfaisante dont votre ligne est conduite. Arrivant des lacs d'en Haut, nous croyons qu'il est de notre devoir de dire que les bateaux de la ligne ont donné la plus grande satisfaction, et nous les considérons tout-à-fait suffisants pour les besoins du remorquage; et nous désirons en outre exprimer notre opinion sur la manière dont chaque vaisseau est conduit; les maîtres et les pilotes se sont montrés des hommes de beaucoup d'expérience, et nous recommandons fortement la ligne au commerce, pour la bonne administration qui la distingue aujourd'hui.

Nous sommes, messieurs,
 Vos obéissants serviteurs,

(Signé,)	B. KING, Maître,	Goëlette	Globe.
"	WM. CANADICE, Maître,	Barque	Malta.
"	JAS. LIVINGSTON, do	Goëlette	Welland
"	PETER LYON, do	do	Flying Cloud.
"	WM. BATE, do	Brig	Halifax.
"	ALFRED TALBOT, do	do	Christina.
"	JNO. GUGGS, do	do	Northumberland.
"	DONALD MANSON, do	Goëlette	Caroline Marsh.
"	W. H. FELLOWES, do	do	Hebe.
"	DAVID MUIR, do	do	Lafayette Leck.
"	W. H. CLENDENING, do	do	Ocean.
"	JNO. GRAHAM, do	do	J. S. Rennie.
"	JNO. GRAHAM, do	Barque	Briton.

(Vraie copie.)

(Signé.)

WILLIAM Y. BARRY.

No. 21.

(Copie.)

KINGSTON, 19 décembre 1853.

Monsieur,—Je demande à vous remettre ci-inclus des reçus en double, signés par moi et attestés par James Hopkins, écuyer, étant mon reçu pour la somme de mille louis pour bonus à moi dû le premier du courant, par la commission des travaux publics.

Quant aux plaintes qui ont été faites sur la manière dont j'ai fait le service du remorquage, j'espère que les commissaires me mettront en possession d'une copie de ces documents, de manière que je puisse avoir l'occasion de me justifier de ces accusations, ou, s'ils l'aiment mieux, je me rendrai personnellement devant eux à leur bureau le jour qu'ils voudront fixer, afin de voir à ce que ces accusations soient complètement examinées.

Je regrette beaucoup de n'avoir pu mettre à effet les instructions des commissaires, relativement à la tenue de registres convenables de remorquage de vaisseaux, soit en montant, soit en descendant; quand celui qui écrit ces lignes descendit à Québec en août dernier, il apporta ces livres avec lui dans la vue de vous faire expliquer la manière dont ils devaient être tenus, mais votre absence du bureau le priva des renseignements qu'il demandait, et depuis ce jour jusqu'au mois d'octobre il n'a été rien fait; depuis la dernière partie de ce mois, notre bureau à Montréal et Kingston a donné des passes, et chaque vaisseau ou barge a reçu une passe en recevant son billet, lequel était rempli à mesure qu'il avançait. Les livres ont été donnés à chaque capitaine, mais j'ai le chagrin de dire qu'ils n'ont tenu aucun mémoire du remorquage, alléguant, pour raison de ce qu'ils ne l'avaient pas fait, qu'ils considéraient les passes comme parfaitement suffisantes.

J'espère qu'à l'ouverture de la saison, au printemps prochain, je serai en position de faire mieux exécuter ces instructions. Pour remplir ce devoir d'une manière satisfaisante, j'aurai besoin de la coopération des commissaires qui m'aideront à recevoir ces passes.

Dans le cours de cette saison, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour satisfaire le commerce. Je me suis appliqué à remplir fidèlement ce devoir, et si je n'ai pas répondu à la confiance que le gouvernement avait reposée en moi, lorsqu'il m'accorda les contrats, j'espère pouvoir encore m'approcher de plus en plus de la réalisation de leurs vues et de leurs espérances ; je ne désire que satisfaire les commissaires et le commerce en général.

Quant aux plaintes formulées contre la compagnie des remorqueurs, je me contenterai de dire que si elles sont pour délais, j'espère que les commissaires prendront en considération l'automne orageuse que nous avons eu à passer, jointe aux accidents fréquents arrivés aux canaux,—qui ont eu l'effet d'accumuler un grand nombre de vaisseaux et de nous empêcher de les remorquer dans le temps fixé par notre contrat. Je demande aussi à solliciter votre attention sur les nombreux accidents survenus dans le cours de cet automne, sur nos eaux intérieures et qui ont été très sérieux pour les vaisseaux à voile comme pour les vaisseaux à vapeur. J'ai cependant le plaisir de dire qu'il n'en est arrivé aucun à nos steamers ni aux vaisseaux ou barges toués par ceux-ci, ce qui fait voir que tous nos capitaines et tous nos pilotes sont des hommes d'expériences, pendant que l'on a vu des portes d'écluses emportées par d'autres steamers. Je suis heureux de pouvoir dire qu'aucun de nos steamers ou qu'aucun des vaisseaux remorqués par eux n'a brisé une seule porte ni endommagé les écluses.

J'ai maintenant le plaisir d'informer les commissaires que les travaux faits à la Pointe Farren nous permettent de passer dans ce canal des vaisseaux de toutes dimensions ; durant la dernière partie de novembre, l'auteur de cette lettre est descendu et s'est assuré par lui même que cela était praticable et par conséquent y fit passer le steamer "Gildersleeve," qui a toujours continué à le faire depuis ce jour. L'usage de ce canal sauvera beaucoup de temps ; le "Suy," qui fait la frayeur de tous les propriétaires de vaisseaux et de tous les capitaines, sera évité dorénavant, et dans mon opinion engagera les vaisseaux à descendre quand il sera généralement connu qu'il n'auront point à tourner dans le Suy.

Vous voudrez bien soumettre cette lettre à la considération des commissaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

THOS. MAXWELL.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics,
Québec.

No. 22.

(Copie.)

KINGSTON, 1er décembre 1853.

Monsieur,—Relativement à votre dépêche télégraphique du 30 du mois dernier, je prends la liberté de dire que je me suis complètement conformé à toutes les conditions de mon contrat avec les commissaires des travaux publics, excepté celle de donner des passes—ce qu'il m'est absolument impossible de faire ; j'ai cherché à mettre à effet leurs instructions, mais grâce à la manière dont elles ont été dressées, tous mes efforts sont restés sans succès. Permettez-moi de dire que je suis d'opinion que si les commissaires m'enjoignent de recevoir les passes de descente à l'écluse de Lachine, et les passes de montée à l'écluse du garde sur le canal d'Edwardsburg, il n'y aura point de certitude que les ordres seront suivis.

Quand l'honorable H. H. Killaly était à Kingston, il admit devant M. Ford qu'il avait été commis une erreur en montant ces livres et qu'il allait la corriger. Par exemple, quand une personne demande un billet de remorquage à l'un des bureaux de la ligne des remorqueurs, elle reçoit une passe; cette passe, elle la porte avec elle, elle va d'une station à l'autre, la montre aux divers capitaines de steamers et en remplit les blancs avant de se mettre à la remorque et puis la remet; une fois la section complétée, l'heure de l'arrivée est entrée sur la passe; —cette dernière partie ne s'applique qu'à la section qui se trouve entre le canal Cornwall et le canal Beauharnois, où nous n'avons eu aucune difficulté à établir ces passes; la grande difficulté se trouve en arrivant à Kingston et à Lachine en descendant; les passes ne peuvent pas être retirées, vu que les maîtres de vaisseaux ne veulent pas les remettre, par la raison qu'ils veulent les emporter avec eux pour les montrer à leurs maîtres. Je vous envoie maintenant par la malle toutes celles que j'ai pu retirer; vous y trouverez que le temps est beaucoup plus long que celui qui est mentionné dans le contrat, mais quand vous considérez la position dans laquelle nous nous sommes trouvés et l'automne que nous avons eu, et que tous les vaisseaux qui ont passé, soit en montant soit en descendant, ont tous été satisfaits, voyant que j'avais fait tout ce qu'il était possible de faire pour les faire passer, et que je l'aurais fait, suivant les termes de mon contrat, si le temps eut été favorable. Ci-inclus je vous transmets copie des remerciements transmis par les divers maîtres et propriétaires de goëlette au sujet de l'étendue et de l'utilité de la ligne.—ce qui plaira, je l'espère, aux commissaires.

J'espère qu'à la réception de la présente vous me remettrez le montant dû sur mon contrat, ce qui obligera beaucoup, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. MAXWELL.

P.S.—Les parties obtiennent souvent des passes deux jours d'avance avant de laisser Montréal, afin d'être remorqués les premiers, et ceci expliquera pourquoi les passes sont datées un ou deux jours avant le départ de Lachine.

T. M.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Travaux Publics,
Québec.

(Copie.)

MONTREAL, 19 novembre 1854.

A THOS. MAXWELL et Cie.,

Propriétaires de la ligne provinciale des remorqueurs.

Messieurs,—Nous, les soussignés, prenons la liberté de vous représenter la manière satisfaisante dont votre ligne est administrée. Comme nous arrivons des lacs d'en Haut, nous considérons qu'il est de notre devoir de dire que les bateaux qui appartiennent à la ligne nous ont donné la plus grande satisfaction, et nous considérons qu'ils suffisent au besoin du remorquage, et nous désirons encore exprimer notre opinion sur la manière dont chaque vaisseau est conduit, les maîtres et les pilotes s'étant montrés des hommes de grande expérience, et nous recommandons fortement au commerce la ligne telle qu'elle est aujourd'hui si bien administrée.

Nous sommes, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

(Signé,)	B. KING,	Maître, Goëlette Globe.
"	WM. CANADICE,	" Barque Malta.
"	T. S. LIVINGSTON,	" Goëlette Welland.
"	PETER LYON,	" " Flying Cloud.
"	WM. BATE,	" Brig Halifax.
"	ALFEED TALBOT,	" " Christina.
"	JOHN GUGGS,	" " Northumberland.
"	DONALD MANSON,	" Goëlette Caroline Marsh.
"	W. H. FELLOWS,	" " Hebe.
"	DAVID MUIR,	" " Ocean.
"	JOHN GRAHAM,	" " J. L. Rainney.
"	JNO. GRAHAM,	" Barque Briton.

Ci-dessus est une vraie copie.

(Signé,) WM. BERRY.

No. 23.

(Copie.)

KINGSTON, 30 janvier 1854.

Monsieur,—Ci-inclus nous prenons la liberté de vous transmettre copie d'une annonce que nous avons publiée dans quelques-uns des journaux de l'ouest ; l'objet que nous avons en en publiant deux a été de faire voir aux commissaires notre intention d'exécuter nos engagements suivant notre contrat.

Avec respect,

(Signé,) THOS. MAXWELL ET CIE.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics,
Québec.

AVIS DE LA LIGNE DES REMORQUEURS.—1854.

Le public est respectueusement informé que les soussignés, propriétaires de la ligne provinciale de remorquage, seront prêts à l'ouverture des canaux du Saint-Laurent à placer les steamers suivants sur la ligne entre Kingston et Montréal, savoir :—

Steamer Traveller	94 chevaux.
do Canada	66 do.
do America	66 do.
do Gildersleeve	66 do.
do Charlevoix	66 do.
do Canada, No. 2,	45 do.

Les propriétaires ont le plaisir d'annoncer aux capitaines et maîtres de goëlettes, que les améliorations faites par les commissaires des travaux publics, au

canal de la Pointe Farren, leur permettant d'y remonter tous les vaisseaux au lieu de faire le tour du Suy, comme jusqu'ici, ce qui a été accompagné de grands risques, et ce sera accorder de grands bénéfices au commerce que de l'éviter.

(Signé,) THOS. MAXWELL ET CIE.

KINGSTON, janvier 1854.

No. 24.

(Copie.)

QUEBEC, 22 février 1854.

Monsieur,—Ci-inclus, je prends la liberté de vous transmettre deux formules de billets de passe pour le remorquage de section, lesquelles je pense nous mettront en état de suivre vos instructions.

Je suggèrerais que les passes fussent reçues dans l'ordre suivant, savoir : en montant—

Celles qui ont été émises à Lachine devront être reçues par le capitaine ou la personne en charge du steamer remorqueur, à l'entrée supérieure du canal Beauharnois—laquelle émettrait une autre passe qui serait retirée par le capitaine du remorqueur à la station suivante—lequel en émettra une autre, qui serait retirée à Prescott, la quatrième et dernière serait donnée à la dernière station de remorquage et retirée par nous en arrivant à Kingston,—la passe en descendant serait donnée et retirée de la même manière ; vous remarquerez qu'en adoptant cette marche, le capitaine de chaque goëlette ou barque n'aurait plus qu'une seule passe dans ses mains à la fois.

Afin de nous mettre en position de suivre vos instructions d'une manière satisfaisante, il est à propos que vous coopérez avec nous de la manière suivante :—Chaque surintendant devra être autorisé à enjoindre aux maîtres d'écluses de leurs canaux respectifs, d'examiner la passe, suivant que le vaisseau montera ou descendra, excepté pour ces canaux qui sont situés entre la tête du canal de Cornwall et Prescott, vu que les remorqueurs ne passent par aucune de ces écluses dans leur voyage de descente, mais ont à passer par toutes ces écluses en remontant, y compris le canal de la Pointe Farren, qui a été assez bien amélioré pour nous permettre d'y remonter les vaisseaux au lieu de doubler le Suy.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

P. S.—L'auteur de la lettre arrêtera à une heure, P. M.

(Copie.)

1854.

FEUILLE DE ROUTE DU BATEAU REMORQUEUR, EN MONTANT DE LACHINE AU CANAL BEAUHARNOIS.

VOYAGE du _____ de _____ maître,
 largeur de bau _____ pieds _____ pouces, tirant d'eau
 pieds _____ pouces. Cargaison principalement
 Montant du touage, suivant pièce justificative £

STATION.	DATE.	Heures d'arrivée et de départs.	Signature de l'officier.	REMARQUES.
Arrivé à				
Station de remorque.....				
Ecluse No. 5.....				
Pris à la remorque.....				
Par le remorqueur.....				
Arrivé à				
Ecluse No. 6.....				
Canal Beauharnois.....				

(Copie.)

1854.

**FEUILLE de ROUTE du BATEAU REMORQUEUR, en DESCENDANT
du CANAL BEAUHARNOIS à LACHINE.**

VOYAGE du de maître,
 Largeur de bau pieds pouces, tirant d'eau
 pied pouce. Cargaison principalement
 Montant de touage suivant pièces justificatives £

STATION.	DATE.	Heure d'arrivée et de départ.	Signature de l'officier.	REMARQUES.
Arrivé à				
Station de remorque.....				
Ecluse No. 6.....				
Pris à la remorque.....				
Par le remorqueur.....				
Arrivé à				
Ecluse No. 5.....				
Canal Lachine.....				

No. 25.

(Copie.)

KINGSTON, 27 mai 1854.

Monsieur,—Je prends la liberté de vous informer qu'il est à désirer pour la sûreté des vaisseaux qui naviguent sur le fleuve entre cet endroit et Lachine, que des bouées soient placées comme suit :—

Bouée à touret, en travers de la batture de l'Isle.
do noire, au-dessus de l'Isle Chiming.
do rouge, do do.

Ces bouées sont nécessaires, vu que celles qui ont été placées ont été emportées par la glace.

Les bouées sur le lac St. François sont presqu'inutiles ; il en faut de nouvelles.

Une bouée rouge, lac St. Louis, en bas de Mill Point, Isle Perrault.

Si l'on ancrerait un petit phare flottant au lieu de la bouée noire qui se trouve justement au-dessus de l'Isle Chiming, nos vaisseaux pourraient remorquer pendant la nuit depuis le canal des Galops, et ceci épargnerait beaucoup de temps.

L'entrée du canal Lachine est dans un bien mauvais état, on doit faire disparaître la batture connue sous le nom de Laflamme ; ceci épargnera les frais de prolongement de la jetée à l'extérieur.

Il faut d'autres jetées pour protéger les vaisseaux qui entrent dans le canal Beauharnois et aussi à Cornwall.

L'entrée du canal à la Pointe Farran est tout à fait sûre, mais la jetée intérieure devrait projeter en dedans afin de prévenir les accidents en entrant ; l'extrémité de la jetée doit être exhaussée de manière à empêcher que nos vaisseaux ne brisent les ailes de leurs roues.

Le soussigné a souvent été prié de s'adresser à vous au sujet d'une lumière à l'Isle au Serpent, et je suis d'opinion qu'elle est bien nécessaire ; faute d'une lumière je suggérerais un phare.

L'entrée de la baie du Upper Gap deviendrait tout à fait sûre si l'on érigeait une jetée et un phare sur la pointe des Sauvages ; il y a un grand nombre de vaisseaux qui font le commerce entre la Baie et Oswego et l'entrée du Gap est difficile et dangereuse dans une nuit obscure et orageuse ; cette lumière donnerait confiance aux maîtres des vaisseaux et leur permettrait d'entrer ; tandis que sans cette lumière ils sont obligés de rester en dehors et faire face à la tempête toute la nuit.

Je me flatte que l'on érigea, cette saison, le phare dont l'on parlait l'année dernière à la maison blanche de Coleman, justement au-dessous de la lumière de traverse.

Si les commissaires veulent fournir des bouées pour la batture au-dessous de l'Isle à la Traverse, avec un bac pour les placer, le soussigné fera touer le bac et veillera à ce qu'elles soient bien placées.

Avec respect,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire.

No. 26.

(Copie.)

MONTREAL, 23 juin 1854.

Monsieur,—Relativement à votre communication du 4 novembre dernier, touchant la construction de deux forts bateaux à vapeur pour le remorquage sur la partie supérieure du St. Laurent, j'ai à dire que j'ai préparé deux spécifications, l'une pour la coque et l'autre pour la machine, mais vu l'immense quantité d'affaires je n'ai pas reçu une seule soumission; et comme rien n'a été fait, je suggère respectueusement aux commissaires la convenance de me permettre de placer deux machines au lieu d'une dans chaque vaisseau,—ce qui, dans mon opinion, sera plus convenable au service de la section à laquelle les vaisseaux sont destinés.

Le soussigné demande encore à dire que dans le cas où les commissaires accorderaient le prêt qui a été demandé, dans mon opinion, il serait préférable d'accorder le tout à la fois.

Les frais de construction de deux steamers tels que ceux qui sont requis seront d'au moins quinze à dix-sept mille louis, et l'emprunt nécessaire serait en conséquence d'environ vingt mille louis. Dans l'espérance d'avoir une prompte réponse,

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

Thos. A. BEGLY,
Secrétaire, Travaux Publics.

P.S —Dans le cas où les honorables commissaires se décideraient à accorder le prêt demandé, la garantie nécessaire sera donnée.

T. M.

(Copie.)

4 novembre 1853.

Monsieur,—Je suis chargé de dire que ce département a été autorisé à s'arranger avec vous au sujet de la construction de deux steamers remorqueurs aux conditions suivantes:—

1o. Que les coques et les machines seront construites de la meilleure manière, les spécifications et les marchés devant être soumis à ce département avant d'être définitivement adoptés.

2o. Qu'un ample cautionnement sera donné pour le paiement semi-annuel de l'intérêt, à six pour cent par année, sur les deniers à vous avancés, et pour le paiement annuel, des versements d'un montant tel que dans cinq années il couvrirait le prêt et l'intérêt en résultant.

3o. Que les vaisseaux seront des plus grandes dimensions et capables de passer dans les écluses des canaux du St. Laurent.

4o. Chaque vaisseau aura une machine de

56 pouces de cylindre,

10 pieds de course de piston,

26 pieds de diamètre pour les roues,

7 pieds de largeur pour les roues,

36 pouces de vapeur s'échappant à mi-coup.

La première chose que vous aurez à faire sera donc de soumettre la matière à des personnes respectables dans le commerce qui vous feront des propositions pour la construction des machines et des vaisseaux dont la coque devra être construite exclusivement pour les besoins du remorquage, et non pour le transport du fret ou des passagers. En transmettant ces soumissions à ce département, vous nommerez deux ou un plus grand nombre de cautions d'un caractère indubitablement solvable, qui s'obligeront eux-mêmes à l'accomplissement de toutes les conditions et au paiement de tous les versements, intérêts, assurances, etc., etc. Outre cela, le gouvernement exigera une hypothèque sur les vaisseaux, jusqu'à la concurrence des sommes qui pourront être dues, et pour la sûreté des dites sommes, il sera effectué une assurance dans une compagnie qui sera approuvée par les commissaires.

Je suis, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
(Signé,) T. A. BEGLY,

Secrétaire.

Capt. MAXWELL,
Kingston.

No. 27.

(Copie.)

KINGSTON, 8 août 1854.

Monsieur,—La vôtre du 5 du courant a été dûment reçue et j'en ai noté le contenu.

En réponse, j'ai à vous dire que je suis tout-à-fait surpris d'apprendre que le service de remorquage n'a pas été rempli d'une manière satisfaisante.

Tout en admettant que les steamers désignés dans le contrat comme devant être stationnés sur les lacs St. Louis et St. François n'ont pas été placés à ces stations, je suis en état de dire en même temps qu'il en a été placé d'autres d'un plus grand pouvoir, et que le service s'est beaucoup mieux fait avec ces bateaux.

Quant aux stations d'en haut, je puis dire que jamais, depuis que les canaux sont ouverts, le service ne s'est fait avec moins de force que n'en exige le contrat, que bien au contraire cette force a été plus grande, n'ayant pas moins, jusqu'à ce jour, de quatre steamers, et souvent cinq ou six, pour faire ce service. C'est avec raison que je puis dire que jusqu'à cette date le "Canada" n. 2 a été employé à remorquer aux stations d'en haut, ce qui forme le cinquième bateau, et que, quand cela est nécessaire, le puissant steamer "John Counter" a aidé à remplir le contrat. Bien que je ne sois point tenu à mettre sur la ligne plus de force qu'il n'en est mentionné dans le contrat, cependant, pour établir la ligne et donner du contentement au public, je l'ai toujours maintenue avec cinq steamers sur les stations d'en haut, indépendamment de l'augmentation survenue sur celles d'en bas, et je puis dire que jusqu'à ce jour (sauf la lettre que je viens de recevoir du département), il n'a été porté contre moi aucune plainte pour dommages ou retards de mon fait.

Le surintendant m'a signifié une couple de copies de protêts et un relatif à des barges de bois, toutes ces choses je suis prêts à les expliquer d'une manière satisfaisante aux commissaires quand ils l'exigeront.

(Signé,)

THOS. MAXWELL et Cie.

T. A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Trav. Pub.

No. 28.

(Copie.)

KINGSTON, 1er septembre 1854.

Monsieur,—J'ai la vôtre du 29 dernier, et en note le contenu.

En réponse, j'ai à vous dire que tout changement que nous avons fait, que toute infraction que nous avons faite au contrat, provient du désir que nous avons eu de donner plus de facilités au commerce ; nous avons enlevé le steamer "Gildersleeve" à sa station et l'avons placé sur la ligne du canal de Beauharnois et Lachine à la place du petit steamer "Canada" dans les meilleures intentions possibles, sachant que ce dernier était incapable de faire le service que l'augmentation du commerce exigeait dans cet endroit ; et en même temps il a été remplacé par le steamer "America," de même force que le "Gildersleeve."

La station entre la tête du canal Beauharnois et Cornwall a été servie par le puissant steamer "Sir Charles Napier" (ci-devant "Rochester") au lieu du "Mazeppa" ou du "Chieftain," ce dernier faisait le même service l'année dernière. Les changements faits à cette station l'ont été par nous dans les mêmes vues que celles qui sont exposées dans le rapport précédent.

Nous avons fait mal sans doute d'agir sans nous consulter avec le surintendant ; mais en même temps, nous demandons à exposer que nous ne l'avons fait que pour n'avoir pas mûrement considéré le sujet. Si, dans le temps, nous avions supposé que les changements que nous faisons devaient déplaire au surintendant, nous lui aurions expliqué l'affaire. Nous avons à dire maintenant que dorénavant nous le consulterons sur toutes les affaires qui se rattachent à la ligne.

Quant au tableau des délais que vous m'avez envoyé, nous prenons la liberté de dire que l'entrecroisement des vaisseaux, tant en montant qu'en descendant, après l'ouverture des canaux de Lachine, nous a empêché d'en remorquer quelques-uns dans tout le parcours, dans le temps voulu par le contrat, en dépit de l'augmentation de la force de notre ligne. Nous pouvons cependant dire que si nous n'avions eu que la somme de remorquage de la dernière saison nous aurions pu avec notre jeu de vaisseaux faire le remorquage en deça des limites de temps fixé dans le contrat, excepté lorsque nous étions arrêtés par les tempêtes ou les brumes qui ont été bien fréquentes dans la première partie de cette saison.

Nous espérons que les honorables commissaires ne nous imposeront point l'amende, quand nous pouvons leur assurer que nous avons fait tout ce qui pouvait se faire, tant pour aider que pour contenter tous les intéressés ; en même temps, nous admettons qu'en plaçant ces steamers sur les stations entre Cornwall et Lachine, nous ne nous sommes pas conformés à la lettre du contrat ; cependant, nous nous flattons qu'ils considéreront que ce changement a été avantageux au commerce.

Nous pouvons dire que le surintendant a admis au soussigné que les steamers qui avaient été placés sur les stations ci-dessus mentionnées sont de beaucoup plus forts, et qu'il a désiré voir ces steamers insérés dans le contrat au lieu des petits "Canada" et "Mazeppa," mais comme nous n'avons pas cru de notre avantage d'y faire insérer ces steamers, nous ne l'avons pas encore fait, sachant bien que pour tenir ces stations complètement exemptes de vaisseaux, les steamers actuels sont suffisants et que tout changement serait dommageable à la ligne.

Nous demandons respectueusement par votre entremise de rappeler à l'honorable M. Killaly, une conversation qui eut lieu entre lui et un nommé Ford, dans le cours de la dernière saison, relativement à l'insuffisance de la force du "Canada" No. 2, qui, ainsi que nous en étions convaincus, n'avait pas la force suffisante pour faire le service, et par conséquent nous achetâmes le steamer "America" de manière à pouvoir placer le "Gildersleeve" sur sa route, à l'ouverture de la navigation de la présente année, et donner à "l'America" la station du dernier entre cet endroit et Prescott ; ce qui a été fait en conséquence.

Nous avons à vous informer que nous avons acheté les steamers suivants pour faire le service de la ligne de remorquage, savoir :—

Steamer AMERICA,
Do TRAVELLER,
Do CANADA, No. 1,
Do GILDERSLEEVE,
Do ROCHESTER,
Do CHARLEVOIX.

Ainsi, vous voyez que nous avons acheté six steamers pour le service de la ligne du remorquage depuis que nous avons pris le contrat, ce qui monte à vingt mille louis courant ; ceci fera voir aux commissaires que nous avons contracté une dette considérable—une dette qui suffit pour nous faire prendre un très vif intérêt dans le service de la ligne.

Permettez-nous de dire en terminant, que jusqu'à ce jour personne n'a réclamé de nous aucune somme d'argent ou compensation pour retards, soit en descendant soit en montant, et cependant, nous admettons que tous les vaisseaux n'ont pas été remorqués dans le temps fixé par le contrat, mais les maîtres et propriétaires des vaisseaux étaient convaincus, croyons-nous, que nous avons fait tous nos efforts ; nous espérons donc que les honorables commissaires passeront pardessus beaucoup de fautes que nous avons commises, et qu'à l'avenir nous nous efforcerons de les contenter, ainsi que le surintendant, dans l'accomplissement de notre contrat.

Nous espérons que la demande que nous avons faite en juin, pour le prêt qui nous mettra en état de payer les achats que nous avons faits nous sera par eux accordé, et que la balance qui nous est due le premier août nous sera promptement remise.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

(Signé,)

THOS. MAXWELL et Cie.

T. A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Trav. Pub.

No. 29.

(Copie.)

KINGSTON, 28 septembre 1854.

Monsieur,—Nous demandons à vous informer qu'en conséquence des travaux maintenant en voie de construction au canal de jonction, il a été mis des bouées dans un nouveau chenal ; mais comme il n'est pas sûr d'opérer le remorquage sans faire sauter un large caillou qui empêche les vaisseaux d'avoir un espace assez grand pour pouvoir manœuvrer facilement, nous espérons que vous prendrez dans cette affaire les mesures propres à nous mettre en état de continuer à remorquer avec toute la sûreté les vaisseaux qui auront à monter. L'enlèvement de ce caillou est notre seule espérance. Le surintendant du canal dit qu'il peut être facilement enlevé s'il avait les matériaux propres à le faire. Notre steamer "Traveller" a passé hier par ce nouveau chenal pour la première fois, et le vaisseau qu'il remorquait a frappé avec beaucoup de force sur ce rocher.

Nous sommes d'opinion que si l'entrepreneur du canal commence les travaux en montant, à partir de l'entrée du canal, cela aura l'effet d'arrêter entièrement

le service du remorquage : le courant est maintenant bien fort, et s'il augmente encore, il faudra suspendre le remorquage de tous les vaisseaux pesants.

Nous sommes, monsieur,

Avec respect,

(Signé,) THOMAS MAXWELL et Cie.

T. A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Trav. Pub.,
Québec.

No. 30.

(Copie.)

QUEBEC, 3 octobre 1854.

Monsieur,—Je demande à vous informer que nous accepterons la somme de mille louis, à compte du bonus à nous dû, et nous consentirons à un arbitrage touchant les difficultés qui se sont élevées entre M. Platt et nous, à la fin de la saison de la navigation.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL.

Thos. A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Trav. Public.

No. 31.

(Copie.)

QUEBEC, 3 octobre 1854.

Monsieur,—Relativement à la conversation que j'ai eue avec vous hier, concernant le différend qui existe entre le surintendant de la ligne des remorqueurs et nous, permettez-moi de dire qu'après considération nous objectons à permettre à M. Platt de nommer un arbitre pour décider avec nous dans l'amende qu'il a infligée, sachant qu'il n'est point partie au contrat. Nous vous proposons donc de retenir entre vos mains la somme de cinq cents louis jusqu'à la fin de la saison ; alors les commissaires nommeront un arbitre et nous l'autre, pour décider et arranger l'affaire en litige entre le surintendant et nous.

Si cette proposition rencontre votre approbation, nous consentons à signer tout document que vous pourrez considérer comme nécessaire, nous obligeant à faire une enquête juste et équitable sur l'affaire après la clôture de la navigation. En attendant une réponse,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOS. MAXWELL et Cie.

L'Hon. Hamilton H. KILLALY,
Ass. Com. des Travaux Publics.

(Copie.)

TRAVAUX PUBLICS,

3 octobre 1854.

Messieurs,—Relativement à votre lettre de ce jour, au sujet du montant des amendes, je suis chargé de vous dire que les commissaires ne changeront point la décision qui vous a été communiquée hier, et qu'ils considèrent votre proposition comme en étant une qui ne doit nullement être entretenue.

Vous proposez que les commissaires retiennent entre leurs mains la somme de £500 pour couvrir des amendes qui se montent déjà à plus du double de cette somme, avec une grande partie de la saison de navigation à courir encore, et durant laquelle, si le service de remorquage se fait d'une manière aussi peu satisfaisante qu'il s'est fait jusqu'ici, le montant de ces amendes sera considérablement augmenté. Comme M. Platt est un officier du département, l'arbitre qu'il a nommé a les mêmes pouvoirs que si le département l'eût nommé directement, et quant à aucune remise d'amendes, les commissaires ne sauraient accueillir de demande à cet effet qu'après la clôture de la navigation.

Votre lettre à laquelle la présente répond aurait dû être adressée au secrétaire du département, comme vous en avez déjà été plus d'une fois informé.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

T. A. BEGLY,

Secrétaire.

MM. T. MAXWELL et Cie.

No. 32.

(Copie.)

MONTREAL, 8 mai 1854.

Cher monsieur,—J'ai vu M. Page ce matin; il vous écrira son opinion pour avoir ma charge à Lachine. Je n'ai pas discuté le point avec lui, parce que tout homme a droit d'avoir son opinion, et que l'argument n'est propre qu'à confirmer une conclusion hâtive ou formée qu'en partie. Il va vous dire les raisons pour lesquelles il doit en être ainsi, et je prendrai la liberté de dire pourquoi il ne doit pas en être ainsi.

1o. M. Maxwell a trouvé et trouve qu'il est nécessaire, pour une multitude de raisons trop longues à énumérer, d'avoir des agents à Montréal.

2o. Les bureaux de canaux sont tous à Montréal, parce que c'est là le chef-lieu de toutes leurs affaires, et si mon bureau se trouve à Lachine et que j'aie besoin d'avoir des renseignements d'eux (ce qui aura lieu), il faudra toujours que je sois ici pour cela, leurs devoirs spéciaux comme les miens exigent qu'ils soient ici, là et partout sur la ligne.

3o. Tous les consignataires, expéditeurs et la plupart de leurs propriétaires ou représentants sont ici, et doivent aller ou envoyer à Lachine pour déposer leurs plaintes, ou j'ai, sur notification, à être constamment sur le chemin; ce qui me cause autant de trouble que de fatigues et fait beaucoup de dommage au commerce.

4o. Les consignataires, expéditeurs et propriétaires, et leurs représentants, ne consentiront point à voir leurs bateaux arrêtés en descendant à Lachine pour formuler des plaintes qui pourraient l'être pendant que la cargaison se décharge ici, rendant ainsi négative l'intention d'expédier les affaires, et les maîtres et comman-

dants s'y opposeraient (et nuirait aux intérêt de leurs employés), parce qu'ils doivent toujours se rendre au chef-lieu avec expédition, pour veiller à leurs propres affaires de diverses espèces, que ce soit de devoir, de profit ou de plaisir.

50. Les vaisseaux qui montent sont ceux seulement qui sont affectés, et le maître d'écluse à Lachine se trouverait comme les autres éclusiers sur la route, sujet à la même surveillance de ma part pour observer le temps, etc., etc.

60. Toutes les communications télégraphiques envoyées ou reçues par moi seraient considérablement retardées ou fourvoyées, et seraient toujours envoyées directement à Montréal. Point de station télégraphique à Lachine.

70. Les communications par lettres, reçues ou envoyées par moi seraient retardées d'une journée, quelquefois plus.

80. Les agens de transport, et autres personnes intéressées dans le commerce, m'ont dit, lorsqu'on a parlé de cela, et sont encore d'opinion que si le bureau était à Lachine, ils ne pourraient nullement en profiter pour beaucoup de raisons, surtout par rapport au temps perdu par eux et leurs commis, etc., pour aller et revenir de Lachine.

9. Les rapports de tous les points viendraient mieux directement à Montréal et prendraient moins de temps, vu que c'est le chef-lieu de tous les départements; et les rapports, plaintes et feuilles de route de Kingston, l'autre extrémité de la ligne, devraient être adressés à Montréal pour les mêmes raisons et beaucoup d'autres.

10. Dans tous les cas où l'on demanderait à un bureau des preuves ou des données pour permettre à des parties de régler des différends ou des doutes, et pour procéder à des poursuites contre les entrepreneurs, les difficultés et les retards qu'il y aurait à se les procurer de moi à Lachine, seraient d'une nature sérieuse et neutraliseraient ou retarderaient beaucoup le service du remorquage.

Comme il ne paraît pas y avoir d'appartement dans l'édifice des travaux publics au canal, le coût d'un bureau sur l'autre côté du canal serait de peu de chose comparé à l'avantage qui en résulterait, et souffrirait d'autant moins d'objection qu'il ne paraîtrait pas être porté contre les comptes publics. Je n'argumente que dans le sens du système et afin de bien discuter le sujet avant de faire ce qui pourrait bien être une fausse démarche. En vous offrant des excuses pour la longueur de cette lettre, je me souscris, en grande hâte pour cette malle,

Votre dévoué,

(Signé,)

GEO. PLATT.

T. A. BEGLY, écuyer.

33.

(Copie,)

MONTREAL, 15 mai 1854.

Cher monsieur,—Je vous ai télégraphé ce matin, vu qu'il n'est pas dit dans le contrat que le devoir de protester et faire d'autres actes nécessaires soit attaché à mon bureau, et comme ma charge ne m'y autorise ni généralement ni spécialement, un protêt signifié par moi sans autorisation n'offrirait-il pas à Maxwell une occasion d'échapper? Une autorisation en termes généraux donnerait un recours contre son opposition, et je suggérerais en conséquence à votre considération quelque chose de cette nature:—

Les ——— (commissaires) etc., etc., autorisent par le présent leur surintendant des remorqueurs dûment nommé, G. P., de Montréal, à prendre, avoir et exercer la surveillance générale d'iceux, entre Kingston et Montréal susdits, et de toutes les matières et choses qui s'y rattachent, par et en vertu de leur contrat

fait avec Thomas Maxwell, de Kingston susdit, le 4 avril 1853, avec plein pouvoir et autorité par le présent délégués par les dits commissaires, à lui, le dit George Platt, en sa dite qualité, de protester contre le dit Thomas Maxwell et tous autres, pour toute contravention, négligence ou non accomplissement du dit contrat par le dit Thomas Maxwell et tous autres, et d'agir autrement suivant qu'il paraîtra au dit George Platt nécessaire pour mettre à effet le dit contrat.

J'ai enfin réussi à obtenir les noms des principales personnes dans les ports des lacs des Etats-Unis auxquelles je pourrai envoyer des contrats imprimés, etc. J'aurais dû vous les envoyer ayant, mais les personnes qui avaient le plus de connaissance en cela étaient absentes de la ville.

Ogdensburgh—Stark, Mill et Cie., Agents de transport.

Oswego—Latham et Toser do do

Buffalo—Fitzhuc et Cie., meuniers et propriétaires.

do —Jacob Travers, expéditeurs.

Erié—Lawrie et Scott, do

Cleveland—Patrick Anderson, expéditeur et marchand à commission.

Do —W. Mettleburger et Cie., do do

Do —Jas. Carlisle et Cie., do do

Do —Howell et Doan, do do

Do —W. Gates, do do

Do —T. J. Weatherly, do do

Détroit—Samuel Ward, do do

Chicago—H. Norton et Cie., do do

Do —George Steele, do do

Do —Thomas Dyan, do do

Do —Hubbard et Cie., do do

Racine—G. Durand, agent de transport.

M. Killaly m'a dit que votre bureau tenait des comptes avec certains papiers de l'ouest ; voudriez-vous m'en faire connaître les noms, afin que j'y publie, pendant quelque temps, des annonces et fasse connaître le fait, que les parties lésées peuvent facilement obtenir justice.

Je reste,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) GEO. PLATT.

Surintendant des Remorqueurs.

34.

(Copie.)

MONTREAL, 27 mai 1854.

Monsieur.—Ci-inclus est un contrat imprimé qui, ainsi que celui dont je me sers est pareillement numéroté et marqué en marge pour vous épargner le trouble des recherches, quand j'aurai occasion de vous écrire. Ayez la bonté de m'informer si vous avez ou n'avez pas adressé de contrats imprimés à des parties résidant dans les ports des lacs des Etats-Unis, de manière que je puisse le faire si cela est nécessaire. Je m'aperçois que M. Maxwell change très-souvent les remorqueurs d'une station à l'autre, ce qui le met en état d'éviter en quelque sorte

que ses infractions du contrat ne soient connues. Il serait encore bien plus difficile de faire et signifier des protêts corrects. A-t-il le droit de changer les stations à sa volonté, et sans avis ou approbation? L'esprit et l'intention évidente du contrat suggère une réponse négative. La huitième clause exige "qu'il les continuera sur les routes auxquelles ils sont respectivement assignés," et "qu'il ne permettra pas que les dits bateaux ou aucun d'eux ne soient passés par les canaux," etc. La septième clause lui donne un moyen d'échapper s'il considère aucun des bateaux incapables: "lui, le dit Thomas Maxwell, remplacera immédiatement les dits bateaux," etc. Et la sixième clause nomme définitivement les bateaux et les routes, et dit: "qu'il placera et continuera," etc. Dans le cas où je ferais un protêt (ainsi que je l'ai fait l'autre jour à l'occasion de contraventions aux huitième et neuvième clauses), vous en donnerai-je toujours avis en vous envoyant copie? Il n'est pas en mon pouvoir de faire aucun rapport du tableau du temps, parce que M. Maxwell a les rapports des anciens tableaux du temps faits à lui, et le bureau d'agence ici ne le fera pas, parce qu'il n'est pas autorisé à me faire ces rapports ou à changer les tableaux actuels du temps. M. M. a été attendu ici depuis quelques jours, autrement je lui aurais écrit. Quand je le pourrai, je lui demanderai ce qu'il entend faire de la question des tableaux du temps. Il aurait été inutile pour moi de lui écrire, vu qu'il n'a pas été à Kingston depuis quelque temps. Dans votre lettre du 15, vous m'informez que "le surintendant des canaux a reçu notification de transmettre toutes les semaines les tableaux du temps." Je prendrai la liberté de porter à votre attention le fait que dans ce cas il faudra envoyer une autre formule de temps de départ, depuis le dernier canal (en montant), d'arrivée et de départ à Prescott, et d'arrivée à Kingston, ou bien les nouveaux tableaux d'heures devront aller jusqu'à Kingston (qui se trouve en dehors du contrôle du surintendant du canal), et être renvoyés de là. J'espère avoir le temps de voir les commissaires à leur retour. Dans l'intervalle j'attends vos remarques et vos instructions, et me souscris

Votre obéissant serviteur,

GEORGE PLATT,

Surintendant des Remorqueurs.

35.

(Copie.)

MONTREAL, 5 juin 1854.

Monsieur,—Jusqu'au moment où mon département pourra avoir des formules imprimées, je les écrirai, tel que ci-inclus, ce qui suffira j'espère. J'ai aussi envoyé une copie du protêt à T. Maxwell. La vôtre du 3 juin est reçue avec les papiers imprimés. Dans l'espérance que tout se trouve dans l'ordre et correct,

Je reste,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) **GEORGE PLATT.**

Surintendant de la Ligne des Remorqueurs.

36.

(Copie.)

MONTREAL, 8 juin 1854.

Monsieur,—Suivant les instructions verbales des honorables commissaires des travaux publics, lorsqu'ils étaient à Montréal la dernière fois, j'ai à faire le rapport suivant :—

En assumant les devoirs de la charge nouvellement créée, je trouvai que l'on sentait d'une manière sérieuse les inconvénients qui résultaient d'un manque de surveillance de la ligne des remorqueurs. Je n'ai pu trouver personne assez bien renseigné sur la manière dont le service se faisait pour me donner les renseignements que je voulais, et à peine ai-je pu, pendant quelque temps, suivre la marche des tableaux d'heures ; ce n'est donc que par une étude ennuyeuse que j'ai pu acquérir les connaissances nécessaires.

Je me suis mis en communication avec toutes les classes de personnes engagées dans le commerce aux fins de questionner, avoir des opinions et faire connaître les avantages qu'il y avait à établir une surveillance de la ligne des remorqueurs. Parmi celles qui étaient directement engagées dans la navigation, j'ai trouvé que la nomination était généralement approuvée et faisait partout espérer une grande diminution dans les retards et les pertes vexatoires des années précédentes ; et celles qui étaient directement engagées ou intéressées dans l'achat des produits et dans la navigation intérieure trouvaient qu'aujourd'hui disparaissaient les difficultés qu'elles avaient eues jusque là à noliser en descendant au-delà de Kingston ; quant aux autres, ceux qui approuvent le système de l'aide gouvernementale sont bien contents, ceux qui avaient des doutes quant aux avantages du système sont satisfaits, et ceux qui étaient entièrement opposés au principe sont convaincus du progrès et en espèrent de meilleures choses, en même temps tous admettent qu'ils sont persuadés que la nomination est une preuve sérieuse de la détermination des commissaires de diriger tous leurs efforts vers l'avantage des intéressés.

Il est bien à regretter de voir que, par suite de la difficulté de faire nommer dans un nouveau système des personnes de première classe ou de faire valoir de nouvelles idées, qu'ils n'aient pu me fournir des preuves écrites au lieu de preuves verbales à l'appui de leurs assertions, de menaces de retards par les parties intéressées, et des arrangements ont eu l'effet d'empêcher les parties de donner des déclarations écrites. Tous ces abus disparaîtront lorsque la charge sera mieux comprise et ses bons effets réalisés, et lorsque les tableaux d'heures seront perfectionnés.

Il est nécessaire de faire fréquemment des visites d'inspection sur toute la ligne et elles seront dûment faites.

Il règne un sentiment, une opinion générale, c'est que le surintendant devrait avoir le pouvoir, par quelque méthode sommaire d'arbitrage, de régler définitivement toutes les pertes et dommages résultant des retardements, afin d'éviter le recours long, vexatoire et dispendieux des cours de justice, et la grande difficulté d'avoir comme témoins les maîtres de vaisseaux et les équipages dans des actions pour dommages ou pertes, ou qu'au moins la preuve des faits sous serment devrait être prise par lui et filée de record, et prise comme preuve dans les poursuites au lieu d'attendre pour des témoins qui, trop souvent ne reviennent jamais. Plus la méthode est sommaire et peu coûteuse, plus sera grande la certitude de faire de notre fleuve la grande voie de l'océan.

Je prends la liberté de dire en terminant que je ne vois rien qui s'oppose à ce que l'on perfectionne, en peu de temps, un système d'opération qui enlève toutes

les difficultés présentes et futures, et qui certainement rencontrera l'approbation du public.

J'ai l'honneur de me souscrire
Votre obéissant serviteur,

(Signé.) GEO. PLATT.

Surintendant de la Ligne des Remorqueurs, Partie supérieure du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer.

Secrétaire, Travaux Publics.

37.

(Copie.)

MONTREAL 24 juin 1854.

Monsieur,—Relativement à votre dépêche télégraphique d'hier, j'ai à dire en explication qu'étant de retour d'une inspection à Kingston, je n'ai voulu qu'exposer d'une manière préliminaire, au long comme en détail, le fonctionnement de la ligne des remorqueurs, et j'ai cru que plus tard je pourrais communiquer officiellement sur ce que je considère le *modus operandi*.

Je reste, avec respect,
Votre obéissant serviteur,

(Signé.) GEORGE PLATT,

Surintendant de la Ligne des Remorqueurs.

T. A. BEGLY, écuyer,

Secrétaire, Travaux Publics.

38.

(Copie.)

MONTREAL, 17 juillet 1854.

Monsieur,—J'arrive justement de faire une visite inattendue à la ligne des remorqueurs, et j'ai trouvé deux des remorqueurs en excursion occupés à touer des radeaux. L'entrepreneur a admis ce fait et je vais protester. Je répondrai à votre dernière demain, vu que je n'ai point le temps par la malle de ce jour, en conséquence de ce que j'ai à faire les retours ci-inclus de tableaux d'heures et rapport.

Je reste votre obéissant serviteur,

(Signé.) GEORGE PLATT,

Surintendant de la Ligne des Remorqueurs.

T. A. BEGLY, Ecuyer, Secrétaire.

(Copie.)

MONTREAL, 17 juillet 1854.

Monsieur,—J'ai eu l'honneur de vous transmettre le mois dernier un rapport des principaux événements et renseignements qui se rapportent à mon bureau, et qui se sont passés jusqu'à cette époque. J'ai maintenant l'honneur de vous exposer ce qui s'est passé durant le mois de juin dernier.

D'après les renseignements que j'avais reçus, je trouvais nécessaire de me rendre soudainement, le 14 juin dernier, sur toute la ligne des remorqueurs de Lachine à Kingston, et sur les canaux autant que je l'ai pu, et avec les moyens que j'ai pu me procurer, prenant en même temps avec moi le tableau des heures, afin de les examiner et en voir le fonctionnement.

Je trouvais que tout le personnel, tant de la ligne des remorqueurs que des canaux, totalement ignorant, non seulement de l'importance et de la valeur du

système, mais encore des détails de son fonctionnement. Les maîtres des vaisseaux avaient en général une vague idée de l'importance de la chose pour eux, et en ignoraient aussi complètement le fonctionnement. On doit cependant tenir compte de la promptitude avec laquelle les éclusiers des canaux reçurent les explications, et du désir qu'ils manifestèrent de suivre et mettre à effet les instructions qu'ils pourraient recevoir.

Les maîtres et ingénieurs des bateaux remorqueurs sont bien choisis pour leurs devoirs respectifs, mais ils n'ont point reçu les instructions nécessaires quant à leurs devoirs par rapport au contrat. Il s'élève beaucoup de difficultés et d'infractions par suite de l'ignorance dans laquelle ils sont, autrement, cela n'aurait pas lieu, et l'entrepreneur devrait être tenu par de strictes mesures d'enseigner aux maîtres et intendants des bateaux remorqueurs comment exécuter les détails du contrat.

Les bateaux remorqueurs suffisent pour les besoins du moment seulement. Le temps arrivera bientôt où il faudra une autre classe de remorqueurs avec une plus grande force pour satisfaire aux demandes toujours croissantes du commerce de la navigation intérieure.

J'ai, pour les besoins du moment, réunis en une forme pratique quelques règles et règlements qui doivent être imprimés sur un nouveau blanc de "tableau des heures" que je me propose d'essayer, et j'aurai alors l'honneur de les soumettre à l'approbation des commissaires.

La négligence ou l'ignorance de toutes les parties à remplir le tableau des heures est manifeste par le fait qu'il n'y a maintenant (après un examen et des recherches minutieuses pour combler le déficit,) que quarante-et-un tableaux d'heures de montée et cinquante-six de descente suffisamment complets pour permettre de faire des rapports; le reste est tellement incomplet que je dois attendre les occasions qui se présenteront de remplir les défauts et faire alors un autre rapport. Je me flatte que lorsque l'on verra que les nouveaux tableaux d'heures fonctionnent bien, je serai en état de vous faire régulièrement des rapports tous les mois. Mon voyage sur les remorqueurs a eu un très bon effet et m'a mis en état de réveiller tout le monde sur la nécessité de remplir tous les détails des tableaux des heures.

Je prends la liberté de soumettre aux honorables commissaires la copie d'un protêt daté le trentième jour de juin dernier, signifié après mon retour d'une visite d'inspection de la ligne; d'après ce que j'ai vu, je me propose (car cela est très nécessaire,) de visiter toute la ligne à des endroits et dans le temps que l'on m'attendra le moins.

J'ai trouvé qu'il est nécessaire, et je demande respectueusement qu'il soit ordonné en vertu de la clause n. 10 du contrat, de placer les remorqueurs sur les diverses routes auxquelles ils peuvent le mieux convenir.

Je terminerai en exprimant respectueusement le regret que j'ai de voir qu'il n'est pas dans mes attributions (bien que ce soit une chose qui se rattache étroitement et qui affecte le fonctionnement de la ligne des remorqueurs,) de faire aucune remarque sur le manque de poteaux d'amarrage, de quais plus étendus et de quais additionnels, etc., auxquels les vaisseaux qui sont remorqués et les steamers qui les remorquent peuvent s'amarrer ou se démarquer, en arrivant ou partant, à la tête ou au pied des canaux. Le sujet sera, je n'en doute pas, soumis aux honorables commissaires par les personnes compétentes et en temps opportun.

J'ai l'honneur de me souscrire

Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

GEORGE PLATT,

Surintendant de la Ligne des Remorqueurs, Partie supérieure du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer,

Secrétaire, Travaux Publics.

AMENDES IMPOSÉES SUR LA LIGNE DES REMORQUEURS, (EN MONTANT,) 1854.

NOMS DES VAISSEAUX.	Départ de Lachine.		Arrivée à Kingston.		Tonnage.	Heures de tout le voyage.	Temps d'après le contrat.	Délai réclamé, (admis.)	Temps du contrat excédé.	Amende par heure.		Sommes, Total.		
	Date.	Heure.	Date.	Heure.						s.	d.	£	s.	d.
Dauntless	2	Mai.	8.30. A.M.	7	Mai.	9.45. A.M.	121½	96	25½	11	8	14	4	1
Wm. Ford	2	do	8.30. do	6	do	4.00. P.M.	103½	do	7½	10	0	8	15	0
Mammoth	3	do	1.00. P.M.	7	do	9.45. A.M.	92½	do	ar. en temps	6	3	18	16	8
Minna	3	do	1.00. do	9	do	9.00. do	140	do	44	7	6	10	6	3
Caledonia	10	do	9.00. A.M.	15	do	12.30. P.M.	123½	do	27½	11	3	9	19	8
Concord	10	do	6.15. P.M.	15	do	12.00. M.	118½	do	17½	8	9	24	1	3
Liffey	12	do	8.00. do	19	do	9.00. A.M.	157	do	55	11	3	15	1	11
Helix	18	do	9.00. A.M.	19	do	9.00. do	143½	do	26½	11	8	24	0	8
Globe	13	do	9.40. do	19	do	9.00. do	143½	do	26½	11	9	11	9	0
Bristol	15	do	7.00. do	21	do	3.00. P.M.	152	do	56	7	6	21	0	0
Canada	16	do	2.30. P.M.	21	do	3.00. do	120½	do	24½	7	6	9	3	9
Bruce	16	do	2.30. do	21	do	3.00. do	120½	do	24½	7	6	9	3	9
Twin Sister	19	do	5.30. A.M.	25	do	9.00. A.M.	147½	do	51½	11	3	29	2	3
S. Robinson	19	do	4.00. P.M.	25	do	9.00. do	149	do	53	11	3	29	16	2
Mammoth	19	do	5.30. A.M.	26	do	11.00. P.M.	185½	do	89½	7	6	33	11	3
Minna	19	do	5.30. do	26	do	11.00. do	185½	do	89½	6	3	27	19	5
Energy	22	do	11.00. do	26	do	11.00. do	108	do	12	11	3	6	15	0
Paragon	27	do	9.45. do	31	do	3.00. A.M.	89½	do	ar. en temps	8	9	27	11	0
Merchant Millar	27	do	3.30. do	31	do	3.00. do	110	do	49½	8	9	5	6	11
Glasgow	31	do	4.15. do	6	do	5.30. do	145½	do	14½	7	6	5	1	2
Bristol	3	do	5.15. do	7	do	7.30. P.M.	110½	do	4	5	6	7	11	11
Western	5	do	8.00. do	9	do	12.00. M.	72	do	18½	11	8	7	11	11
Dauntless	5	do	8.30. do	9	do	10.00. P.M.	250	do	ar. en temps	11	3	310	15	3
Kate Robinson	6	do	4.00. do	9	do	10.00. do	312	do	ar. en temps	11	3	310	15	3

Portés en l'autre part.

AMENDES IMPOSÉES SUR LA LIGNE DES REMORQUEURS (EN MONTANT), 1854.— (Continuation.)

NOMS DES VAISSEAUX.	Départ de Lachine.		Arrivée à Kingston.		Tonnage.	Heures de tout le voyage.	Temps d'après le contrat.	Délai réclamé, (admis.)	Temps du contrat excédé.	Amende par heure.		Sommes, total.		
	Date.	Heure.	Date.	Heure.						s.	d.	£	s.	d.
<i>Rapporté de l'autre part.</i>														
Caledonia	7	4.00. A.M.	11	10.00. P.M.	100	114	96	9	9	7	6	3	15	3
Liffey	7	do	11	do	112	114	do	9	9	8	9	3	7	6
Conductor	8	do	13	do	150	128	do	do	32	11	3	18	18	9
Monica	8	do	13	do	120	128	do	do	32	8	9	14	0	0
Advance	9	do	13	do	200	116	do	do	20	11	3	11	5	0
Shackluna	9	do	13	do	200	110	do	do	14	11	3	7	17	6
Breanda	11	do	16	do	84	133	do	do	37	6	3	11	11	3
Fortitude	12	do	16	do	250	104	do	5	3	11	3	1	13	9
Briton	13	do	18	do	204	116	do	11	9	11	3	5	1	3
Jesse Ann Hope	13	do	18	do	144	116	do	11	9	10	0	4	10	0
Mary	14	do	19	do	152	118	do	do	22	11	3	12	7	6
Mammoth	15	do	19	do	104	100	do	20 ¹ / ₂	do	do	do	do	do	do
Scotland	17	do	23	do	122	156	do	do	60	8	9	26	5	0
Billow	19	do	25	do	112	157 ¹ / ₂	do	3	58 ¹ / ₂	8	9	25	14	1
Concord	19	do	25	do	234	145 ¹ / ₂	do	do	49 ¹ / ₂	11	3	27	16	11
Wm. Henry	19	do	25	do	112	145 ¹ / ₂	do	3	46 ¹ / ₂	8	9	20	6	11
Caroline	19	do	25	do	90	157 ¹ / ₂	do	do	61 ¹ / ₂	7	6	23	3	1
Total											£	591	13	10

AMENDES IMPOSÉES SUR LA LIGNE DES REMORQUEURS (EN DESCENDANT), 1854.—(Continuation.)

NOMS DES VAISSEAUX	Départ de Kingston.		Arrivée à Laclaine.		Tonnage.	Heures de tout le voyage.	Temps d'après le contrat.	Délai réclamé, (admis.)	Temps du contrat excéder.	Amende par heure.		Sommes total.	
	Date.	Heure.	Date.	Heure.						s.	d.	£	s.
Caroline Marsh	28 Avril.	11.00. A.M.	4 Mai.	3.00. P.M.	234	148	72	16	60	11	3	32	0
Concord	28 do	11.00. do	8 do	10.00. A.M.	234	119½	do	16	31½	11	3	17	5
Freeman	29 do	5.00. P.M.	4 do	5.00. P.M.	192	118	do		temps.				
Paragon	1 Mai.	10.00. A.M.	8 do	6.30. A.M.	178	164½	do		92½	11	3	52	8
Bristol	1 do	10.00. do	8 do	6.00. do	108	164½	do		92½	7	6	33	9
Glasgow	1 do	10.00. do	8 do	6.00. do	112	164½	do		92½	8	9	40	13
Twiss Sister	2 do	8.00. P.M.	8 do	7.00. P.M.	275	120	do		48	11	3	27	0
Isaac Buchanan	5 do	6.30. A.M.	10 do	7.40. A.M.	184	121½	do	7	42½	11	3	23	4
Canada	6 do	11.00. P.M.	11 do	2.00. P.M.	132	111	do		39	10	0	19	0
Merchant Millar	6 do	1.00. do	12 do	5.10. A.M.	110	136½	do		64½	8	9	28	2
Bruce	6 do	11.00. do	11 do	2.00. P.M.	96	111	do		39	7	6	14	6
Empress	9 do	1.00. do	12 do	4.30. A.M.	170	135½	do		63½	11	3	35	14
California	6 do	11.00. do	12 do	4.30. do	176	125½	do		53½	11	3	30	1
S. Robinson	10 do	1.00. A.M.	13 do	7.30. do	312	75½	do	10½	ar. en temps				10
Jessy Ann Hope	10 do	1.00. do	13 do	7.30. do	144	75½	do	10½	do				6
Mary	11 do	7.00. do	15 do	6.00. do	100	95	do		23	7	6	8	12
Preuter	12 do	7.00. do	14 do	6.00. do	160	71	do		ar. en temps				6
Dauntless	12 do	10.00. P.M.	16 do	6.30. do	250	80½	do		8½	11	3	4	15
Briton	12 do	5.00. A.M.	16 do	6.30. do	204	97½	do		25	11	3	14	8
Champion	15 do	5.30. P.M.	20 do	11.00. do	120	120½	do		41½	8	9	18	3
Advance	16 do	6.00. do	20 do	11.00. do	200	89	do		17	11	3	9	11
Fortitude	16 do	6.00. do	20 do	11.00. do	250	89	do		17	11	3	9	11
Belfast	17 do	5.00. do	21 do	3.00. P.M.	112	94	do	7	15	8	9	6	11
William Ford	17 do	5.00. do	21 do	8.00. do	132	94	do	7	15	10	0	7	10
Shickluna	19 do	9.00. do	25 do	7.30. A.M.	200	130½	do		58½	11	3	32	18
B. America	19 do	12.00. M.	25 do	8.30. P.M.	200	135½	do		63½	11	3	35	14
Caladonia	20 do	10.00. P.M.	26 do	11.30. A.M.	72	135½	do		63½	7	6	23	1
No. 3	20 do	1.00. do	25 do	7.30. do	150	114½	do		42½	5	6	11	13
Conductor	23 do	9.00. P.M.	28 do	12.30. P.M.	84	123½	do		51½	11	3	28	19
												567	4

Porté en l'autre part

AMENDES IMPOSÉES SUR LA LIGNE DES REMORQUEURS (EN DESCENDANT), 1854.—(Continuation.)

NOMS DES VAISSEAUX.	Départ de Kingston.		Arrivée à Lachine.		Tonnage.	Heures de tout le voyage.	Temps d'après le contrat.	Délai réclamé (admis.)	Temps du contrat excédé.	Amende par heure.		Sommes, total.				
	Date.	Heure.	Date.	Heure.						s.	d.	£	s.	d.		
<i>Rapport de l'autre part.</i>																
Brenda.....	24	Mai.	27	Mai.	84	84½	72	.....	12½	.....	6	3	567	16	4
Clyde.....	24	do	27	do	96	76½	do	.....	4½	.....	6	6	3	16	7
Spacy.....	24	do	27	do	100	76½	do	.....	4½	.....	7	6	1	11	10
Liffey.....	24	do	27	do	112	84½	do	.....	12½	.....	8	9	1	11	10
Canada.....	27	do	30	do	132	98½	do	.....	26½	.....	10	0	13	7	5
Scotland.....	27	do	30	do	122	74½	do	.....	2½	.....	8	9	0	19	11
Bristol.....	27	do	30	do	1108	74½	do	.....	2½	.....	7	6	0	16	10
No. 1.....	29	do	2	juin.	72	94½	do	.....	2½	.....	5	5	6	3	9
No. 2.....	29	do	2	do	72	94½	do	.....	2½	.....	5	5	6	3	9
Lily.....	31	do	3	do	40	66½	do	.....	ar. en temps	.....	11	3	2	12	5
Northumberland.....	31	do	3	do	300	76½	do	.....	4½	.....	7	6	1	2	6
Energy.....	31	do	3	do	250	74	do	.....	2	.....	6	9	5	13	8
Bruce.....	31	do	3	do	96	76½	do	.....	4½	.....	8	9	5	13	9
Globe.....	3	juin.	7	do	112	98	do	.....	13	.....	7	6	1	18	1
Caledonia.....	5	do	9	do	100	97½	do	.....	25½	.....	8	9	5	13	9
Belfast.....	5	do	9	do	112	97½	do	.....	25½	.....	7	6	9	13	1
Cantin.....	6	do	9	do	104	117	do	.....	45	.....	8	9	11	5	4
Caroline.....	6	do	11	do	90	115½	do	.....	26½	.....	7	6	16	17	6
Concord.....	9	do	12	do	120	69½	do	.....	ar. en temps	.....	7	6	9	18	9
Glasgow.....	9	do	12	do	112	69½	do	.....	do	.....	7	6	1	6	3
Mary Frances.....	10	do	13	do	104	75½	do	.....	3½	.....	10	0	4	15	0
Jenny Lind.....	10	do	13	do	144	75½	do	.....	8	.....	11	3	4	10	0
Halifax.....	10	do	13	do	210	80	do	.....	47	.....	8	9	20	11	3
Ocean.....	13	do	18	do	112	119	do	.....	37	.....	11	3	20	16	8
Dunmless.....	13	do	18	do	200	109	do	.....	14½	.....	11	3	8	3	2
Advance.....	17	do	20	do	120	69	do	.....	ar. en temps	.....	.....	.....	724	17	8
Champion.....	19	do	22	do	120	69	do	.....	ar. en temps	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....													£	724	17	8

No. 39.

(Copie.)

RAPPORT DU MOIS DE JUILLET 1854.

MONTRÉAL, 31 Juillet 1854.

Monsieur,—J'ai de nouveau l'honneur de mettre devant vous, pour l'information des commissaires des travaux publics, un rapport des traits principaux du fonctionnement de mon département pour le présent mois, mois d'une inactivité comparative, et qui n'offre en conséquence que peu d'informations ou d'intérêt.

Depuis vers le 1er juillet, le commerce général du haut du St. Laurent tombe, et le reste est principalement accaparé et conduit par la Compagnie d'expédition de Montréal, dont les bateaux à vapeur, comme de raison, monopolisent le peu de remorquage nécessaire qui reste ; vers la fin du mois, le commerce intérieur, et conséquemment le remorquage des vaisseaux cessera presque entièrement. Je trouvai nécessaire, d'après les informations que je reçus vers le 11 du courant, de me rendre à Kingston, et afin d'éviter que mes démarches fussent annoncées par voie télégraphique (chose qui m'est déjà arrivée), je pris la route de Bytown, qui quoique plus longue répondait mieux à mon but, comme vous le verrez dans l'instant. Mon arrivée soudaine à Kingston était inattendue et causa une grande surprise. Ayant exposé mes plaintes à M. Thomas Maxwell,—1o. contre les bateaux à vapeur Canada, No. 2, et Traveller, employés à remorquer des trains de bois ;—et 2o. contre sa propre négligence, celle de ses officiers et serviteurs, en ne remplissant pas exactement les billets de passe, et après qu'il les eût admises, je retournai à Montréal. Je fis un protêt contre lui au retour du notaire en ville. Je vous renvoie pour les détails à la copie du protêt du 21 courant. En m'en retournant, j'arrêtai à Matilda, pour inspecter un remorquage de vaisseaux, passant en ce moment l'écluse No. 25 ; une plainte verbale fut faite par Antoine Charbonneau, maître de la goëlette Fortitude, pour avoir été retenu 48 heures à Dickenson's Landing. Pour la preuve de cette plainte, j'attends le rapport des billets de passe, qu'il déclara avoir été emporté et se trouver en la possession du commis du remorqueur Charlevoix. En passant les écluses de Cornwall, je m'aperçus que le bateau remorqueur sur cette route était mouillé au rivage, sans que personne fut à bord, et qu'il avait été abandonné par la frayeur causée par le choléra, qui faisait des ravages terribles dans ces écluses, et qui avait attaqué quelques uns des hommes à bord. Je remédiai à cela cependant, avec toute la diligence convenable, en mettant à sa place le Canada sur cette route, jusqu'à ce que l'autre serait nettoyé et fumigé. Je regrette que M. Maxwell ne m'ait pas encore transmis les données suffisantes afin de pouvoir compléter tous les autres billets de passe. J'ai cru qu'il était prudent de mentionner son irrégularité dans le protêt, de le mettre en demeure, et je suggère respectueusement qu'il ne soit pas exonéré entièrement avant qu'il ne fournisse les informations requises à cet effet, ou qu'à défaut de ce faire, il consente à adopter quelque règle générale quand au temps inconnu de certaines routes particulières, afin de pouvoir arriver à quelque chose de positif. Je prends la liberté de vous renvoyer au protêt du 28 du courant, fondé sur la plainte d'un nommé John Renshaw, faisant un commerce considérable de bois de corde. Ce protêt ne sera probablement pas le seul, attendu que je découvre qu'il paraît exister un grand antagonisme entre la ligne des remorqueurs et les

personnes engagées dans le commerce. Le ton du protêt indique les sentiments qui existent. En terminant, je prends la liberté de vous exprimer la satisfaction que j'éprouve en apprenant de divers endroits que l'on continue toujours à entretenir une opinion favorable à l'égard du système actuel, de mon département et des avantages qui en résultent pour le commerce intérieur.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

(Signé), **GEORGE PLATT,**

Surintendant de la ligne des remorqueurs, haut du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des travaux publics.

No. 40.

(Copie.)

MONTRÉAL, 2 août 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ma liste de paiement,—le compte des frais de voyage, mon rapport pour juillet, et deux copies de protêt. J'espère faire le rapport de tous les autres billets de passe jusqu'au 31 juillet, inclusive-ment, dans quelques jours; ils sont aussi complets que possible, et je presse l'entrepreneur de me donner les informations nécessaires pour compléter et remplir les blancs autant que possible; après un court délai, je vous transmettrai tout ce qui sera incomplet pour que vous agissiez pour le mieux d'accord avec la justice et le contrat; il doit payer le plus haut montant de l'amende pour une négligence inexcusable si continue, et dont il a été averti si souvent par écrit et verbalement. J'espère que vous avez reçu le rapport des billets de passe qui vous a été envoyé dans le mois dernier.

Je suis votre obéissant serviteur,

(Signé) **GEO. PLATT,**

Surintendant de la ligne des remorqueurs, haut du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire.

No. 41.

(Copie.)

MONTRÉAL, 29 août 1854.

Monsieur,—Comme la saison des affaires de l'automne est près de sa fin, je désire, au préalable, remarquer qu'il serait bon de faire des arrangements pour placer les bateaux remorqueurs sur les diverses routes pour le service desquelles ils sont le plus propres, et remplacer les bateaux insuffisants par d'autres. La clause No. 7 dit que si en aucun temps quelques uns des bateaux remorqueurs "sont trouvés incapables de faire le remorquage d'une manière efficace, dans la route sur laquelle ils sont placés, lui, le dit Thomas Maxwell devra immédiatement remplacer ces bateaux par d'autres plus convenables, capables de faire ce service d'une manière efficace;" et ensuite (suivant la clause No. 10) quand des bateaux convenables sont placés, en vertu de la clause No.

7, alors les commissaires peuvent changer ces bateaux d'une route à une autre ; ainsi, il paraîtrait qu'on pourrait dévier de la clause 6, quand il y aurait nécessité, sous la sanction des clauses 7 et 10. Appuyé sur ce principe, je désire respectueusement suggérer et demander aux commissaires de me donner une lettre m'autorisant à faire ces changements de bateaux remorqueurs, et à dévier de la clause 6, suivant qu'il me semblera le plus convenable pour les différentes routes. En même temps, je désire mentionner que le "New-Canada," et le "Mazeppa," sont tout à fait hors d'état de faire le service d'aucune des routes, et particulièrement pendant l'automne, époque où les affaires augmenteront en toute probabilité ; de fait, ce serait un grand avantage que de les faire disparaître entièrement de la ligne, en même temps que ce serait une cause de délai de moins. En attendant une réponse,

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

GEO. PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs.

T. A. BEGLY, écuyer.

No. 42.

(Copie.)

RÉPONSE AU SUJET DES TABLEAUX DU TEMPS.

KINGSTON, 1er septembre 1854.

Monsieur,—Nous prenons aujourd'hui la liberté d'attirer votre attention sur l'état des amendes fait par le surintendant de la ligne des remorqueurs, George Platt, écuyer, sur les voyages d'aller et de retour des vaisseaux entre le 28 août, et le 12 mai, jour que le canal Lachine fut ouvert au commerce ; vous savez que bien que les vaisseaux auraient pu recevoir des billets le 2 mai pour aller en haut, et pour revenir le 28 avril, cependant ces mêmes vaisseaux n'auraient pu laisser le port de Montréal avant que le canal fut ouvert, et il leur était inutile de pousser plus loin, vu qu'ils ne pouvaient passer le canal Lachine, et conséquemment ils préféreraient rester en haut.

2.—Nous sommes aussi en état de dire que les goëlettes Caroline Marsh, Concord et Freeman, n'ont laissé ce port que le 1er mai, quoiqu'elles eussent eu leurs billets les 20 et 29 avril, et aussi que neuf vaisseaux ayant obtenu des billets à Montréal entre le 2 et le 13 mai, n'ont laissé le port de Lachine qu'à l'époque de la dernière date, en conséquence de ce qu'ils ne pouvaient passer le canal Lachine. Vous observerez que dans l'état des voyages de descente, les amendes d'après l'état devant nous, entre le 28 avril et le 10 mai, se montaient à la somme de £357 13s. 2d. courant, et à la somme de £102 5s. 10d. sur les voyages d'en haut, entre le 2 et le 13 mai, lequel jour le premier vaisseau régulier laissa Lachine pour se diriger au-dessus du port de Montréal, faisant un total de £459 19s. 0d. courant.

3.—Quelques barges légères, qui hivernèrent dans l'extrémité la plus reculée du canal Lachine, partirent entre le 2 et le 3 ; quelques-unes d'entr'elles firent le voyage suivant le temps du contrat, et d'autres furent détenues par l'accumulation des glaces sur le lac St. Louis.

4.—Nous espérons que les honorables commissaires feront faire un examen convenable de ces faits, et nous avons la confiance que quand il se fera une enquête

sur le temps perdu dans les différents canaux par la négligence des maîtres des goëlettes et des barges, ils ne seront pas étonnés de voir que nous sommes en avant du temps du contrat, et pour les voyages d'en haut et d'en bas.

5.—Maintenant, nous sommes convaincus que cette accusation, de même que la première, est une erreur de la part du surintendant, attendu que, suivant notre opinion, nous ne sommes pas tenus de maintenir la ligne en bon ordre de fonctionnement avant que les canaux ne soient ouverts au commerce.

6.—Nous attirons maintenant votre attention sur l'état du temps respectivement; par exemple, l'état du tableau des heures fait voir que dans beaucoup de cas où le départ de Lachine, et l'arrivée du vaisseau n'ont pas exécuté le temps du contrat, il y a cependant un montant considérable contre le temps de ces vaisseaux.

Nous avons condensé quelques uns de ces cas pour votre considération, savoir :—

Nom du vaisseau	Départ.	Arrivée.	Amendes imposées.
Barge Wm. Ford.....	2 Mai	6 Mai	£3 13 0
“ Energy	22 “	26 “	6 15 0
Goëlette Bristol	3 Juin	7 Juin	5 6 11
“ Western.....	5 “	9 “	1 2 0
Barge Dauntless	5 “	9 “	7 11 11
Goëlette Caledonia.....	7 “	11 “	3 7 6
Barge Liffey	3 “	11 “	3 18 9
“ Advance	9 “	13 “	11 5 0
Goëlette Schickeluna	9 “	13 “	7 17 6
Fortitude.....	12 “	16 “	1 13 9
Scotland	17 “	23 “	
Barge Billow	19 “	25 “	
Goëlette Concord.....			
Barge Wm. Henry			
“ Caroline			

£52 13 4

Vous verrez par cet état que la somme de £52 13s. 4d. est une véritable surcharge; la dernière somme de £122 6s. provient des vaisseaux détenus deux jours entiers à Lachine, par la brume, et lorsque l'auteur du présent écrit fut informé du véritable état des choses à Lachine, il s'y rendit et fit trois voyages entre Lachine et Beauharnois, avec la boussole, afin de faire passer ces vaisseaux.

11.—Nous ne nous occuperons pas de vous présenter des remarques détaillées sur les voyages en descendant, mais nous nous contenterons simplement de vous renvoyer aux cas des barges “ Dauntless ” et “ Advance ”. La “ Dauntless ” partit de Kingston le 1er juin et arriva au port de Lachine le 15, exactement une heure en avant du temps du contrat; cependant, on trouve dans l'état du surintendant une amende de £20 16s. 2d. courant, et “ l'Advance ” partit d'ici le 17, et arriva à Lachine le 20 courant, suivant le temps du contrat, cependant il y a contre elle une amende de £8 3s. 2d. courant.

12.—Nous laissons maintenant cette affaire entre les mains des commissaires, sachant qu'ils nous rendront pleine justice.

13.—Qu'il nous soit permis, en terminant, de dire que nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer de l'assistance cette année, sans compter les vents violents, l'accident survenu au canal Welland et la maladie qui sévissait,

toutes ces causes ont considérablement contribué à nous empêcher d'accomplir le service d'une manière aussi satisfaisante que nous l'avions désiré.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
 THOMAS A. BEGLY, écuyer, Votre obéissant serviteur,
 Secrétaire des travaux publics, Québec. THOMAS MAXWELL et Cie.

No. 43.

(Copie.)

MONTREAL, 2 septembre 1854.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport pour le mois d'août, avec ensemble la liste des paiements et le compte des dépenses. Je prends aussi la liberté de vous transmettre une pétition, présentée au conseil à la chambre de commerce, et faite par les *principaux opposants* au système actuel du bonus du gouvernement, indiquant dans le passage souligné un changement total dans ses vues contre ce principe.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,
 T. A. BEGLY, écuyer, (Signé,) GEORGE PLATT,
 Secrétaire des travaux publics. Surintendant de la ligne des remorqueurs.

(Copie.)

MONTREAL, 31 août 1854.

Monsieur,—Les précédents rapports que j'eus l'honneur de mettre devant les honorables commissaires ont été faits pendant une saison remarquable par la grande activité dans tous les départements du commerce, et plus particulièrement celui du commerce d'expédition et maritime par l'intérieur; mais le rapport pour le présent mois doit nécessairement être dénué d'intérêt, à cause de la cessation presque entière des affaires; la baisse habituelle à cette saison dans le commerce du pays, la diminution dans le nombre des billets de passe émis durant ce mois, comparés au mois précédent en sont des preuves suffisantes. On a pris avantage de cette baisse commerciale pour réparer les bateaux remorqueurs, tel qu'exigé, afin de les avoir pour les opérations de l'automne. Etant sur le point de visiter la ligne de nouveau, j'ai l'espoir que je serai en état d'obtenir de l'entrepreneur les informations nécessaires pour me permettre de faire rapport de tous les billets de passe émis jusqu'au 1er août, et qui ont été obtenus pour être complétés, tel qu'énoncé dans le rapport pour juin, en date du 1er juillet 1854, si non, je ferai un rapport d'après l'état dans lequel ils pourront se trouver, laissant l'affaire entre les mains des honorables commissaires qui la décideront avec la rigueur qu'ils jugeront à propos. Comme une session du parlement doit prochainement avoir lieu, je désire attirer l'attention des commissaires sur la dernière partie de mon rapport pour mai (en date du 8 juin 1854), dans lequel je fais voir la nécessité d'adopter et de mettre en force quelque mode d'imposer des amendes et de régler les pertes et les dommages éprouvés par les parties à raison de retard, etc., et pour arriver à ce but, je suggère respectueusement qu'on accorde au gouverneur en conseil les mêmes droits judiciaires dans les affaires de la ligne des remorqueurs, que ceux exercés dans les affaires de canaux et les autres affaires publiques. En terminant, je désire mentionner que j'ai (malgré le choléra) surveillé la ligne autant que possible, mais je trouve que ceux qui voulaient en premier lieu (sous le secret) entreprendre la tâche désagréable d'envoyer des informations, ne s'en sont plus occupés; cette considération fait naître dans mon esprit l'idée de suggérer aux honorables commissaires d'adopter un système par lequel on paierait pour les informations relatives aux contraventions au contrat, sur les divers endroits de la ligne.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,
 T. A. BEGLY, écuyer, (Signé,) GEORGE PLATT,
 Secrétaire des travaux publics.

No. 44.

(Copie.)

MONTRÉAL, 11 septembre 1854.

Monsieur,—En réponse à la vôtre du 6 du mois courant, me demandant de vous envoyer un projet des arrangements et des réglemens projetés relativement au service du bateau remorqueur mentionné dans ma lettre du 29 août dernier, je désire recommander que le "New Canada" et le "Mazeppa," nommés dans le contrat, soient renvoyés comme bateaux régulièrement stationnés, qu'ils soient remplacés et que la ligne soit organisée comme suit :—

Le "Gildersleeve" entre le canal Lachine et Beauharnois; le "Sir Charles Napier" entre l'extrémité supérieure du canal Beauharnois et l'extrémité inférieure du canal Cornwall.

Le "Traveller" et le "Old Canada" entre Dickenson's Landing et Prescott.

Le "Charlevoix" et "America" entre Prescott et Kingston. Le "Canada" et le "Mazeppa" devront être remplacés par un remorqueur d'un bon pouvoir, pour agir comme surnuméraire le long de la ligne, pour se partager en cas de tempête un remorquage trop considérable de bateaux, pour aider à remorquer, soit des remorqueurs stationnaires, ou des vaisseaux qui pourront échouer à la suite de tempêtes ou dériver par la force des rapides, etc. Je désire aussi respectueusement suggérer, qu'il soit donné instruction aux gardiens d'écluses, aux diverses stations, en haut ou en bas du canal, nommées dans les billets de passe, de ne pas laisser passer aucun vaisseau sans entrer exactement et correctement le temps dans des billets de passe.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) GEO. PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, travaux publics.

No. 45.

(Copie.)

MONTRÉAL, 20 septembre 1854.

Monsieur,—Tel qu'ordonné dans votre lettre en date du 8 septembre courant, portant le numéro 16,035, je prends respectueusement (après avoir examiné les lettres numéros 32,512 et 23,504, de T. Maxwell et Cie.) d'observer relativement à la lettre No. 23,512, (en réponse au premier paragraphe) que l'entrepreneur doit savoir que son contrat pour remorquer des vaisseaux n'est valide qu'entre les ports de Lachine et Kingston et *vice versa*. Qu'il pourvoit "à ce que des remorqueurs soient placés sur le fleuve St. Laurent dans le but de remorquer des vaisseaux" et autres bâtiments, entre Lachine et Kingston "sur le dit fleuve."

Que les billets (non les billets de passe) dont il parle, sont des bons ou des billets de remorquage émis à Montréal sur paiement des droits de remorquage à l'agence de l'entrepreneur, pour être présentés à Lachine par les maîtres des vaisseaux, afin de donner droit au propriétaire de faire remorquer son vaisseau suivant la distance pour laquelle il a payé, et en autant que possible (étant numérotés) afin de lui donner sa place dans le remorquage, et que les billets de passe pour le voyage en montant sont émis à Lachine seulement, endroit où, d'après le contrat, le remorquage commence, et où, quand les vaisseaux sont prêts à partir, le temps et la date sont entrés, où comme c'est plus généralement le cas, ces billets sont remplis par le commis après le départ du remorqueur et quand il est en route, et délivrés après à chaque maître de vaisseau à la station inférieure du canal Beauharnois; aussi, que les vaisseaux complétant leur voyage en descendant à Lachine et que le temps et la date de ces billets de passe sont entrés là, vu que c'est le terminus. Ainsi donc, l'entrepreneur a eu tort d'émet-

tre que la clôture du canal Lachine affecte en quelque manière que ce soit, soit le départ ou l'arrivée des vaisseaux, ou l'entrée de la date et du temps dans les billets de passe; son objection, en conséquence, tombe dans le néant, en autant qu'elle ne se rattache en rien au contrat et à l'amende imposée, et conséquemment l'excédant du temps indiqué dans les billets de passe rapportés.

(En réponse au second paragraphe)—Qu'en conséquence de ce que l'entrepreneur, par ignorance ou par négligence, a affirmé que la clôture du canal Lachine affectait le temps des vaisseaux, son assertion touchant le retard des goëlettes "Caroline Marsh," et "Freeman," dans la première partie de ce paragraphe, tombe dans le néant, pour les raisons énoncées dans mes observations qui précèdent, de même que la dernière partie de ce paragraphe pour la même raison.

(En réponse au troisième paragraphe)—Que cette clause ne semble pas exiger une réponse spéciale, attendu qu'elle ne contient que des assertions de montants chargés, destinés à corroborer des parties des rapports des billets de passe.

(En réponse au quatrième paragraphe)—Que par le rapport des billets de passe en montant, il appert que le "Mammoth" est le seul vaisseau (parmi ceux partis ou le deux et le trois) qui fit tout le voyage suivant le temps du contrat. Quant à ceux déclarés avoir été retardés par les glaces sur le lac St. Louis, j'ai découvert, après avoir demandé des informations à ce sujet aux maîtres et aux équipages de ces vaisseaux, et aux personnes employées sur les canaux, qu'ils n'ont éprouvé aucune cause suffisante de retard par les glaces sur le lac et la rivière; ainsi il ne paraît pas exister d'excuse ou de raison suffisante dans cette assertion pour mettre les amendes de côté.

Les serviteurs de l'entrepreneur aidant à remplir les billets de passe, et ils entrent toujours dans la colonne des remarques (quoique sans soin, sans jugement et d'une manière imparfaite,) leurs objections et leurs plaintes, de sorte que la charge de la preuve (de toute chose qu'il peut affirmer contrairement aux faits énoncés dans les billets de passe) retombe sur l'entrepreneur. Il ne peut pas apporter en témoignage l'entrée de certaines choses qui arrivent à une distance, et il doit (comme tous les autres) attendre la fin de chaque voyage, et puis ses informations principalement dans les billets de passe.

(En réponse au 5^{me} paragraphe)—Qu'il serait bien à désirer que les honorables commissaires fissent faire une enquête et un examen des retardements et de leurs causes, occasionnés par les vaisseaux passant à travers les canaux, lors de cette enquête, si les gardiens d'écluses, les commis et les autres étaient intéressés, on pourrait obtenir un état complet des faits qui sont actuellement tenus cachés, parce que chaque partie intéressée sent qu'elle se compromettrait en procurant des informations sans ordre de le faire. On verrait alors (indépendamment des protêts) que non seulement il y a eues des retardements suffisants, etc., pour justifier l'imposition des amendes, mais qu'il devrait y avoir des pénalités très fortes pour les contraventions. Les informations verbales données jusqu'à ce jour par les gardiens d'écluses sont que, le plus généralement, les vaisseaux font toute la diligence possible pour passer à travers les canaux. Ceci apparaîtra en référant aux billets de passe rapportés, tout en tenant bon compte du temps pour le tirant d'eau, la largeur du bau, l'état du vent et le nombre de chevaux employés au halage. Le temps employé est de 6 à 12 heures dans les canaux de Beauharnois et de Cornwall. Les officiers des bateaux remorqueurs prennent soin de prendre note de tout exactement dans les canaux. Le temps requis et qu'on devrait accorder aux vaisseaux pour passer à travers les canaux, une fois réglé, ce serait un moyen de prévenir tout retardement à l'avenir, et les canaux ne devraient pas être responsables du retardement "à moins (comme d'après la clause 11) que tels vaisseaux ou vaisseau ne soient retardés pendant un temps à travers les canaux, ou quelques-uns ou l'un d'eux."

(En réponse au 6^{me} paragraphe)—Que les copies annoncées des lettres feront voir jusqu'à quel degré les canaux ont été fermés ou ouverts au commerce durant cette saison; et on devra remarquer (comme une admission importante,) que dans le 6^{me} paragraphe, l'entrepreneur admet, en termes suffisamment clairs, que sa ligne n'est pas dans un ordre de fonctionnement efficace. Il dit: "Nous ne sommes pas tenus, dans notre opinion, de conserver la ligne en ordre de fonctionnement efficace avant que les canaux ne soient ouverts au commerce." Il vient d'être démontré jusqu'à quel point il est justifiable en disant que les canaux ont été fermés au commerce. En ma qualité de surintendant, je puis démontrer, j'ose le croire, que "toute négligence de la part des maîtres des vaisseaux," ou tout retardement en passant les canaux n'est pas plus "une erreur que les retardements impardonnables de la ligne des remorqueurs aux termini des canaux."

(En réponse aux 7^{me}, 8^{me} et 9^{me} paragraphes)—Que comme les billets de passe (en partie faits par les propres officiers de l'entrepreneur) sont la preuve de tous les divers voyages, ses assertions au contraire devraient être prouvées. Que tout retardement causé par la ligne des remorqueurs, à l'un ou l'autre des termini de la route, affecte et dérange tout le voyage, et ces retardements aux termini ne devraient pas être considérés comme inclus, parce que les billets de passe (comme cela a déjà été démontré) sont suivant la règle générale, remplis au temps du départ ou après. L'entrepreneur en faisant "trois voyages entre Lachine et Beauharnois avec la boussole," en a agi ainsi afin de faire parvenir ces vaisseaux, vu que cela était devenu nécessaire à raison de la confusion de la ligne; il n'y aurait pas eu de nécessité de faire ce voyage si l'officier du remorqueur à vapeur eut fait trois voyages par jour au lieu de s'y opposer. Je regrette de ne pas avoir les billets de passe en ma possession, autrement j'aurais offert plus de détails, mais je désire renvoyer les honorables commissaires à ces billets. Je ne crois pas cependant qu'il y ait de surcharges de prouvées.

(En réponse aux 10^{me}, 11^{me} et 12^{me} paragraphes)—Que le rapport des amendes (pris des billets de passe) démontre que les amendes imposées sur le "Dauntless" et "L'Advance," sont correctes. Le "Dauntless" partit de Kingston le 13 juin et arriva à Lachine le 18, et non le 15; il est également dans l'erreur à l'égard de "L'Advance." Ces billets de passe étant en la possession des honorables commissaires, je ne pourrais les croire plus véridiques que les rapports, que je crois être corrects, vu qu'ils ont été inspectés avant d'être envoyés.

(Et en réponse au 13^{me} paragraphe)—Que cette saison n'a pas été considérée comme ayant été extraordinairement orageuse, mais au contraire, sereine et calme. La difficulté "à se procurer de l'aide" n'était pas apparente, vu qu'il y avait le même nombre d'employés dans tous les bateaux. "L'accident survenu au canal Cornwall" ne dura que deux jours, comme on le verra par la copie ci-annexée de la lettre du surintendant de ce canal, et ne pouvait pas être une grande excuse pour les retardements de toute la dernière saison. En terminant, je désire remarquer que les assertions faites sont loin d'être des faits, particulièrement ceux qui se rattachent à la fermeture des canaux.

Que la simple assertion de "négligence des maîtres" de vaisseaux en passant les canaux, etc., n'est pas prouvée. Qu'une assertion, une fois qu'elle est erronée, empêche qu'on en accepte d'autres sans preuve, et que dans les billets de passe rapportés il y a eu des déductions raisonnables de faites, qui laissent les portions douteuses (s'il y en avait) à la décision des honorables commissaires, comme de droit, en vertu de la 17^{me} clause du contrat. Finalement, quoique le montant des amendes puisse rencontrer la désapprobation de l'entrepreneur, cependant, ces amendes sont justement méritées, particulièrement quand on considère que des remontrances verbales et des protêts notariées n'ont pas eu

l'effet d'empêcher les répétitions des contraventions, et si des fortes amendes eussent pu être prélevées pour contraventions au contrat, ainsi que pour les délais, le montant aurait été énorme mais mérité. Il ne peut que se blâmer lui-même; et il est à espérer qu'à l'avenir on ne négligera pas la prospérité publique, et qu'on verra cesser la nécessité de dresser des protêts et d'imposer des amendes.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis,

(Signé,) GEO. PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs, haut du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Trav. Publics.

(Copie.)

BUREAU DU CANAL LACHINE.

MONTRÉAL, 16 septembre 1854.

Monsieur,—En réponse à votre demande de cette date, relativement aux canaux de Lachine et Beauharnois, j'ai à vous informer que ces canaux n'ont pas été fermés et que la navigation n'a pas été interrompue, pour plus longtemps que deux ou trois heures durant la présente saison.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN G. LIPPELL,

Ingénieur surintendant.

GEORGE PLATT, écuyer,
Surintendant de la ligne des remorqueurs,
Haut du St. Laurent.

(Copie.)

CORNWALL, 18 septembre 1854.

Monsieur,—En réponse à la vôtre du 16 courant, me demandant de vous informer si la navigation du canal Cornwall a été interrompue durant cette saison, et si c'est le cas, combien de fois :

La navigation du canal Cornwall a été fermée pendant deux jours seulement, et cela pendant qu'on mettait de nouvelles portes à l'écluse No. 19, à la place de celles qui avaient été brisées par le steamer John Gartshore, le 20 mai dernier.

Je suis, monsieur,

Votre très dévoué,

(Signé,) D. A. McDONALD,

Surintendant.

GEORGE PLATT, écuyer,
Surintendant de la ligne des remorqueurs.

No. 46.

(Copie.)

MONTRÉAL, 20 septembre 1854.

Monsieur,—En réponse à la lettre de T. Maxwell et Cie, No. 23,504, en date du 1er septembre courant, je dois vous dire (en réponse au 1er paragraphe) que le nombre de protêts et d'obligations verbales faits relativement aux stations des divers remorqueurs à vapeur n'a jamais eu l'effet d'apporter de remède, et quoique le changement fut avantageux au commerce, cependant le commerce, à raison du changement survenu au Gildersleeve et à son capitaine, qui leur est bien opposé, ne fut pas si grand qu'on l'avait anticipé, et le changement aurait dû se faire en forme, et tel que pourvu dans le contrat, dont j'ai dûment expliqué l'opportunité et la nécessité à l'entrepreneur et à d'autres personnes.

(En réponse au 3me. paragraphe)—Qu'immédiatement après la nomination d'un surintendant, une entrevue et une conversation eurent lieu avec l'entrepreneur, qui, sur injonction stricte d'observer le contrat, promit de s'y conformer, quel sera l'effet du protêt signifie sur ses actes futurs? Si l'entre-

preneur eût apporté toute la considération convenable à ce sujet comme se rattachant à la prospérité publique, et non pas comme une occasion d'offenser le surintendant, il aurait mieux satisfait le public, et n'aurait pas payé un montant si considérable d'amendes.

(En réponse au 4me paragraphe)—Que les changements répétés des remorqueurs d'une station à une autre, la difficulté et les délais survenus pour s'être servi des remorqueurs Little Canada et Traveller, etc., pour remorquer des trains de bois, et transporter le fret, furent les principales causes pour lesquelles on ne put pourvoir à l'augmentation du commerce ; cependant la 3me et d'autres clauses du contrat pouvoient au remorquage de tous les vaisseaux et autres bâtiments durant les années 1853, 1854, 1855.

(En réponse au 5me paragraphe)—On doit chercher la réponse à ce paragraphe dans les contraventions répétées du contrat, et dans le mécontentement trop généralement exprimé par le commerce à cause des délais ; aussi dans l'admission " qu'en plaçant ces steamers aux stations entre Cornwall et Lachine, c'étoit se mettre en contradiction avec la lettre et l'esprit du contrat ;" si l'entrepreneur connaissait si bien la lettre du contrat, pourquoi ne l'a-t-il pas mis à exécution dans toute son intégrité ? J'espère que les honorables commissaires imposeront, dans tous les cas, le montant entier des amendes, pour par ce moyen assurer, si c'est possible, la prospérité de la ligne des remorqueurs.

(En réponse au 9me paragraphe)—Que l'entrepreneur fait une admission importante " qu'ils n'ont tous été remorqués suivant le temps du contrat " et " jusqu'à ce jour personne n'a réclamé de nous aucune somme ou compensation pour retardement, ni dans le voyage en montant ni dans celui en descendant," quant à la compensation, il n'en a peut être pas été prouvée, mais avis de réclamations pour délai avant le 1er septembre courant m'ont été donnés par des expéditeurs distingués et par d'autres personnes, mentionnant que si leurs réclamations pour délai et dommage n'étaient pas réglées sans délai, plainte par écrit serait faite aux honorables commissaires. Les maîtres et les propriétaires peuvent ne pas avoir demandé compensation, mais la principale cause, comme on me l'a expliquée, était la difficulté de retenir leurs témoins durant les procédures si longues d'aujourd'hui, et le défaut de procédé sommaire, choses qui m'ont été très souvent répétées. Les maîtres et les propriétaires ont exprimé un sentiment bien différent que celui " qu'ils étaient convaincus que nous (la ligne de remorqueurs) avons fait tout ce qui pouvait être fait pour faire le " voyage," un exemple de cela, c'est le cas du propulseur à vapeur Oxford, et autres.

(En réponse au 10me paragraphe)—Si on doit faire un prêt à l'entrepreneur de la ligne des remorqueurs, on devra se rappeler que les bateaux remorqueurs actuels sont très vieux et ne conviendront pas longtemps au service de la ligne et à son accroissement ; ils étaient autrefois des bateaux de passagers, et on les emploie actuellement à remorquer, chose qui ne rapporte jamais davantage. L'entrepreneur doit savoir que la seule manière de faire face aux demandes d'un commerce d'expédition par l'intérieur qui s'accroît rapidement, et de contenter le public, doit être de ne pas conserver de remorqueurs détériorés, mais d'avoir des bâtiments nouveaux et puissants spécialement adaptés au remorquage, et de les placer sous l'administration de quelque personne consciencieusement déterminée à mettre à exécution le contrat dans son véritable sens et dans toute son intégrité.

Le tout respectueusement soumis,

(Signé,) GEO. PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs,

Haut du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Trav. Publics.

No. 47.

(Copie.)

MONTRÉAL, 26 septembre 1854.

Monsieur,—Ci-incluse est la copie de la lettre que j'ai reçue hier, et que je soumetts pour une réponse prompte. J'ai, *ad interim*, pris l'initiative en protestant pour contravention au contrat. J'inclus aussi dans la présente la copie d'un autre protêt servi, lequel, avec le protêt ci-dessus et d'autres en perspective qui seront rapportés à la fin du mois, serviront à faire voir jusqu'à quel point l'entrepreneur remplit ses promesses et exécute son contrat dans son véritable esprit et dans son véritable sens.

Je suis, avec considération,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

GEORGE PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs,

Haut du St. Laurent.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Trav. Publics.

(Copie.)

MONTRÉAL, 22 septembre 1854.

Cher monsieur,—Dans le contrat entre T. Maxwell et les commissaires des travaux publics, pour remorquer les vaisseaux sur le haut du St. Laurent, nous trouvons le paragraphe suivant :—

“ Le bateau placé sur la route entre le canal Beauharnois et Cornwall fera un voyage par jour, savoir, un voyage par jour depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'à l'extrémité inférieure du canal Cornwall, en revenant au canal Beauharnois.” Notre barge Minna, dans son dernier voyage en bas, arriva à Cornwall de bonne heure dans l'après-midi du 14 courant, et fut retenue 24 heures faute d'un remorqueur, le voyage requis n'ayant pas été fait par le remorqueur à vapeur, et le capitaine alléguant comme excuse qu'il n'y avait qu'un bâtiment à remorquer et que cela ne valait pas la peine de faire le voyage. Nous prenons en conséquence la liberté de vous faire cette plainte et désirons savoir quelle compensation nous obtiendrons pour le retard auquel notre bâtiment a été exposé.

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

H. JONES et Cie.

GEORGE PLATT, écuyer,
Surintendant des remorqueurs.

No. 48.

(Copie.)

MONTRÉAL, 30 septembre 1854.

Monsieur,—Permettez-moi de vous adresser quelques remarques à propos des billets de passe non rapportés à venir au 31 juillet 1854, et qui ont été retardés dans leur complétion.

Ces billets de passe ont été complétés à l'exception de 49. Je m'attendais bien à vous les transmettre avant ce jour, mais je n'ai pu obtenir les informations nécessaires que de temps à autre, suivant que l'occasion s'en présentait. J'eus une entrevue avec l'entrepreneur à ce sujet, et lui écrivis aussi, comme il appert par les copies des lettres ci-jointes, et il m'envoya le memorandum ci-inclus, qui est une copie de celui que je lui avais envoyé. Je croyais fermement qu'il était correct, mais après examen, je m'aperçus que tel n'était pas le cas. Dans quelques cas le temps qui est nommé fait voir que des vaisseaux sont arrivés à Kingston avant d'avoir laissé Prescott. Par exemple dans le cas du "Freeman," (en montant, le 14 mai, 7 A. M.) d'après son memorandum ce vaisseau paraît être arrivé à Kingston le 18 mai à midi, tandis que par le billet de passe (qui porte les signatures des officiers du remorqueur) il appert qu'il a été pris en remorque à Prescott le 19 mai, 4 P. M. Ainsi il doit être arrivé à Kingston 28 heures avant d'être parti de Prescott. En faisant un examen plus minutieux, on verra par ce qui y est écrit en crayon (tel que pris du journal du capitaine Couvrette du "Charlevoix," le seul record duquel on puisse prendre des informations exactes dans un pareil cas) qu'il fut laissé à Prescott, de sorte que nous avons trois comptes rendus qui se contredisent mutuellement. De plus, les billets de passe (signés comme susdit) du "Sinbad" et du "Christina" font voir que ces vaisseaux ont été pris en remorque à Prescott le 17 mai, à 8½ A. M., tandis que le memorandum de l'entrepreneur fait voir qu'ils ont été laissés à Prescott; mais pour abrégé un récit qui serait bien fatigant pour eux si on le continuait, je prends la liberté de renvoyer les honorables commissaires aux billets de passe eux-mêmes, dans lesquels l'écrit en encre rouge, au bas, indique le temps comme pris du memorandum de l'entrepreneur, et l'écrit au crayon dans quelques uns d'eux indique le temps pris des journaux du capitaine Couvrette du "Charlevoix" et d'Hanigan de "l'America." Afin de compléter autant de billets de passe que possible, j'ai considéré les marques au crayon comme étant correctes, parce qu'elles étaient entrées dans les journaux. Je désire suggérer qu'il serait bon de savoir de quelle source l'entrepreneur a obtenu les informations qui se trouvent dans son memorandum. Il est bien difficile de connaître le véritable temps, parce que les signes (A. M., P. M., M., et M. N.) ne sont pas bien compris par les officiers de l'entrepreneur, les gardiens d'écluses, ou les maîtres de vaisseaux, chose à laquelle on pouvait remédier en en donnant l'explication au bas du billet de passe.

On peut rarement se fier aux remarques insérées dans les billets de passe, parce que plusieurs de ses remarques sont fondées sur des oui-dire et non sur des faits arrivés à la connaissance de témoins oculaires. Des remarques sur les occurrences du voyage en montant sont écrites dans les billets de passe du voyage en descendant (voir celui du Globe, parti de Kingston le 7 août, à 6½ P. M.) et *vice versa*. Il y a des remarques qui sont bien incertaines, et qui dans la suite ne peuvent pas être positives, parce qu'il n'existe pas de record de route tout le long de la ligne. Dans un grand nombre des billets de passe, dans lesquels se trouvent des compte rendus inexacts, j'ai fait le calcul des heures, et la déduction, quoique l'entrepreneur fut tenu d'indiquer et de prouver le temps exact. Dans d'autres je n'ai pas fait de déductions, parce que les diverses causes de retardement ont été insérées sans les causes originaires. Ainsi, en supposant que le remorqueur de la station de Lachine et Beauharnois n'eut fait qu'un seul voyage au lieu de deux à un certain jour, et que des vaisseaux soient retardés en conséquence, il arrive fréquemment des circonstances dans ces cas sur la route qui n'auraient pas eu lieu (tel que la brume, le vent, etc., etc.) s'ils n'eussent pas été retardés par l'irrégularité du remorqueur à vapeur. Un semblable retardement doit décidément retomber sur l'entrepreneur.

Je prends la liberté de vous transmettre deux copies de protêt, accompagnant celui-ci, contre des billets de passe en montant, dont 65 complets et 29 incomplets; et ceux en descendant, dont 69 complets et 20 incomplets.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Tout à vous,

(Signé,)

GEORGE PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs, Haut du St. L.

A Thomas A. BEGLY, Ecuyer,
Secrétaire, Travaux Publics.

No. 49.

(Copie.)

MONTRÉAL, 5 octobre 1854.

Monsieur,—J'ai reçu ce matin la vôtre d'hier, le 4 courant, avec des billets de passe, quelques-unes (mais pas toutes) des copies de protêts, plaintes, etc., et en réponse, je désire vous informer que je consens à mettre à exécution le mode adopté par les honorables commissaires, pour régler les amendes contre l'entrepreneur, au moyen de la nomination d'arbitres, de sorte que les amendes, en détail, seront examinées et établies.

Je suis, avec respect, etc.,

(Signé,)

GEO. PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire, Travaux Publics.

No. 50.

(Copie.)

MONTRÉAL, 15 octobre 1854.

Monsieur,—Ci-incluse est la copie de William Ford, junior, que j'ai reçue le 7, et à laquelle j'ai répondu le même jour, mais je n'ai pas encore reçu sa réponse; comme le sujet de cette lettre diffère en principe et en pratique de celles qui m'ont été communiquées, je prends la liberté de vous demander de la renouveler à leur approbation ou à leur désapprobation.

J'ai reçu des billets de passe pour octobre et novembre, et je vais en faire des feuilles d'amendes.

Je suis, avec respect,
Votre, etc.,

(Signé,)

GEO. PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs, Haut du St. L.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire.

(Copie.)

MONTRÉAL, 3 décembre 1854.

Cher monsieur,—Je suis allé à Québec il y a quelques jours, et je me rends actuellement chez moi. J'aurais bien resté ici pour vous voir, si je ne craignais de manquer le bateau d'Ogdensburgh, ce qui n'est pas agréable à cette saison de l'année. Pendant que j'étais au bureau des travaux publics, en conversation avec l'assistant commissaire Killaly, il fut suggéré que vous et nous pourrions régler cette affaire des amendes nous-mêmes, en autant que vous y êtes intéressé, au lieu de recourir à l'arbitrage dont il avait été parlé : si je ne me trompe pas, je crois que les commissaires préfèrent ce mode d'arrangement. Voulez-vous écrire soit à la compagnie ou à moi-même une ligne à ce sujet ?

Tout à vous,

(Signé,)

WM. FORD, Junior.

G. PLATT, écuyer,
Montréal.

No. 51.

(Copie.)

MONTRÉAL, 19 décembre 1854.

Monsieur,—Ci-incluses sont les feuilles d'amendes se montant à £511 19s. 4d. Ces feuilles, comme celles que je vous ai envoyées auparavant, renferment des blancs par absence de tonnage, etc. Vous verrez quelle difficulté on a à se les procurer, quoique des rapports hebdomadaires aient été demandés. Il y en a un du mois de juillet.

Je suis, monsieur,
Votre, etc.,

(Signé.)

GEORGE PLATT,

Surintendant de la ligne des remorqueurs, Haut du St. L.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire.

AMENDES IMPOSÉES SUR LA LIGNE DES REMORQUEURS (EN DESCENDANT), NOVEMBRE 1854.

NOMS DES VAISSEAUX.	D'où.	Départ.		Dans quelle direction.	Arrivée.		Tonneaux.	T'out le voyage, (heures).		Dédaction de		Temps du contrat excède, (heures).	Amende par heure.		Sommes, total.			Remarq.
		Jour.	Heure.		Jour.	Heure.		Temps du contrat.	Délat ne comptant pas.	s.	d.		£	s	d.			
Lucinda.....	Kingston	1 nov.	9½ P.M.	Lachine	5 nov.	2 P.M.	140	88½	72	2	14½	7	6	5	8	9		
Welland.....	do	1 do	9½ do	do	5 do	2 do	160	88½	72	2	14½	11	3	8	8	1½		
Fortitude.....	do	1 do	9½ do	do	5 do	2 do	250	88½	75	2	14½	11	3	8	8	1½		
Soul.....	do	3 do	5 do	do	7 do	3 do	...	94	72	...	22	10	0	11	0	0		
Trade Wind.....	do	3 do	5 do	do	7 do	3 do	140	94	72	...	22	10	0	11	0	0		
Resolute.....	do	8 do	5 do	do	8 do	10 A.M.	300	114	72	...	43	11	3	23	12	6		
Admiral.....	do	8 do	5 do	do	7 do	3 P.M.	136	94	72	...	22	10	0	11	0	0		
Ida.....	do	4 do	7½ do	do	9 do	4 do	160	116½	72	...	44½	11	3	25	0	7½		
Nonsuch.....	do	4 do	7½ do	do	10 do	6 do	...	142½	72	...	70½	5	0	11	2	6		
Jane.....	do	4 do	7½ do	do	9 do	4 do	40	116½	72	...	44½	7	6	5	8	9		
Niagara.....	do	4 do	7½ do	do	8 do	10 A.M.	100	86½	72	...	49	8	9	21	8	9		
Erie.....	do	5 do	5 do	do	10 do	6 do	124	121	72	...	49	7	6	3	0	12		
Lord Seaton.....	do	5 do	8 A.M.	do	8 do	10 A.M.	74	74	72	...	2	6	3	0	12	6		
Constant.....	do	5 do	12 M.	do	8 do	10 A.M.	108	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Shickluna.....	do	7 do	3 P.M.	do	10 do	6 P.M.	200	75	72	...	8	11	3	1	13	9		
Elk.....	do	7 do	3 do	do	11 do	5 do	162	98	72	...	26	11	3	14	12	6		
Défiance.....	do	8 do	7½ do	do	13 do	3½ do	300	116	72	...	44	11	3	24	15	0		
Scotland.....	do	10 do	6 do	do	16 do	8½ A.M.	122	134½	72	9	53½	8	9	23	8	1½		
Petrel.....	do	10 do	3 A.M.	do	15 do	9½ do	...	126½	72	30	24½	...	...	...	...	...
Queen.....	do	10 do	3 do	do	15 do	9½ do	...	126½	72	30	24½	...	...	...	...	...
Billow.....	do	15 do	7 do	do	18 do	2 P.M.	112	79½	72	12	7½	8	9	3	5	7½		
Utahy.....	do	15 do	2 P.M.	do	20 do	4 do	218	122	72	12	38	11	3	21	7	6		
J. L. Rennie.....	do	15 do	3 do	do	20 do	4 do	113	122	72	12	38	8	9	16	12	6		
<i>Portés en l'autre part.</i>																		
													£	266	15	7½		

Voir le
billet de
passe.

AMENDES IMPOSÉES SUR LA LIGNE DES REMORQUEURS, (EN DESCENDANT,) OCTOBRE 1854.

NOMS des VAISSEAUX.	D'où.		Départ.		Dans quelle direction.	Arrivée.		Tout le voyage. (heures.)	Tonneaux.	Déduction de		Temps du contrat excédé, (heures.)	Amende par heure.	Sommes, total.		Remarq.	
	Jour.	Heure.	Jour.	Heure.		Temps du contrat.	Déla ne comptant pas.			£	s.			d.			
Pearl	28 oct.	5 1/2 P.M.	2 nov.	2 1/2 P.M.	Lachine ..	2 nov.	2 1/2 P.M.	117 1/2	112	7 1/2	13	32 1/2	8	14	4		
Emma	29 do	11 A.M.	2 do	2 1/2 do	do ..	2 do	2 1/2 do	99 1/2	112	7 1/2	6	21 1/2	6	3	14	4 1/2	
Providence	29 do	11 do	3 do	2 do	do ..	3 do	2 do	92 1/2	140	7 1/2	8	20 1/2	10	0	10	5	0
Marco Polo	30 do	5 1/2 P.M.	5 do	2 do	do ..	5 do	2 do	140 1/2	204	7 1/2	...	69 1/2	11	3	38	10	7 1/2
Briton	30 do	5 1/2 do	5 do	2 do	do ..	5 do	2 do	146	...	7 1/2	...	74	...	...	...	...	...
Victoria	30 do	12 P.M.	4 do	4 do	do ..	4 do	4 do	119 1/2	...	7 1/2	...	47 1/2	...	...	...	...	...
Allan Gilmour	30 do	5 1/2 P.M.	3 do	2 do	do ..	3 do	2 do	70	120	7 1/2	...	A temps.	...	...	...	...	...
Champion	31 do	4 do	3 do	2 do	do ..	3 do	2 do	...	...	7 1/2	...	...	...	...	...	...	...

JUILLET 1854.

Leopard	24 juillet.	4 P.M.	28 juillet.	1 P.M.	Lachine ..	28 juillet.	1 P.M.	98	170	7 1/2	...	21	11	8	11	16	8		
Total	
																£	81	10	7 1/2

No. 52.

(Copie.)

MONTRÉAL, 15 janvier 1855.

Monsieur,—Ci-inclus est le reçu en double pour £32 15s. 7d., reçus dans votre lettre du 11 janvier courant, pour salaire, etc.

Je regrette de n'avoir pas été en état de vous présenter une réponse de l'entrepreneur à ma lettre. Je suis en conséquence obligé de mettre le règlement des amendes entre les mains des honorables commissaires ; je ne sais pas si l'entrepreneur a nommé son arbitre. Je prends la liberté de renvoyer les commissaires aux quatre premières lignes de la 17^{me} clause du contrat ; et en même temps, je crains que l'entrepreneur ne fasse tout en son pouvoir, vu qu'il n'a pas reçu une portion si considérable de son bonus, pour me retarder à retirer mon quart des amendes. S'il eût été obligé de régler le tout avant de toucher des deniers j'aurais été plus heureux, et il aurait été plus prompt à régler.

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

(Signé,) GEO. PLATT.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics.

No. 53. ÉTAT DU REMORQUAGE EN DESCENDANT, OCTOBRE 1853.

DATE.	VAISSEAUX.	DE	A	Bau.	Tirant.	Milles.	Taux.		Montant.		
							s.	d.	£	s.	d.
1er octobre	Goëlette Gates.....	Kingston.....	Lachine.....	21	Pd. 8	161	8	1	9	16	93
3	do Globe.....	do.....	do.....	24	8	161	4	1	11	8	1
do	do Halifax.....	do.....	do.....	24	8	161	4	1	11	8	1
do	do Brilon.....	do.....	do.....	22	8	161	4	0	10	14	8
do	do Trade Wind.....	do.....	do.....	22	8	161	4	0	10	14	8
do	do Jacques Cartier.....	do.....	do.....	23	7	161	3	4	10	5	9
do	do No. 1.....	do.....	do.....	25	8	161	3	5	11	17	0
do	Barge Mammoth.....	do.....	Brookville.....	19	5	50	2	8	2	3	7
do	Goëlette Forwarder.....	Gananoque.....	Lachine.....	22	6	143	2	2	7	17	8
do	Barge Pearl.....	Kingston.....	do.....	19	2	161	1	5	3	16	0
do	do Forfitude.....	do.....	do.....	23	7	161	3	10	10	5	9
do	Goëlette Buchanan.....	do.....	do.....	24	8	161	4	3	11	8	1
do	do Mernaïd.....	do.....	do.....	19	7	161	3	3	8	14	5
do	do Energy.....	do.....	do.....	23	7	161	3	10	10	14	8
do	do Sorel.....	do.....	do.....	24	7	161	4	4	10	14	8
do	do America.....	do.....	do.....	23	3	161	2	3	6	0	9
do	do Advance.....	do.....	do.....	23	7	161	3	10	9	16	9
do	do Mary.....	do.....	do.....	19	5	161	2	8	7	3	11
do	do Mary.....	do.....	do.....	22	6	161	3	2	8	11	12
do	do Concord.....	do.....	do.....	24	9	161	4	4	11	12	6
do	do Isabella.....	do.....	do.....	24	9	161	4	4	11	12	6
do	do Shickluna.....	do.....	do.....	23	8	161	4	1	10	19	2
do	Barge Oregon.....	do.....	do.....	19	4	161	2	3	6	0	9
do	Goëlette Maryland.....	do.....	do.....	23	9	161	4	4	11	3	7
do	Barge Glasgow.....	do.....	do.....	23	6	161	3	0	8	1	0
do	Goëlette Ontario.....	do.....	do.....	19	9	161	4	8	12	10	5
do	Barge Dauntless.....	do.....	do.....	23	7	161	3	10	10	5	9
									254	18	1

Porté en l'autre part.

ÉTAT DU REMORQUAGE EN DESCENDANT, OCTOBRE 1853.—(Continuation.)

DATE.	VAISSEAUX.	DE	A	Bau.	Tirant. Pd. Ps.	Milles.	Taux.		Montant.			
							s.	d.	£	s.	d.	
<i>Rapporté de l'autre part.</i>												
27 octobre	Goëlette L. Cooke.	Kingston.	Lachine	24	8	6	161	4	31	254	18	1
do	Barge Paton	do	do	18	5	0	161	2	4	11	8	1
do	Goëlette C. Marsh	do	do	25	8	6	161	4	51	11	17	0
do	do	do	do	25	9	0	161	4	61	12	1	6
do	do	do	do	20	5	0	161	2	81	7	3	1
do	do	do	do	20	7	0	161	3	21	8	9	11
do	do	do	do	25	8	6	161	4	51	11	17	1
do	do	do	do	23	8	6	161	4	11	10	19	2
Total.....£												
884 19 1												

(Signé,) T. M., ET CIE,

NOVEMBRE 1853, EN DESCENDANT.

2 novembre	Barge Bruce.	Kingston	Lachine	19	6	6	161	8	01	8	1	0
do	do	do	do	19	6	0	161	2	10	7	19	1
do	do	do	do	26	9	0	161	4	81	12	10	5
do	do	do	do	21	6	0	161	8	0	8	1	0
4	do	do	do	20	8	0	161	3	61	9	7	10
do	do	do	do	23	8	6	161	4	11	10	19	2
do	do	do	do	22	8	6	161	4	01	10	14	8
do	do	do	do	19	7	6	161	3	31	8	14	5

ÉTAT DU REMORQUAGE EN DESCENDANT, OCTOBRE 1853.—(Continuation.)

do	do	do	do	23	7	0	161	3	81	9	16	9
do	do	do	do	22	8	0	161	3	61	9	7	10
do	do	do	do	22	6	0	161	3	21	8	9	11
do	do	do	do	25	9	0	161	4	81	12	16	6
do	do	do	do	24	8	6	161	4	31	11	16	8
do	do	do	do	20	6	0	161	2	11	7	12	1
do	do	do	do	19	6	0	161	2	10	7	12	1
do	do	do	do	22	6	0	161	3	10	8	9	11
do	do	do	do	23	7	0	161	3	81	9	16	9
do	do	do	do	23	7	6	161	3	10	10	5	9
do	do	do	do	19	6	0	161	2	10	7	12	1
do	do	do	do	23	7	0	161	3	81	9	16	9
do	do	do	do	20	5	6	161	2	81	12	10	5
do	do	do	do	26	8	6	161	4	51	11	17	0
do	do	do	do	25	8	6	161	4	81	9	16	8
do	do	do	do	21	8	0	161	3	81	4	13	4
do	do	do	do	24	8	0	161	1	4	11	7	12
do	do	do	do	19	6	0	161	2	10	7	12	1
do	do	do	do	19	6	0	161	2	51	8	16	0
do	do	do	do	19	6	6	161	1	3	3	16	1
do	do	do	do	23	7	5	161	3	81	9	16	8
do	do	do	do	19	6	6	161	1	3	2	18	10
do	do	do	do	23	7	6	161	3	10	10	5	9
do	do	do	do	22	6	0	161	3	31	8	9	11
do	do	do	do	19	6	6	161	3	01	8	1	0
do	do	do	do	19	5	6	161	2	81	7	3	1
Total.....£												
881 7 6												

VAISSEAUX PRIS EN REMORQUAGE ENTRE LES STATIONS.

14 octobre	Barge Brenda.	Kingston	Lachine	19	6	6	161	8	01	8	1	0
do	Barge Wm. Henry	do	do	19	5	6	161	2	81	7	3	1
<i>Porté en l'autre part.</i>												
Total.....£												
15 4 1												

VAISSEAUX PRIS EN REMORQUAGE ENTRE LES STATIONS.—(Continuation.)

DATE.	VAISSEAUX.	DE.	A.	Bau.	Tirant. Pds.	Milles.	Taux.		Montant.		
							s.	d.	£	s.	d.
	<i>Rapporté de l'autre part.</i>										
14 octobre	Barge Liffey	Kingston	Lachine	19	6 0	161	8	01	15	4 1	
15 do	Barge Avoca	do	do	18	5 6	161	2	61	7	12 2	
21 do	Barge Lord Seaton	do	do	19	8 0	161	3	57	6	14 2	
26 do	Barge Minna	do	do	19	5 6	161	2	81	9	3 4	
14 novembre	Goëlette Globe	do	do	28	8 6	161	4	17	10	10 2	
do	Barge Spey	do	do	19	6 0	161	2	101	7	12 1	
19 do	Barge Brenda	do	do	19	5 6	161	2	87	7	8 11	
24 do	Barge Liffey	Gananoque	do	19	6 6	148	3	01	7	8 0	
	Total						£38	2s.4fd	78	19 11	

(Signé,) THOS. MAXWELL et Cie.

Kingston, 21 janvier 1854.

No. 54.

(Copie.)

ÉTAT du nombre des BATEAUX A VAPEUR, avec leur pouvoir,—indiquant leur prix, le montant payé et à être payé, le montant assuré sur chacun, les conditions de la vente ou du louage pour l'année courante, 1855. Le tout étant la propriété de Thomas Maxwell et Cie., propriétaires de la ligne des remorqueurs de Kingston, Canada Ouest.

Noms des remorqueurs.	Puisseance en chevaux	Simple ou double.	Prix courant.		Montant payé.		Montant à être payé.		Montant assuré.		Prix de vente.	Louage.		Louage à part le grément.
			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		£	s. d.	
Steamer Traveller.....	94	Double	2750	0 0	1500	0 0	1250	0 0	1500	0 0	Evaluation ..	850	0 0	Grém. ext.
do Charlevoix.....	66	Simple	2400	0 0	1300	0 0	1100	0 0	1500	0 0	do	650	0 0	do
do Gildersteve.....	66	do	3400	0 0	1000	0 0	2400	0 0	1500	0 0	do	850	0 0	do
do Canada, No. 1.....	66	Double	2750	0 0	1500	0 0	1250	0 0	1500	0 0	do	750	0 0	do
do America.....	66	Simple	3500	0 0	1650	0 0	1050	0 0	1500	0 0	do	850	0 0	do
do Sir Charles Napier.....	80	do	2875	0 0	1250	0 0	1625	0 0	3000	0 0	do	850	0 0	do
do City of Toronto.....	96	Double	3500	0 0	1750	0 0	1750	0 0	1500	0 0	do	850	0 0	do
Total.....	.....	£	21175	0 0	10150	0 0	11025	0 0	12000	0 0	Evaluation ..	5650	0 0	Grém. ext.

Nous vendrons tout le fonds ci-dessus au prix d'évaluation ou au coût, ou nous le louerons aux taux ci-dessus, à part le grément ou l'assurance

(Signé,) THOS. MAXWELL ET CIE.

ÉTAT DU REMORQUAGE EN MONTANT, OCTOBRE 1855.

(Copie.)

DATE.	VAISSEAUX.	DE	A	Ban.	Tirants Pd. Pa.	Milles.	Taux.		Montant.	
							a.	d.	£.	d.
1er octobre	Barge Brenda.....	Lachine	Kingston.....	19	5	161	2	6	15	0
do	Goëlette Fortuna.....	do	Prescott.....	28	7	100	3	8	18	8
do	do Queen of the Lake.....	do	do	20	8	100	3	8	18	8
do	do Lord Seaton.....	do	Kingston.....	28	8	161	3	8	22	1
do	do Monica.....	do	do	22	7	161	3	6	21	1
do	do Oregon.....	do	do	19	6	161	3	0	18	1
do	do Minn.....	do	do	19	5	161	2	6	15	0
do	do Clyde.....	do	do	19	6	111	2	10	17	0
do	do Cantin.....	do	do	20	7	161	3	2	17	0
do	do Glasgow.....	do	do	20	6	161	3	2	19	1
do	do Caroline.....	do	do	20	7	161	3	2	19	1
do	do J. A. Hope.....	do	do	21	8	161	3	6	21	1
do	do Freeman.....	do	do	21	8	161	3	8	24	1
do	do H. W. Gates.....	do	do	25	8	161	4	4	22	1
do	do J. Hiseman.....	do	do	25	8	161	4	4	26	1
do	Berge Martha.....	do	do	21	7	161	3	4	20	0
do	Brig Halifax.....	do	do	24	8	161	4	4	25	1
do	do Fleur de Marie.....	do	do	28	8	100	4	0	20	0
do	Goëlette Globe.....	do	Prescott.....	28	8	161	4	1	24	1
do	Barge Rapid.....	do	Kingston.....	19	6	161	2	10	23	16
do	do Corsair.....	do	Canal B.....	16	6	19	2	2	2	2
do	do Iowa.....	do	do	19	5	19	2	6	3	7
do	do Patton.....	do	Kingston.....	18	5	161	2	8	14	0
do	do Mammoth.....	do	do	19	5	161	2	8	16	0
do	do Caledonia.....	do	do	20	6	161	2	8	24	16
do	Goëlette Montreal.....	do	Prescott.....	28	7	100	3	8	18	6

do	B. Bruce.....	do	do	19	6	100	3	0	15	0
do	B. Canada.....	do	Kingston.....	19	6	100	2	10	17	0
do	Goëlette Forwarder.....	do	do	22	8	100	4	2	19	1
do	do J. Cartier.....	do	do	22	8	100	4	0	24	1
do	B. Billow.....	do	do	19	8	161	2	10	22	16
do	Goëlette Trade Wind.....	do	do	22	8	161	4	4	24	11
do	do Brizon.....	do	do	22	8	161	4	0	24	1
do	B. Spey.....	do	do	19	7	161	2	10	17	0
do	B. L'Aurore.....	do	do	22	8	161	3	8	29	10
do	Goëlette Buchanan.....	do	do	28	8	161	4	1	24	11
do	do Sorel.....	do	do	20	6	161	3	8	18	1
do	do Richelieu.....	do	do	19	5	161	2	8	16	0
do	B. Wm. Henry.....	do	do	19	6	161	3	0	18	1
do	B. Mary.....	do	do	19	6	161	3	8	18	1
do	Goëlette Mermait.....	do	do	19	7	161	3	8	11	0
do	do Temperance.....	do	Prescott.....	24	7	100	4	6	20	0
do	B. Brenda.....	do	Kingston.....	19	5	161	2	2	15	0
do	B. Liverpool.....	do	do	20	7	161	3	2	25	9
do	B. Pearl.....	do	do	19	6	161	3	8	18	1
do	B. Elizabeth.....	do	Brockville.....	19	6	112	3	0	16	16
do	B. Tecarush.....	do	do	17	3	50	1	8	8	18
do	B. Oregon.....	do	Kington.....	19	6	161	0	0	18	1
do	Goëlette Omphern.....	do	Prescott.....	23	8	100	4	4	20	0
do	do Concord.....	do	Kingston.....	24	9	161	4	6	26	1
do	Barge Caroline.....	do	do	23	7	161	3	8	21	1
do	do Advance.....	do	do	28	7	161	3	8	23	1
do	do Avoce.....	do	do	18	6	161	2	10	17	0
do	Total.....	do	do	1088	.....	.....	.....	.....	.....	.....

(Signé.) THOS. MAXWELL et Cie.

Kingston, 21 janvier 1854.

No. 56.

(Copie.)

1853.

RÉCAPITULATION du REMORQUAGE fait par THOS. MAXWELL et Cie,
depuis le 1er octobre jusqu'au 30 novembre, formant 53 jours de travail.

DATE.	Vaisseaux en montant.	Vaisseaux en descendant.	Montant.		
			£	s.	d.
31 octobre 1853	53	41	1418	19	5
30 novembre do	35	41	1124	2	8
Total.....	88	82	£ 2548	1	8

(Signé,)

THOS. MAXWELL ET CIE.

THOS. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics,
Québec.

No. 57.

(Copie.)

ÉTAT du nombre de BATEAUX A VAPEUR, avec le pouvoir de chacun ;
indiquant le montant assuré et payé et à être payé le 1er janvier 1855.

NOM DES STEAMERS.	Simpl. ou doubles engins.	Force de chevaux.	Montant payé sur le Fonds.			Montant à être payé. Janvier 1855.			Montant assuré en 1854.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Steamer Sir Charles Napier..	Simple..	80	1850	0	0	875	0	0	8000	0	0
do Canada, No. 1.....	Double..	66	1200	0	0	250	0	0	1500	0	0
do Traveller.....	do	94	1300	0	0	500	0	0	1500	0	0
do Charlevoix.....	Simple..	66	1250	0	0	500	0	0	1500	0	0
do Gildersleeve.....	do	66	1250	0	0	482	0	0	1500	0	0
Total.....	.....	372	6850	0	0	2107	0	0	9000	0	0

(Signé,)

THOS. MAXWELL ET CIE.

KINGSTON, 18 novembre 1854.

No. 58.

(Copie.)

ÉTAT indiquant le SURPLUS des DÉPENSES pour faire VOYAGER et CONDUIRE SIX BATEAUX A VAPEUR de la LIGNE des REMORQUEURS, en 1854, sur 1853. Par THOS. MAXWELL et Cie.

CAPACITÉ.		Gages mensuels, 1853.	Montant.	Gages mensuels.	Montant.	Bois, 1853.	Bois, 1854.	Dépenses générales, etc., 1853.	Dépenses générales, etc., 1854.
			£ s. d.		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
6 Capitaines de remorqueurs employés.	\$40 par mois.	60	0	0	75	0	0	0	0
6 Pilotes de do	35	52	10	0	75	0	0	0	0
6 Assist. pilotes de do	20	30	0	0	52	10	0	0	0
6 Ingénieurs de do	35	52	10	0	75	0	0	0	0
6 As. ingénieurs de do	18	27	0	0	33	0	0	0	0
24 Hommes de roue de do	16	96	0	0	120	0	0	0	0
24 Matelots de do	12	72	0	0	84	0	0	0	0
24 Chauffeurs de do	14	84	0	0	108	0	0	0	0
6 Cuisiniers de do	18	27	0	0	33	0	0	0	0
6 Garçons de do	6	9	0	0	15	0	0	0	0
Total.....		510	10	0	670	10	0		
8 mois de service, depuis le 15 avril jus- qu'au 15 décembre.....	1853.	8 Fois.			8 Fois.				
Agence de Kingston et Montréal.....	1853.	£	4080	0	£	5364	10	0	0
Surplus dans les gages et salaires.....	1854.	£	875	0	£	1250	0	0	0
Total.....		£	6614	10	£	6614	10	0	0

RÉCAPITULATION.

SURPLUS.—Équipage et administ. en 1854.
do En bois do
do Dépenses générales do
do En provisions do
do En lignes de remor. do

£ s. d.
1659 10 0
1054 2 8
1465 19 7

Total.....

4179 12 0

(Signé,) THOS. MAXWELL et Cie.

KINGSTON, 12 février 1855.

No. 59.

(Copie.)

PÉTITION DE THOMAS MAXWELL, RELATIVEMENT AUX REMORQUEURS, 12 FÉVRIER 1855.

A. Son Excellence Sir EDMUND WALKER HEAD, Baronnet, 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, du Nouveau Brunswick et de l'Île du Prince Edouard, et Vice-Amiral d'iceles, etc., etc.

(En Conseil.)

La pétition de THOMAS MAXWELL, de la cité de Kingston, Maître Marinier :
Expose respectueusement :

Que le 4 avril 1853, votre pétitionnaire fit un contrat avec les commissaires des travaux publics pour cette province, pour fournir des remorqueurs dans le but de remorquer les vaisseaux et autres bâtiments entre Lachine et Kingston, sur le fleuve St. Laurent, pour la période de trois saisons de navigation, savoir : Celles des années 1853, 54 et 55, avec pouvoir aux dits commissaires de le prolonger jusqu'à sept ans.

Que par le contrat, votre pétitionnaire était obligé d'avoir six bateaux à vapeur pour l'exécution du service de remorquage, susdit, savoir :—Le "New Canada," le "Mazeppa," le "Traveller," le "Old Canada," le "Gildersleeve" et le "Charlevoix," ou autres bateaux à vapeur convenables et capables d'accomplir ce devoir d'une manière efficace, lesquels vaisseaux devaient être placés sur les routes désignées dans le contrat, ou telles autres que les commissaires choisiraient.

Que sur l'exécution fidèle des stipulations contenues dans le dit contrat, les dits commissaires convinrent de payer à votre pétitionnaire la somme de £4650, par paiement trimestriels, durant chacune des dites années. Que par une clause dans le dit contrat, il fut convenu que pour chaque heure qu'un vaisseau pourrait être retardé au-delà du temps limité dans le dit contrat pour les voyages en montant et en descendant, par le fait ou la négligence de votre pétitionnaire, ses serviteurs ou agents, certaines sommes seraient et pourraient être déduites par les dits commissaires des deniers payables à votre pétitionnaire comme susdit.

Votre pétitionnaire désire respectueusement mentionner qu'afin d'exécuter le dit contrat d'une manière efficace, et afin de donner toutes les facilités possibles au commerce, il acheta et nolisait un nombre de bateaux à vapeur, dont plusieurs sont plus puissants que ceux mentionnés au contrat, et fit des arrangements pour le paiement des deniers d'acquisition d'iceux, se reposant sur la réception ponctuelle des deniers qui devaient lui être payés par les dits commissaires, ainsi que pour le remorquage des vaisseaux durant les années susmentionnées.

Que durant la saison de navigation de 1853, votre pétitionnaire exécuta le dit contrat et reçut le paiement des commissaires de la somme à lui due en vertu d'icelui.

Que durant la saison de l'année 1854, votre pétitionnaire accomplit les services requis par le dit contrat au meilleur de son habileté, et comme il le croit, à la satisfaction des maîtres et propriétaires des vaisseaux navigant sur le fleuve St. Laurent, depuis le lac Ontario jusqu'à Lachine, et du commerce d'expédition en général, et qu'il n'existe aucune juste cause de plainte pour délai ou retardement des vaisseaux attribuable à la faute de votre pétitionnaire ou de ses serviteurs. Mais le paiement pour cette année n'a pas été fait à votre pétitionnaire aux jours et époques spécifiés au dit contrat ; et les commissaires retienn-

ment encore la somme de mille cinquante louis, comme déduction pour le retardement des vaisseaux en vertu de la clause du dit contrat ci-dessus spécifiée.

Votre pétitionnaire désire de plus mentionner, que durant la première partie de la dernière saison, un avis fut publié par les commissaires des travaux publics, à l'effet que le canal Lachine serait fermé pour être réparé durant une certaine période, et quoique cet avis fut ensuite annulé, cependant il eut un effet considérable sur le commerce de la saison, vu que les propriétaires de vaisseaux qui avaient vu cette annonce avaient pris d'autres arrangements pour leurs bâtiments.

Qu'en conséquence de la dépression générale du commerce, de la maladie qui sévissait dans les ports de mer, et sur les bâtiments sur le fleuve St. Laurent, ainsi que de l'avis ci-dessus, une baisse considérable eut lieu durant la dernière saison dans le nombre des vaisseaux navigant sur le dit fleuve, et que conséquemment votre pétitionnaire ferait les profits du remorquage d'iceux.

Que vu toutes ces circonstances, et le non-paiement des sommes d'argent ainsi dues d'après son contrat, aux jours et époques auxquels elles devenaient respectivement dues, votre pétitionnaire se trouva dans un grand embarras, et se trouva en danger de perdre plusieurs de ces bateaux à vapeur qu'il a achetés pour l'exécution du contrat, en conséquence du non paiement des versements des deniers d'acquisition.

Que votre pétitionnaire est convaincu que, placé comme il l'est, il serait incapable d'exécuter le contrat durant la saison prochaine avec l'efficacité requise, et qu'en entreprenant de le faire, il nuirait à ses propres intérêts et à ceux du public.

Que votre pétitionnaire possède actuellement huit bateaux à vapeur puissants, savoir : Le Traveller, le Charlevoix, le Gildersleeve, le Canada, No. 1, l'America, le Sir Charles Napier, le City of Toronto, et le Canada No. 2, qu'il est prêt à nolisier ou à vendre, soit aux commissaires des travaux publics, ou à toute autre personne avec laquelle il pourra entrer en arrangement, afin de maintenir sa dite ligne de remorqueurs sur le fleuve St. Laurent.

Votre pétitionnaire, en conséquence, demande respectueusement, qu'il plaise à Votre Excellence ordonner qu'on lui paie la dite somme d'argent à lui ainsi due, et qu'on le décharge de l'accomplissement ultérieur du dit contrat, à tels termes et conditions que Votre Excellence trouvera convenables.

Datée à Kingston, ce 12^{me} jour de février 1855.

(Signé,)

THOMAS MAXWELL.

No. 60.

(Copie.)

SWORD'S HOTEL, QUÉBEC, 15 février 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur, de la part de M. T. Maxwell, de Kingston, entrepreneur de la ligne des remorqueurs sur le haut du St. Laurent, de vous transmettre ci-jointe une pétition à Son Excellence le gouverneur en conseil, demandant le paiement d'une somme d'argent qui lui est due pour les services rendus aux termes de son contrat pendant la dernière saison, et demandant aussi d'être déchargé de l'accomplissement ultérieur du dit contrat.

Au soutien des allégués de la pétition, je vous transmets :—

La réponse aux protêts des surintendants de la ligne de remorqueurs ;

L'état des dépenses, des remorqueurs à vapeur de la ligne ; et

L'état du fonds—T. Maxwell et Cie.

J'ai l'honneur de vous demander la faveur de mettre ces documents devant son excellence aussitôt que vous le pourrez.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,)

THOS. KIRKPATRICK,
de Kingston.

L'hon. F. LEMIEUX,
Commissaire, Québec.

No. 61.

PROCURATION DE THOMAS MAXWELL A THOMAS KIRKPATRICK.

SACHEZ tous par ces présentes que moi, Thomas Maxwell, de la cité de Kingston, dans la province du Canada, maître marin, ai établi, autorisé, constitué et nommé, et par ces présentes établis, autorise, constitués et nomme Thomas Kirkpatrick, de la cité de Kingston, écuyer, mon vrai et légal procureur, pour moi et en mon nom et en mon lieu et place pour céder et remettre aux commissaires des travaux publics pour la province du Canada, agissant pour et au nom de Sa Majesté, la Reine Victoria, un certain contrat ou marché fait et passé le 4 d'avril 1853, entre moi, le dit Thomas Maxwell d'un part, et Sa Majesté, y représentée par l'hon. Jean Chabot, commissaire (à cette époque) des travaux publics pour la province du Canada, et l'hon. H. H. Killaly, assistant commissaire des travaux publics pour la dite province, de l'autre part. Le dit contrat étant pour remorquer des vaisseaux et autres bâtiments sur le fleuve St. Laurent, entre Lachine et Kingston, et sur acceptation par les dits commissaires de la dite cession, de faire et exécuter en mon nom tous les nouveaux baux, décharges, cessions et autres documents, par les présentes, ratifiant, permettant et confirmant tout ce que mon dit procureur fera ou ordonnera d'être fait concernant ce que dessus, en vertu des présentes. En foi de quoi, j'ai apposé mon seing et mon sceau aux présentes le 12^{ème} jour de février 1855.

(Signé,)

THOMAS MAXWELL, [L.S.]

Signé, scellé et délivré en présence de

(Signé,)

STAFFORD ET KIRKPATRICK.

CESSION DU CONTRAT.

CE CONTRAT, fait le 23 de février, en l'année de Notre Seigneur 1855, entre Thomas Maxwell, de la cité de Kingston, marin, d'une part, et Sa Majesté, la Reine Victoria, y représentée par l'hon. F. Lemieux, commissaire en chef des travaux publics pour la province du Canada, et l'hon. H. H. Killaly, assistant commissaire des travaux publics pour la dite province, d'autre part, attendu que par un marché conclu le 4 avril 1853, entre les dites parties aux présentes, après avoir récité l'annonce pour soumissions pour placer des bateaux remorqueurs sur le fleuve St. Laurent, entre Lachine et Kingston, et l'acceptation de l'une faite par le dit Thomas Maxwell, il fut par le dit marché stipulé et entendu entre les parties, que le dit Thomas Maxwell, pour la considération y mentionnée, placerait certains bateaux remorqueurs sur des routes désignées par les dites parties de la seconde part sur le fleuve St. Laurent, durant les trois années de navigation, alors suivantes, avec pouvoir aux dits commissaires de prolonger icelles pendant une période ultérieure, comme en référant au dit marché il apparaîtra plus amplement. Et attendu que le dit Thomas Maxwell est incapable de remplir le dit marché, et que la dite partie de la seconde part agissant comme susdit, a consenti à le décharger de l'accomplissement ultérieur d'icelui.

Maintenant ce contrat est qu'en considération de ce que dessus et de l'acceptation de la cession du dit contrat, la dite partie de la première part abandonne et cède par les présentes à la dite partie de la seconde part et à ses successeurs, aussi bien le dit contrat ou marché, que tous les privilèges, profits, avantages, paiements et sommes d'argent en provenant, ou payables, et décharge la dite partie de la seconde part et ses successeurs de toutes les conventions dans le dit marché à être par elle faites et accomplies. Et la dite partie de la seconde part accepte par les présentes, et décharge de l'accomplissement ultérieur du dit marché la dite partie de la première part, ses exécuteurs et administrateurs. En foi de quoi, le dit T. Maxwell, par T. Kirkpatrick, son procureur dûment autorisé par procuration ci-annexée, a apposé son seing et son sceau, et les dits commissaires agissant comme susdit, ont aux présentes signé leurs noms et apposé le sceau de leur bureau à Québec, les jour et an susdits.]

(Signé,) THOMAS MAXWELL, [L.S.]

Par son procureur,

“ THOMAS KIRKPATRICK, [L.S.]

Signé et scellé en la présence de

(Signé,) THOMAS A. BEGLY,

“ J. W. HARPER.

(Signé,) HAMILTON H. KILLALY. { Sceau
du
dépt. }

(Signé,) THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire, Travaux Publics.

Témoins de la signature de l'honorable H. H. Killaly, et de la contre-signature du secrétaire des travaux publics.

(Signé,) J. W. HARPER,

“ J. GUY.

No. 62.

(Copie.)

KINGSTON, 12 février 1855.

REPOSE aux PROTETS reçus de GEORGE PRATT, Ecuyer, SURINTENDANT de la LIGNE des BATEAUX REMORQUEURS pour le HAUT du St. LAURENT, durant la saison de 1854, savoir:—

No. 1.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Le steamer “ America ” sortit de sa station et arriva au canal Lachine, remor-

quant la barge "Catarqui," le 12 mai dernier.

Et contre le steamer "Canada" No. 2, pour n'avoir fait qu'un voyage au lieu de deux.

RÉPONSE.

Le canal Lachine fut ouvert le 12 mai : un nombre de vaisseaux entrèrent dans ce canal, et vu le grand nombre de vaisseaux qui descendaient, il fut jugé nécessaire d'envoyer un autre remorqueur à vapeur pour aider à cette station.

Le "Canada," No. 2, ne fit qu'un voyage à raison du gros vent qu'il faisait le 12 mai.

No. 2.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Le steamer "Gildersleeve" amené par le canal Beauharnois le ou vers le 19 mai dernier, demeura en station entre Beauharnois et Lachine et n'a fait qu'un voyage le 10 juin au lieu de deux..

Le "Canada," No. 2, ayant laissé sa station le 6 courant passa à travers le canal Beauharnois et autres, transporta des animaux comme fret à Lachine.

RÉPONSE.

Le steamer "Gildersleeve" fut remplacé à sa station par "l'America;" le "Canada," No. 2, ayant été jugé incapable de faire le service, il devint alors un bateau extra, et n'entrant pas dans le contrat, il fut destiné au service spécial, et transporta du fret et remorqua des vaisseaux ou d'autres bâtiments quand l'occasion s'en présentait ; conséquemment, le commerce ne pouvait pas souffrir du changement.

No. 3.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Le steamer "Traveller" laissa sa station et alla à Toronto, et le 10 juin dernier, prit un train de bois en remorque, et le remorqua jusqu'à Prescott, et le 15 juin dernier prit le "Canada," No. 2, de sa station entre Lachine et le canal Beauharnois et transporta 40 animaux vivants de Cornwall ; et le 6 courant, le steamer entre Lachine et le canal Beauharnois ne fit qu'un voyage au lieu de deux ; et, le 17 juin dernier, il refusa de faire réparer le "Canada," No. 1, comme le demandait le capitaine, et le même jour, envoya le "Traveller" hors de sa station et prit en remorque 3 goëlettes à Ogdensburgh, à part les vaisseaux pris en remorque à Prescott, causant du retardement par ce moyen.

RÉPONSE.

Le steamer "Traveller" laissa sa station le 10 juin dernier, et alla à Toronto, remorqua un train de bois de cet endroit à Prescott, mais il fut remplacé à sa station par le "John Counter" de la force de 150 chevaux ; le "Canada," No. 2, ne fut pas mis hors de sa station le 10 du même mois, vu que le "Gildersleeve" était à sa place, et que c'est un bateau surnuméraire ; le "Gildersleeve" ne fit qu'un voyage le 6 juin dernier, à cause du temps brumeux, il n'a pas refusé de permettre que le "Canada" No. 1 fut réparé, cela n'étant qu'une excuse de l'ingénieur, quand on en fit la demande il fut mis en réparation. Le 17 juin le "Traveller" a pris 3 goëlettes en remorque à Ogdensburgh, les mêmes vaisseaux avaient été auparavant remorqués de Montréal alléges et laissés là pour prendre une cargaison, nous devions en conséquence les remorquer.

No. 4 — PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Le 20 juillet dernier, M. Phillip, commis au bureau de Montréal, dit en conversant que T. Maxwell avait en plusieurs occasions surchargé les parties au

delà des taux du tarif, savoir :—John Henchard, sur quatre barges, £2 5s. 0d., et qu'on montre de la préférence en faveur des goëlettes contre les barges à bois. Et que le 17 juin, les barges "William" et "Wundan" furent remorquées avec 6 ou 8 autres barges à bois, et qu'elles furent toutes séparées et obligées de louer le steamer "Iroquois" pour les remorquer à Beauharnois.

RÉPONSE.

Les barges "William" et "Wundan" ont payé le même taux que les années précédentes ; la préférence avait toujours été donnée aux vaisseaux marchands jusqu'à la réception du protêt No. 4, pas après. Le remorquage du 17 juin dernier fut mis de côté à raison d'une forte brise de vent ; le remorqueur, après les avoir mis de côté se rendit au canal Beauharnois pour remorquer en descendant, et à son retour il aurait pris ces barges en remorque si elle fussent restées là, les deniers de remorquage leur furent remboursés.

No. 5.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Le 14 du présent mois de juillet, le steamer "Canada," No. 2, sortit de sa station entre Lachine et Beauharnois, et prit un train de bois en remorque pour Long Island ; il fit sortir le steamer "Traveller" de sa station, et lui permit de remorquer un train de bois de Belleville à Oswégo, et avant le 14 du présent mois de juillet, il permettait à ses commis de faire les rapports des billets de passe, qui n'étaient pas bien remplis, empêchant par là le surintendant de faire ses rapports, et causant une grande perte de temps, etc., etc.

RÉPONSE.

Le steamer "Canada," No. 2, ne formait pas partie de la ligne des remorqueurs à vapeur en 1854, vu qu'il était un remorqueur surnuméraire et employé comme tel. Le "Traveller" sortit de sa station et remorqua un train de bois de Belleville à Oswégo, en son absence le "John Counter" prit sa place ; les billets de passe étaient renvoyés au surintendant tels que reçus des remorqueurs à vapeur et des maîtres de vaisseaux, attendu que ni moi ni mes commis n'avions le pouvoir d'y faire aucun changement.

No. 6.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

A la station entre le canal Beauharnois et Cornwall, le remorqueur ne fit pas de voyage le 4 septembre dernier, et que le six septembre il prit un remorquage trop considérable, et n'arriva pas au canal Cornwall à temps pour éviter la tempête terrible qui eut alors lieu, et se trouvant ainsi en retard il fut surpris, et se trouva dans l'impossibilité, à raison d'un remorquage trop considérable, de résister à cette tempête ; il fut, avec un des dits vaisseaux jeté à la côté, et retardé avec tout le remorquage jusqu'au 8 septembre, lorsque le steamer "Charlevoix" remorqua le tout ; que j'ai permis au "Charlevoix" de laisser la station pour remorquer ou déchoier le remorqueur en question, et causé du délai aux vaisseaux pendant qu'il était hors de la station, au lieu d'avoir un autre bateau à vapeur pour prendre la place du remorqueur échoué. Et que le remorqueur à vapeur "Gildersleeve" a été hors de sa station le 12 septembre et plusieurs jours auparavant, agissant comme le remorqueur entre Lachine et le canal Beauharnois, il n'a fait qu'un voyage au lieu de deux, et que le remorqueur à vapeur "Traveller" a été hors de sa station le 13 de septembre.

RÉPONSE.

Le remorqueur entre Cornwall et Beauharnois n'a fait qu'un voyage le 4 septembre, parce qu'il faisait une forte brise du sud-ouest; le 6 septembre il ne prit seulement le remorquage que le capitaine jugea à propos, et n'aurait pas eu de trouble à le remorquer du canal Cornwall, s'il ne se fut pas trouvé dans cette tempête: le remorqueur "Charlevoix" laissa sa station pour le tirer; les steamers de la malle et les steamers américains essayèrent de déchoier le remorqueur, ainsi que le "John Counter" qui brisa toutes ses cordes, mais aucun d'eux ne put réussir avant que le "Charlevoix" arriva: il se fit un changement de vent qui fit hausser l'eau, et il le déchoia. On ne pouvait se procurer d'autre remorqueur: c'est pourquoi nous envoyâmes le "Charlevoix." Il n'y eut pas de remorquage de vaisseaux de retardé, vu que le "Charlevoix" attendait au Côteau Landing du remorquage d'en haut. Le "Gildersleeve" sortit de sa station pour se faire réparer. Le "Canada" No. 2, prit sa place. Le surintendant fut informé du changement et ne fit qu'un seul voyage au lieu de deux, à raison de la tempête. Le remorqueur "Traveller" sortit de sa station parce qu'il échoua le soir du 13 septembre dernier.

No. 7. PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Alla personnellement au bureau de la ligne provinciale des remorqueurs, et fut informé par le capitaine Jones que dans le voyage en descendant de la barge "Minna" appartenant à H. Jones et Cie, elle fut retardée 24 heures au pied du canal Cornwall, vu l'absence d'un remorqueur, et que demande en fut faite au capitaine du remorqueur par le maître de la barge "Minna." La raison alléguée pour le retardement fut qu'il n'y avait qu'une barge, et que cela ne valait pas la peine de faire le voyage.

RÉPONSE.

La barge "Minna" ne fut pas retardée 24 heures, elle arriva dans l'après-midi, pendant que le remorqueur faisait son voyage en montant. Quant le remorqueur arriva le capitaine offrit de partir, mais comme le temps était brumeux, le capitaine de la barge préféra demeurer où il était. Le capitaine du remorqueur avait instructions de faire un voyage par jour, soit en remorque ou non, et il n'a jamais dit au capitaine de la barge que cela ne paierait pas de faire un voyage avec une seule barge.

No. 8. PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Parce que le 20 septembre, John Jeomar, capitaine et propriétaire de la barge "Malride" arriva à la station des remorqueurs de Lachine dans la nuit du 19, demanda au capitaine du "Gildersleeve" s'il était prêt à remorquer, et que le matin du 20 il répondit que sa ligne de remorque était prête, s'il était prêt à payer et que le remorqueur le laissa en arrière avec sa barge et donna préférence à la barge "Berré" qui était arrivée à la station de remorquage le 20, et parce que la barge "Mary" possédée par John Evans, fut aussi laissée en arrière en même temps, et parce qu'on chargea huit piastres à la barge 21, appartenant à la compagnie du grand tronç, capitaine Vincent Auger, descendant du canal Beauharnois à Lachine, ce qui fut découvert être une surcharge par le surintendant, qui s'en était enquis, d'après le tarif.

RÉPONSE.

La barge "Malride"—Parce que le remorqueur avait un remorquage considérable avant son arrivée. La barge "Berre" ne fut pas préférée; elle fut prise en remorque parce que son capitaine l'avait arrangée de telle manière que les autres vaisseaux qui devaient être remorqués n'eurent rien à souffrir de l'arrangement; si le capitaine de la barge "Malride" se fut mis à l'endroit du Bôme, elle aurait été prise en remorque. La barge "Mary" fut laissée en arrière, parce que le remorqueur avait un remorquage considérable. La barge No. 22 n'a pas été surchargée; les remorquages faits pour la compagnie du grand tronç lui étaient chargés et payés mensuellement, par le capitaine Ryan; si une surcharge eût été faite, elle aurait été découverte avant le paiement du compte, vu que le capitaine Ryan mentionna à l'auteur de cet écrit qu'il s'était en quis du capitaine de la barge 21, et qu'il avait été informé qu'il ne savait pas quelle somme avait été chargée pour le remorquage de sa barge.

No. 9.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Il a permis à un remorqueur, entre le canal Beauharnois et Lachine, de ne faire qu'un seul voyage par jour depuis le 20 octobre jusqu'au 4 de novembre, ces deux jours inclus; et le cinq, le six et le sept du présent mois de novembre, un voyage et demi par jour; et le huit, le neuf, le dix et le onze du présent mois, inclusivement, un seul voyage par jour au lieu de deux; et le ou vers le second jour du présent mois de novembre, il n'a pas mis un remorqueur à vapeur à la place du remorqueur à la station entre le canal Beauharnois et Cornwall, qui était alors échoué, retardant par là la goëlette "Welland," la barge "Fortitude," et d'autres encore, et vers le sept, le huit et le neuf de novembre, il n'a pas mis un remorqueur à vapeur à la place du remorqueur à cette station, entre le canal Beauharnois et Cornwall, dont l'engin était brisé, retardant par là la barge "Carrier Dove" et "Elk," ainsi que d'autres vaisseaux.

Que j'ai négligé, quoique requis de le faire par le surintendant de la ligne des remorqueurs, de lui envoyer les rapports des billets de passe pour le mois d'octobre, contrairement à la pratique ordinaire en pareil cas, causant par là une grande perte et beaucoup de tort au commerce et à la prospérité de la province du Canada.

RÉPONSE.

Le vapeur remorqueur, sur la station entre le canal Beauharnois et Lachine, n'a fait qu'un voyage par jour, depuis le 30 octobre jusqu'au 4 novembre, en conséquence du mauvais temps, et le 5, le 6 et 7, il n'a fait qu'un voyage et demi pour la même cause; et le 8, le 9, le 10 et le 11 du même mois pour la même cause; et le ou vers le deux du même mois il n'a pas placé un remorqueur, parce que celui de la station entre Beauharnois et Cornwall, ne demeura échoué que quelques heures, le vapeur Huron l'ayant remorqué, ce qui ne retarda aucunement la goëlette "Welland" et la barge "Fortitude" et les autres. L'engin du dit remorqueur était brisé, et il fut obligé de rester à la tête du canal Beauharnois, jusqu'à ce que l'ingénieur se fut rendu au pied du canal pour faire réparer la partie brisée, ce qui ne causa que quelques heures de retard, et dans les deux cas le remorqueur était prêt à reprendre son voyage plus promptement que si un autre remorqueur eut été mis à sa place.

Quant aux billets de passe, le retard à les envoyer fut causé par l'absence de l'entrepreneur qui était à Québec, dans le but de retirer des commissaires des travaux publics les fonds dus depuis octobre. A son retour, ces billets de passe furent envoyés au surintendant.

No. 10.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Le remorqueur entre les canaux Lachine et Beauharnois aurait dû faire deux voyages au lieu d'un, et les jours suivants, depuis le neuf jusqu'au seize octobre

dernier, ces deux jours inclus, il n'y eût qu'un seul voyage de fait ; le 17 et le 18 du même mois seulement, un voyage et demi par jour ; et le et à compter du 9 jusqu'au 29 du dit mois d'octobre, il n'y eût qu'un voyage, ces deux jours inclus, de faits par jour.

RÉPONSE.

Le remorqueur stationné entre Lachine et le canal Beauharnois a toujours fait deux voyages par jour, excepté quand il en a été empêché par la tempête ou la brume, ou par quelque autre cause que le capitaine ne pouvait pas prévenir.

No. 11.—PLAINTÉ DU SURINTENDANT.

Que l'entrepreneur a permis que le vapeur remorqueur de la station entre Lachine et le canal Beauharnois, ne fit que les voyages suivants, pendant les jours ci-après mentionnés : le 13, le 14 et le 15 du mois de novembre dernier, un voyage ; et un demi voyage le seize du même mois ; et un voyage par jour le 17, le 18, le 19, le 20, le 21, le 23, le 24, le 25 et le 26 du même mois de novembre, au lieu de deux voyages par jour.

Que l'entrepreneur a permis au vapeur remorqueur de la station entre Lachine et le canal Beauharnois de ne pas voyager entre les dites places, le 12, le 22 et le 27 du dit mois de novembre, au lieu de faire deux voyages par jour ; et que le 27, le dit vapeur remorqueur fut enlevé de sa station et remplacé par le "Canada" No. 2, contrairement à la 8me clause du dit contrat ; et que le 28, le 29 et le 30 du dit mois de novembre, le dit vapeur remorqueur "Canada" No. 2, stationné entre Lachine et le canal Beauharnois, n'a fait qu'un voyage au lieu de deux par jour, tel que requis par la 9me clause du contrat.

RÉPONSE AU No. 11.

Le vapeur remorqueur stationné entre Lachine et le canal Beauharnois a toujours fait son voyage, excepté quand il en a été empêché par la tempête ou par la brume, quand les voyages n'ont pas été faits, c'est en conséquence des forts vents de l'ouest, lorsque le remorquage ne pouvait pas s'accomplir. Le vapeur remorqueur "Gildersleeve" fut enlevé de sa station entre Lachine et le canal Beauharnois le 27 novembre, et le "Canada" No. 2, prit sa place ; le surintendant de la ligne des remorqueurs fut averti officiellement de ce changement avant qu'il fût effectué. Le changement fut fait en conséquence de ce qu'il fallait réparer durant l'hiver les bouilloires et le mécanisme du "Gildersleeve." Si le "Canada" No. 2, n'a fait qu'un voyage au lieu de deux par jour, c'est en conséquence des grands vents de l'ouest.

RECAPITULATION.

Des jours où il a été fait un seul voyage, ou un demi voyage, ou qu'il n'en a pas été fait du tout entre Lachine et le canal Beauharnois, savoir :—

Le remorqueur a fait journellement deux voyages sur la station entre Lachine et le canal Beauharnois, excepté quand il en a été empêché par la tempête, la brume ou la fumée, à part deux jours en novembre. Durant la saison de navigation, il y a eu 36 dimanches ; depuis le 14 mai, jusqu'au 30 novembre, et pendant ces trois jours là le remorqueur à la station entre Lachine et le canal Beauharnois, n'était pas tenu de faire de voyages aux termes du contrat, mais cependant, il a fait 28 voyages le dimanche ; cette considération, je l'espère, sera une excuse pour n'avoir pas fait ces voyages les jours que le surintendant indique dans ses protêts. Vous observerez dans le protêt, No. 11, que le surintendant prétend qu'il n'a pas été fait de voyage le 12 de novembre, ce jour étant un dimanche, le remorqueur n'était pas tenu de voyager.

(Signé,) THOMAS MAXWELL,
Entrepreneur de la ligne des remorqueurs.

Aux Honorables Commissaires
Des Travaux Publics, Québec.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, du 19 ultimo, pour certains renseignements concernant les employés dans les Départements Publics-au Siège du Gouvernement.

Par ordre,

GEO. ET. CARTIER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Québec, 20 avril 1855.

No. 1.—Bureau du Conseil Executif.

No. 2.—Bureau du Secrétaire Civil.

No. 3.—Bureau du Secrétaire Provincial.

No. 4.—Bureau du Département en Loi de la Couronne.

No. 5.—Bureau du Département de l'Inspecteur Général.

No. 6.—Bureau du Receveur Général.

No. 7.—Département des Terres de la Couronne.

No. 8.—Bureau d'Agriculture et des Statistiques.

No. 9.—Département des Postes.

No. 10.—Département de la Milice.

No. 1.

TABLEAU des EMPLOYÉS du CONSEIL EXÉCUTIF, leurs DEVOIRS, SALAIRES, etc., tel que requis par l'Adresse de l'Assemblée Législative.

NOMS.	CHARGE.	Durée de service.		Salaire.	Quand fixé.	Augmentation depuis Janvier 1854.	Derniers pour ses vices extra.	Gratuité de 25		Total reçu par				
		Dans le B. du C. et	ans.					£	s.	d.	£	s.	d.	
William H. Lee.....	Greffier; Conseil Exécutif.....		34	500	23 Novembre, 1853..	aucun.	aucun.	125	0	0	750	0	0	Janvier 1854 au 31 Mars 1855.
William A. Himsworth.	Clerc confidentiel; Prépare les minutes en Conseil, etc.....		11	400	17 Avril, 1855..	100	do	75	0	0	475	0	0	
Moore A. Higgins.....	Clerc.....		1	250	29 Mai, 1854..	80	do	62	10	0	385	0	0	
Flavien Valleraud.....	do.....		12	250	do do	25	do	62	10	0	375	0	0	
Olivier Côté.....	do.....		10	250	do do	25	do	62	10	0	375	0	0	
Thomas Burn.....	Clerc extra.....		9	10s. per diem.	22 Juin, 1853..	aucun.	do	45	12	6	273	15	0	
Frederick H. Himsworth.	do.....		8	10s. per diem.	do do	do	do	45	12	6	278	15	0	
Michael Naughten.....	Portier.....		15	75	18 Avril, 1845..	do	do	18	15	0	112	10	0	
James Ryan.....	Messageur.....		1	75	14 Mars, 1853..	do	do	18	15	0	112	10	0	

WM. H. LEE, G.C.E.

BUREAU DU CONSEIL EXÉCUTIF, 20 Avril 1855.

No. 2.

TABEAU des EMPLOYÉS du BUREAU du SECRÉTAIRE CIVIL, indiquant les NOMS, CHARGES, SALAIRES, etc., tel que demandé par l'adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée 19 mars 1855.

CHARGE.	NOM.	Nature des devoirs à remplir.	Durée de service.		Salaire actuel, courant.		Montant reçu pour service extra.	En 1854 alloué £25 par cent sur les salaires payés par le gouvernement en conséquence de l'augmentation dans le coût de la vie.			
			£	s.	d.	£		s.	d.		
Secrétaire Civil.	Vicomte Bury.	La nature des devoirs à remplir dans ce bureau est expliquée dans le témoignage du Colonel Bruce, en 1850, devant un comité de la Chambre d'Assemblée. Voir premier et second rapports sur les recettes et dépenses publiques, page 38.	.....	0	750	0	aucun	.....	.....
Premier Clerc.	H. Cotton.		18 années..	0	350	0	do	69	8	10	Augmenté le 1er Janvier 1855, de £277 15s. 4d.
2nd Clerc.	W. R. Bartlett.		18 do ..	0	280	0	do	55	11	1	do de £222 11s. 1d.
Gardien du bu.	P. St. Hill.		23 do ..	6	83	6	do	20	16	4	Voir note ci-dessous.
Messager	G. Boxall.		8 do ..	0	75	0	do	18	15	0	Augmenté le 5 Avril 1848, de £56 à £66. Augmenté le 1er Janvier 1852, de £66 à £75.

NOTE.—Ces salaires furent fixés à la date de l'Union, depuis ce temps les services d'un 3me clerc ont été discontinués, et le salaire de £175 courant par année a été épargné au trésor public.

* Depuis le 4 Novembre 1849, reçoit une allowance de £16 18s. 4d., annuellement, comme addition au salaire de £83 6s. 8d., porté sur la liste civile.

BURY,
Secrétaire Civil.

BUREAU DU SECRÉTAIRE CIVIL,
Québec, 4 Avril 1855.

No.

TABEAU indiquant les **NOMS, CHARGES** ou **POSITIONS, DEVOIRS,**
MENT du **SECRETARE PROVINCIAL,** tel que demandé par

NOMS.	Charge ou position.	Nature des devoirs.	Durée de service.	Salaire.		
				£	s.	d.
L'hon. G. E. Cartier.	Secrétaire Provincial.	Chef du département.....	2 mois.....	800	0	0
E. Parent.....	Assistant sec. B. C..	Surintendant Général de la branche du Bas Canada.....	10½ années.	600	0	0
E. A. Meredith.....	do do H. C..	Do de la branche du H. Canada.	8 années ..	500	0	0
T. D. Harington.....	Premier clerc d'office, en charge du dé- partement des gros- soyeurs	Do du département des gros- soyeurs pour le Haut et le Bas Canada; Paie-maitre des dépenses contingentes des départements publics; rece- veur des licences de mariage et honoraires de nomination.	22½ années.	400	0	0
Grant Powell	1er clerc (ouest).....	Tous les devoirs qui se rattachent nécessairement à la correspondance, etc., concernant le H. Canada.	16 années .	350	0	0
H. E. Steele.....	2ème do do		18½ années.	295	0	0
C. J. Birch.....	3ème do do	Grossoyeur des documents re- vêtus du grand sceau et du sceau privé, (Haut Canada).	13 années..	175	0	0
Thomas Ross.....	1er clerc (est).....	Grossoyeur des commissions sous le grand sceau et le sceau privé, etc., (B. Canada.)	16 années..	222	4	4

3.

DURÉE de SERVICE, etc, des **EMPLOYÉS** et **CLERCS** du **DÉPARTE-**
l'adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée 19 mars 1855.

Quand le salaire actuel a été fixé.	Augmentation de salaire depuis la date de la nomination.			Services extra ou bonus.	Total reçu entre le 1er Janvier 1854 et le 31 Mars 1855.			
	Période.	Montant.			Total.	15 mois.		
		£	s.			d.	£	s.	d.
1 Janvier 1852.....	.....			Pas d'extra.	142	4	5
1 Octobre 1844.....	{ Nommé en octobre 1842..... £444 4 4 } { Augmentation en janvier 1844... 666 6 6 } { Réduit en octobre 1844..... 600 0 0 }			150 0 0	900	0	0	
21 Mai 1847.....	.....			125 0 0	750	0	0
1 Janvier 1854.....	{ Commencé le 1er novembre 1832, à 5s par jour; 1833, £100 par année; 1834, £125 par année; 1836, £175 par année; 1837, £200 par année; 1839, £300 par année. Depuis l'union, en addition à son salaire, £100 par année à même le fonds des licen- ces de mariage, et 5 par cent sur honoraires reçus, £30 à £50. Du 1er janvier 1854, revenu légèrement réduit et fixé à £400 au lieu d'un pourcentage			100 0 0	600	0	0	
1 Janvier 1854.....	{ Nommé, Mai 1839, £175 0 0 } { do Février 1841, 222 4 4 } { do Janvier 1853, 275 0 0 } { do do 1854, 350 0 0 } { ----- £175 0 0 }			87 10 0	525	0	0	
1 Janvier 1854.....	{ Nommé, Août 1841, £111 2 2 } { do Juin 1842, 175 0 0 } { do Janvier 1853, 200 0 0 } { do do 1854, 225 0 0 } { ----- 113 17 10 }			56 5 0	337	10	0	
1 Août 1845.....	{ Aucun.—A demandé de l'aide au gouverne- ment par voie d'augmentation. Pendant les trois premières années, payé par jour au taux susdit			43 15 0	262	10	0	
Janvier 1842.....	{ Nommé, Nov. 1839, à 5s. 6d. par jour. } { do Février 1841, £175 0 0 } { do Janvier 1842, 222 4 0 } { ----- £122 4 4 }			55 11 1	338	6	6	

TABEAU indiquant les NOMS, CHARGES ou POSITIONS, DEVOIRS, DÉPARTEMENT du SECRÉ.

NOMS.	Charge ou position.	Nature des devoirs.	Durée de service.	Salaire.		
				£	s.	d.
H. Jarmy	2ème clerc, (est)	Tous les devoirs qui se rattachent nécessairement à la correspondance, etc., touchant le Bas Canada.	13½ années.	275	0	0
W. H. Jones	3ème do do		12½ années.	200	0	0
A. R. Roche	4ème do do		12½ années.	175	0	0
S. Têtu	5ème do do		11 années.	250	0	0
G. S. Bertrand	Extra do do, mais payé à même le Budget.		1½ années.	125	0	0
John Gow	Message, 1829 à 1841. Do. et gardien de bureau		26 années.	88	6	8
James Dorr	Messenger		8 années.	75	0	0
J. N. Fradet	do		2½ années.	75	0	0

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,
Québec, 2 Avril 1855.

—(Continuation.)

DURÉE de SERVICE, SALAIRES, etc., des EMPLOYÉS et CLERCS, du TAIRE PROVINCIAL, etc.—(Continuation.)

Quand le salaire actuel a été fixé.	Augmentation de salaire depuis la date de la nomination.			Services extra ou bonus.	Total reçu entre le 1er janvier 1854, et le 31 mars 1855. — 15 mois.	
	Période.	Montant.				
		£	s.			d.
1 janvier 1854..	{ Nommé, janv. 1842. £222 4 4 do do 1853. 250 0 0 do do 1854. 275 0 0 — £52 15 8 }	£	s.	d.	Point de services extra.	
do do do ..	{ Nommé, juin 1842. £111 2 2 do oct. do 175 0 0 do janv. 1854. 200 0 0 — £88 17 10 }	£	s.	d.	68 15 0	
1 avril 1844..	{ Nommé, juin 1842, à 5s. par jour. do avril 1844, £175 0 0 — £83 15 0 }	£	s.	d.	43 15 0	
1 janvier 1854..	{ Nommé, avril 1844. £175 0 0 do janv. 1853. 225 0 0 do do 1854. 250 0 0 — £75 0 0 }	£	s.	d.	62 10 0	
6 octobre 1853..	Rien.....	£	s.	d.	81 5 0	
19 février 1841..	{ Nommé, mars 1829. £ 83 6 8 do février 1841. 83 6 8 — £50 0 0 }	£	s.	d.	20 16 8	
1 janvier 1852..	{ Nommé, avril 1847. £ 66 0 0 do janv. 1852. 75 0 0 — £ 9 0 0 }	£	s.	d.	18 15 0	
14 décembre 1853..	{ Nommé, mai 1852.. £ 66 0 0 do déc. 1853.. 75 0 0 — £ 9 0 0 }	£	s.	d.	112 10 0	

GEO. ET. CARTIER

Secrétaire.

No. 3.—

TABLEAU indiquant les NOMS, CHARGES ou POSITIONS, DEVOIRS, DÉPARTEMENT du RÉGISTRARE PROVINCIAL, tel que demandé par l'A.

NOM.	Charge ou position.	Natures des devoirs.	Durée de service.	Salaire.		
				£	s.	d.
Thomas Amiot.....		{ Greffier de la couronne en chancellerie pour le Bas-Canada, 26 novembre 1834. Do pour la province du Canada, 19 février 1841. Do de la cour de district du district de St. Thomas dans le Bas-Canada, 28 décembre 1841. Traducteur français, 17 décembre 1844. Député registraire. Surveillance du département	20 ans et 4 mois.	350	0	0
William Kent.....	1er Clerc.....	L'exécution des devoirs généraux du département, lesquels sont trop nombreux pour être détaillés.	17 ans et 1 mois.	250	0	0
George H. Lane....	2me do.....					
A. Bélanger.....	Clerc extra.....	Occupé entièrement à copier les Edits et Ordonnances français.	2½ ans.....	200	0	0
John Bélanger.....	do (temporaire)..					
M. Valiquette.....	Messageur.....	Devoirs généraux.....	4½ ans.....	75	0	0
do.....		Pour avoir pris soin du bureau, et nettoyage d'icelui..	3 ans.....	18	0	0

* C'est une allowance faite annuellement par le gouvernement comme rémunération pour surveiller finis. Cela forme partie de mon revenu comme député registraire.

BUREAU DU RÉGISTRARE PROVINCIAL,
Québec, 12 avril 1855.

—(Continuation.)

DURÉE de SERVICE, SALAIRES, etc., des EMPLOYÉS et CLERCS du dresse de l'honorable Assemblée Législative, datée du 19 mars 1855.

Quand le salaire actuel a été fixé.	Augmentation de salaire depuis la date de la nomination.						Services extra ou bonus.	Montant total entre le 1er janvier 1854 et le 31 mars 1855.					
	Période.	Montant.			Total.			Point de services extra.	£		s.	d.	
		£	s.	d.	£	s.			d.	£			s.
7 janvier 1851..	1er mai 1853....	* 50	0	0	50	0	0	87	10	0	587	10	0
1er juillet 1847	Nommé, 2 mars 1838....	175	0	0	75	0	0	62	10	0	375	0	0
	2 février 1841....	194	8	8									
	9 mai 1842.....	222	4	4									
	1er juillet 1847...	250	0	0									
1er janvier 1854	Nommé, 1er avril 1838....	60	0	0	190	0	0	62	10	0	375	0	0
	2 février 1841....	194	8	8									
	1er janvier 1853..	200	0	0									
	1er janvier 1854..	250	0	0									
1er janvier 1854	Nommé, 17 septembre 1852.	150	0	0	50	0	0	50	0	0	360	0	0
	1er janvier 1854....	50	0	0									
10 décembre 1853	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	171	1	10
20 septembre 1851	Nommé, 20 septembre 1850.	66	0	0	9	0	0	18	15	0	112	10	0
	20 do 1851.	75	0	0									
Janvier 1852..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	10	0	135	0	0

la copie et l'impression des Edits et Ordonnances français; devant finir lorsque les travaux seront

TAOS. AMIOT,
Député Régistraire.

No. 4.
DÉPARTEMENT EN LOI DE LA COURONNE.

Noms des employés.	Charge.	Nature des devoirs.	Durée de service.	Salaire	Quand fixé.	Augmentation.	Services extra.	Total des recettes depuis la nomination.	Remarques.
(I.) George Futroye, (Avocat)....	(II.) Clerc permanent département de la loi.	(III.) { Aider généra- ralement officiers en loi de la cou- ronne dans toutes les affaires qui serattachent au départe- ment..... }	(IV.) Dans ce départe- ment, depuis le 2 mai 1851. £400.	(V.)	(VI.) { A. £300 par la liste civile de 1847 ; et à £400, de- puis le 1er janvier 1853 par O. C... }	Voir la colonne précédente. Bonus de £25 par cent en 1854. Aucun ..	(VIII.)	(IX.) Tel qu'in- diqué dans la colonne No. 6..	Par ordre en conseil du 18 décembre 1852, une som- me de £170 par année est mise à la disposition de chaque procureur-général pour le paiement des clercs additionnels. Les employés sont— Geo. Baby, dans le bureau du procureur-gén. du B.-C. R. A. Harrison, dans le bu- reau du proc-gén. du H.C.

DÉPARTEMENT EN LOI DE LA COURONNE,
Québec, 20 avril 1855.

No. 4.—(Continuation.)

T A B L E A U .

LE DÉPARTEMENT EN LOI DE LA COURONNE POUR LE HAUT-CANADA.

CHARGE.	TEMPORAIRE ou PERMANENT.	EMPLOYÉS.	DATE DE SA NOMINATION.	S A L A I R E S .	STATUT, ORDRE EN CONSEIL OU AUTRE AUTORITÉ EN VERTU DE LAQUELLE A ÉTÉ FAITE LA NOMINATION.
1.—Procureur-général...	Permanent	L'honorable John A. Macdonald.	12 septembre 1854.	£900 par année.	Commission sous le grand sceau.
2.—Solliciteur-général...	do	Henry Smith, junior, écuyer.	do	£600 do	do do
3.—Clerc.....	do	Robert A. Harrison, écuyer.	1er octobre	£170 do	Ordre en conseil.
Messenger.....	do	M. Alexander Sutherland.	do	£75 de	do do.

JOHN A. MACDONALD.

Québec, 16 avril 1855.

No. 5.

TABEAU contenant les NOMS des EMPLOYÉS et CLERCS dans le DÉPARTEMENT de l'INSPECTEUR GÉNÉRAL, avec la charge ou position, la nature des devoirs à remplir, la durée du service et le montant du salaire reçu par chaque individu, la période à laquelle ce salaire a été fixé, et l'augmentation, s'il y en a, qui a été faite, dans chaque cas, depuis le 1er janvier 1853. Aussi, le montant que les dits employés ou clercs peuvent avoir reçu pour services extra à compter de la date susdite jusqu'à l'époque actuelle, avec colonne indiquant le montant total reçu par chaque individu à même la caisse publique, dans le cours de ces périodes.

Noms, avec charge ou position.	NATURE des DEVOIRS REMPLIS.	Durée du service.	Montant du salaire.		Période à laquelle le dit salaire a été fixé et augmentation, s'il y en a, depuis Janvier 1853.	Montant reçu pour services extra.		Montant total reçu à même la caisse publique de 1853-4.	
			£.	d.		£.	d.	£.	d.
Joseph Cary, député inspecteur-général.	Auditer les comptes du revenu et des dépenses, en faire rapport au gouverneur en conseil; faire rapport sur tous les ordres de renvoi du gouverneur et secrétaire provincial et de tous les autres départements; examiner et contresigner tous les warrants d'argent, entrer et contresigner tous les chèques du receveur-général donnés en paiement, et ses reçus en reconnaissance de deniers déposés dans la banque au crédit de son département; faire et préparer tous les états de finance, faire rapport sur l'état et l'appropriation des fonds des réserves du clergé et autres fonds spéciaux, et remplir divers autres devoirs.....	Depuis 1805.....	666	13 4	1er juillet 1842, et point d'augmentation depuis.	0	0	0	1333 6 8
William Dickinson, 1er teneur de livres.	Tenir les livres qui ont rapport aux fonds généraux et spéciaux de la province, constituant le record de toutes les transactions financières, exposées								

D. A. Ross, premier clerc.....	dans les divers chefs de dépenses et de revenu, préparer les divers comptes et états requis pour les divers départements du gouvernement exécutif et de la législation, aussi, tenir le compte des intérêts sur le livre des débetures. Examiner les comptes de dépense dans le Bas-Canada, ceux de l'administration de la justice et autres dépenses contingentes des départements publics dans cette section de la province, ceux des dépenses des travaux publics; les recettes et déboursés du département des terres la couronne; les comptes du bureau du receveur général, faire des états de dépense pour la législation, et auditer l'intérêt sur les nombreuses débetures qui deviennent dues dans la province, records de tous les ordres en conseil, surveiller l'impression des comptes publics, examiner l'émission des warrants trimestriels pour les salaires et préparer des rapports sur les comptes pour le conseil exécutif.....	Depuis avril 1853.....	350	0	0	77	10	0	777 10 0
Matthew Ryan, clerc correspondant.....	Conduire la correspondance du département avec les comptables dans le Haut-Canada, examiner et préparer les rapports sur les comptes, particulièrement ceux des dépenses de l'administration de la justice criminelle, du fonds des honoires, etc., avec divers autres devoirs, y compris depuis mars 1853, ceux qui se rattachent au banq., en vertu de l'acte 13 et 14 Vic., chap. 21.	Depuis août 1827.....	350	0	0	40	0	0	740 0 0
Norris Goddard, 2me teneur de livre.....	Tenir les comptes de tous les comptables publics et percepteurs de revenu, et examiner les comptes rendus par chacun d'eux, préparer tous les états de revenu pour le gouvernement exécutif et la législation, et conduire la correspondance avec les divers percepteurs du revenu relativement à leurs comptes.	Depuis le 1er juillet 1850, était auparavant dep. le 6 avril 1848.	350	0	0	0	0	0	700 0 0
		Mai 1845.....	250	0	0	40	0	0	540 0 0

No. 5.—(Continuation.)

DÉPARTEMENT DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL.—(Continuation.)

Noms, avec charge ou position.	NATURE DES DEVOIRS REMPLIS.	Durée de service.	Montant du salaire.		Période à laquelle le dit salaire a été fixé, et augmentation, s'il y en a, depuis janvier 1853.	Montant reçu pour services extra.		Montant total reçu à même la caisse publique, de 1853-54.	
			£.	s. d.		£.	s. d.	£.	s. d.
John Drysdale, 2me clerc.....	Aider au premier teneur de livres à balancer ses livres et compiler des états, à l'examen des comptes du bureau des travaux publics, des terres de la couronne, des shérifs et autres dépenses de l'administration de la justice criminelle dans le Bas-Canada, rapporter du livre des appropriations, aider à préparer les comptes publics annuels, tenir le registre des débentures et les records des délibérations du comité nommé pour annuler et détruire les débentures rachetées par le recev. gén., et divers autres dev.	1er février 1853, auparavant dans le bureau des terres de la couronne depuis octobre 1852.....	225	0	0	40	0	0	0
Archibald Cary, 3me clerc.....	Tenir les livres de warrant, lettres et rapport, un registre des lettres reçues, garder et endosser les comptes des comptables des deux sections de la province, les doubles de tous les warrants d'argent payés par l'honorable receveur général, et les ordres sur lesquels presque tous les warrants d'argent sont émis, notifier les parties (et les rapports sur leurs comptes émanant de ce bureau) que leurs warrants sont émis, leur fournissant en même temps un mémoire de toutes déductions qui ont été faites sur leurs comptes. Faire des bonnes copies de tous rapports, états et lettres qui pourront être demandés et aider à préparer les comptes publics de chaque année.....	1er février 1848.....	175	0	0	20	0	0	0

W. C. Crofton, comptableur du livre bien.....	Compile le livre bien et signe les billets émis par la banque de l'Amérique Britannique du Nord, en vertu de l'acte pour le libre commerce de banque.....	Depuis le 14 novembre 1846.....	275	0	0	40	0	0	0
Christopher Green, clerc extra.....	Examiner et contrôler les comptes.....	Depuis le 18 décembre 1854.....	10s	per diem	do	do	do	do	do
John A. Kavanagh..	Do do.....	8 février 1855.....	do	do	do	do	do	do	do
G. S. Scott.....	Do do.....	16 février 1855.....	do	do	do	do	do	do	do
David Ryan, gardien de la maison et messenger.....	Garder les bureaux et servir comme messenger.....	1er janvier 1853, et dans le bureau du conseil, 1er mai 1849.....	88	6	8	166	18	4	4

WILLIAM DICKINSON,
Agissant comme *Deputé Inspecteur-Général*.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Québec, 20 avril 1855.

TABLEAU contenant les NOMS des EMPLOYÉS et CLERCS dans le DÉ- la nature des devoirs à remplir, la durée du service et le montant du l'augmentation, s'il y en a, qui a été faite dans chaque cas, depuis la date avoir reçu pour services-extra, à compter de la date susdite jusqu'à l'épo- à même la caisse publique, dans le cours de ces périodes.

NOMS.	CHARGE.	NATURE DES DEVOIRS REMPLIS.
*R. S. M. Bouchette.	Commissaire des douanes.....	Les devoirs de la charge sont d'une nature très compliquée, vu qu'il y a contrôle, sous la direction de l'inspecteur-général, de toute l'administrat. des douanes, des canaux et des branches du revenu provincial de l'accise. La régie, par instructions départementales, de 85 ports d'entrée, avec un personnel de plus de 400 employés, entraînant une correspondance aussi grande sinon plus qu'aucun département du gouvernement, excepté le bureau général des postes, outre le devoir de préparer sous sa direction les tableaux du commerce et de la navigation soumis tous les ans au parlement, et autres états, pour le chef du département et le gouvernement dans le cours de l'année. Il y a aussi beaucoup de devoirs incidents et détaillés et que l'on peut omettre dans cette description sommaire.....
A. S. Menzies.....	1er clerc.....	Greffier de correspondance et d'archives, avec tous les devoirs incidents attachés à l'enregistrement d'une correspondance et la tenue des livres et des index qui excèdent 24,000.....
H. H. Duffill.....	2nd. clerc, (rapports sur les canaux....)	Compléter les péages et vérifier nutrement l'exactitude du devoir rempli à chaque bureau de canal, faire des états comparatifs mensuels, et à la fin de l'année, faire, de la manière prescrite par le département, l'état général des affaires des canaux exigé par la compilation des tableaux du commerce et de la navigation.....
J. R. Audy.....	3me. clerc.....	Endosser et garder en file les rapports de saisie et tenir les livres et y préparer les ordres de référence, enregistrer les certificats d'enregistrement des vaisseaux, tenir le livre des traverses et le livre de l'établissement, et prendre soin des formules et des blancs considérables du service des douanes et des canaux et des inspecteurs du revenu, et de transmettre ces formules périodiquement tel que requis, aux divers officiers. Endosser les lettres et papiers reçus qui doivent être enfilés.....

* Depuis que le bureau a été établi jusqu'à la date actuelle, les devoirs ont augmenté de quatre

—(Continuation.)

PARTEMENT de l'INSPECTEUR GÉNÉRAL, avec la charge ou position, salaire reçu par chaque individu ; la période à laquelle ce salaire a été fixé, et de leur nomination. Aussi le montant que les dits employés ou clerks peuvent que actuelle, avec colonne indiquant le montant total reçu par chaque individu

Montant du salaire actuellement reçu			Augmentation depuis la première nomination à la charge actuelle.			Période à laquelle le présent salaire a été fixé.	Montant reçu pour services extra depuis la première nomination.			Reçu sous forme de bonus, depuis la même période.			Reçu par chaque individu à même les deniers publics.			Durée de service depuis le premier emploi sous le gouvernement.	Durée du service dans la charge actuelle.
£	s.	d.	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
500	0	0	Nil			1849..	Nil			125	0	0				7 ans..	4 ans.
250	0	0	75	0	0	1853..	Nil			62	10	0				11 ans..	10 ans.
200	0	0	50	0	0	1853..	Nil			50	0	0				9 ans..	7 ans.
250	0	0	67	10	0	1853..	Nil			62	10	0				7 ans..	6 ans.

fois pendant que le salaire a été réduit de £666 à £500.

TABLEAU contenant les NOMS des EMPLOYÉS du DÉPARTEMENT des la position, la nature des devoirs remplis, la durée du service, et

NOMS.	BUREAU.	NATURE DES DEVOIRS REMPLIS.
J. A. Green	Clercs de contrôle.	Leur devoirs est d'examiner et vérifier les entrées des marchandises faites dans les 85 ports d'entrée de la province, excédant en somme le total de 130000, d'enregistrer les divers rapports mensuels, trimestriels et annuels, généraux et spéciaux, des importations et exportations, envoyés au département par chacun des 85 ports d'entrée de la province, desquels rapports M. Green, l'un des dits employés, est tenu de compiler les tableaux de commerce et de navigation mis tous les ans devant le parlement, outre qu'ils sont tenus de préparer les états, qui, de temps en temps peuvent être demandés.
J. M. Muckle		
P. M. Peachy		

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
 DÉPARTEMENT DES DOUANES,
 Québec, mars 1855.

DOUANES du BUREAU de l'INSPECTEUR GÉNÉRAL, avec la CHARGE et le montant du salaire reçu par chaque individu, etc.—(Continuation.)

Montant du salaire actuel.			Augmentation faite depuis la première nomination à l'emploi actuel.			Epoque à laquelle le salaire actuel a été fixé.	Montant reçu pour services extra, depuis la première nomination.			Reçu sous forme de bonus pendant la même période.			Montant total reçu par chaque individu à même les deniers publics.			Durée de services depuis la première nomination sous le gouvernement.	Durée de service dans l'emploi actuel.
£	s.	d.	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
250	0	0	100	0	0	1853..	Nil.	.....	87	10	0	.....	5	ans ..	5	ans.
250	0	0	100	0	0	1853..	Nil.	.....	100	0	0	.....	3	ans ..	3	ans.
10s.	p.	jour.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

R. S. M. BOUCHETTE,
 Commissaires des Douanes.

No.

TABLEAU indiquant les CHARGES, NOMS, DURÉE de SERVICE, etc., des depuis le 1er janvier 1854, jusqu'au 31 mars 1855, tel que demandé

NOM.	Charge ou position.	Nature des devoirs.	Durée de service.		Présent salaire.		
			Autres départements.	Départ. du receveur général.	£	s.	d.
E. P. Taché.....	Receveur général.....			5½ ans.	1000	0	0
C. E. Anderson...	Député receveur général.....	Surveillance générale du département.....	1½ ans	7½ ans	400	0	0
J. Dufort.....	Teneur de livre..	Tenue des livres.....		6½ ans	350	0	0
J. B. Stanton.....	2me clerc.....	Charge des warrants et des recettes.....	7 ans	7 ans	225	0	0
G. C. Reiffenstein.	3me do.....	Débetures provinciales, comptes et paiement des dividendes d'intérêt.....		7½ ans	250	0	0
William Hedge...	Clerc.....	Paiements comptants et comptes des banques.....		7½ ans	225	0	0
J. F. Pellant.....	do.....	Général.....		5½ ans	200	0	0
Charles Selby....	do.....	do.....		2½ ans	150	0	0
L. F. Dufresne....	do.....	Comptes des débetures municipales.....		2½ ans	200	0	0
Charles Shay.....	do.....	Général.....	6 ans	1½ ans	10s.	p.	jour
F. Casault.....	Messenger.....	Messenger.....		1½ ans	75	0	0

DÉPARTEMENT DU RECEVEUR GÉNÉRAL,
Québec, 31 mars 1855.

6.

EMPLOYÉS et CLERCS du DÉPARTEMENT du RECEVEUR-GÉNÉRAL, par l'Adresse de l'Honorable Assemblée Législative.

Quand fixé.	Augmentation depuis la date de la nomination.			Total de l'augmentation.			Services extra et bonus.			Total reçu entre le 1er janvier 1854 et le 31 mars 1855.			
	Période.	Montant.		Total de l'augmentation.		Services extra et bonus.		Total reçu entre le 1er janvier 1854 et le 31 mars 1855.					
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
29 novembre 1849 } 1er janvier 1852 }											1000	0	0
8 décembre 1848 }	1er octobre 1848.. 8 décembre do ..	25 150	0 0	0 0	175	0	0	100	0	0	600	0	0
1er janvier 1853... }	1er septembre 1852.. 1er janvier 1853..	50 50	0 0	0 0	100	0	0	87	10	0	525	0	0
1er février 1848.....								56	5	0	337	10	0
1er janvier 1853... }	1er juin 1852.. 1er janvier 1853..	42 25	10 0	0 0	67	10	0	65	Service Extra 62 10 bons		440	0	0
1er septembre 1852..	1er septembre 1852..	42	10	0	42	10	0	56	5	0	337	10	0
1er mai 1854.....	1er mai 1854..	17	10	0	17	10	0	45	0	0	288	6	8
1er mai 1854..... }	1er mai 1853.. 1er mai 1854..	45 18	12 2	6 6	58	15	0	33	15	0	216	5	0
1er juillet 1853.....	1er juillet 1853..	50	0	0	50	0	0	50	0	0	300	0	0
1er janvier 1854.....								45	0	0	272	10	0
1er mai do.....								18	15	0	112	10	0

E. P. TACHÉ,
Receveur-Général.

No. 7.
DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

NOM.	CHARGE.	NATURE DES SERVICES.	Date de la nomination.	Montant du salaire.		Augmentation.	Salaire actuel.		Montant de salaire extra reçu.	Montant de gratuité reçue.	Montant total reçu jusqu'au 1er mars 1855.		
				£	s. d.		£	s. d.				£	s. d.	£	s. d.
E. A. Généreux.	Commissaire confidenciel du commissaire.*	Ouvre toutes les communications, a soin des affaires de colonisation, de la correspondance concernant l'ouverture des chemins et les comptes d'exploration dans le B.-Canada; répond à la correspondance officielle, aide au département dans la branche des bois et forêts.....	1er novembre 1849..... Nomination actuelle, le 1er janvier 1854.....	136	10 0	118	10 0	250	0 0	97	10 0	886	5 10
John Morphy	Régistraire †.....	Lit, enregistre, endosse, fait l'index et distribue aux branches est et ouest du département 8,500 lettres par an, avec leurs 25000 incloses, les notes et les marques; accusés réception des lettres transférées aux autres départements. Les devoirs de cette charge augmentent considérablement.	8 juillet 1851... 1er janvier 1853...	114	0 0	61	0 0	175	0 0	50	0 0	667	8 4

* 1er novembre 1849.—attaché au département en loi de la couronne, sous M. le solliciteur-général Drummond, à 7s. 6d. par jour; en 1852, transféré au bureau du procureur-général est, à £170 par année; 1er janvier 1854, transféré à la branche des bois et forêts du département des terres de la couronne. La somme de £27 10 pour services extra comme susdit était pour la branche du comptable l'hiver dernier.

† Pour le paiement extra mentionné, il a aidé dans la branche des bois et forêts du département, durant des heures extra, depuis sa création jusqu'à la nomination de MM. Toimie et Généreux.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.
E. A. GENEREUX.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 20 mars 1855.

BRANCHE DE LA COMPTABILITE.

NOM.	CHARGE.	DEVOIRS.	Date de la nomination.	Salaire.		Augmentation.	Salaire.		Deniers extra.	Gratuité.		Montant.		
				£	s. d.		£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.	£
William Ford	Caisier et comptable.	Examiner les rapports des agents pour le Canada-Ouest, et faisant la correspondance qui s'y rapporte.	11 avril 1852.	250	0 0	100	0 0	350	0 0	115	0 0	1112	14 2	
Jeremiah Alley	Assistant comptable		7 fév. 1848	5s. par jour	225	0 0	6s3d par jour 7s6d do 150 par année 225 do	225	0 0	35	15 0	101	5 0	1268	10 0
Charles J. Walcot	Clerc	Entrer les rapports des agents pour le C.-O. dans les livres de rapp.	17 oct. 1855.	225	0 0			225	0 0	19	12 6	103	17 6	
Berkeley Powell	do	Enregistrer les lettres, entrer les ventes dans les livres de ventes, etc.	1 sept 1853.	150	0 0			150	0 0	34	2 6	311	12 6	
Arthur J. Taylor	Clerc extra	Faire l'index des ventes des terres de la couronne, du clergé et des écoles.	28 oct. 1854.	7s 6d p. jour				7s 6d p. jour	23	10 0	70	0 0		

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

WILLIAM FORD,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 28 mars 1855.

TABLEAU des OFFICIERS, etc., du DÉPARTEMENT des TERRES de la Couronne, conformément à une adresse de

N O M.	C H A R G E.	D E V O I R S.	Date de la nomination.	Salaire lors de la nomination.		
				£	s.	d.
William Spragge.	1er commis.	Surveillance générale, préparer les rapports pour l'information du gouvernement, la commission des héritiers et légataires, etc.; conduire la correspondance avec les autres départements, etc.; fait la correspondance des mines et des locations; répondre aux demandes personnelles qui ont rapport à des réclam. pour terres, rap. spéc., etc.	1 janvier 1829..	125	0	0
Thomas Hector..	Clerc	Correspondance générale, etc.	17 juin 1839..	170	0	0
Henry John Jones	do	Décrit les terres pour patentes, prépare le rapport des octrois de terre tous les ans pour les trésor. de comté, en vertu de l'acte des cotisat.	9 novembre 1838..	170	0	0
Frederic Thomas Roche	do	Grossoie les patentes des terres et les enregistre dans le registre général; prépare les rapports annuels des terres patentées pour les régistres de comté; examine et enregistre les cessions de locations, prépare les transp. de patentes et fait la corresp. occasionn.	22 juin 1847.	5s. par jour. 6s. 3d. do juill. 22 1847. 7s. 6d. do janvier 1848. £150 1er juin 1848. £175 1er janvier 1853.		
Frederick Alexander Hall.....	do	Entre les lettres et pétitions dans le livre général des références, entre la correspondance extérieure, les rapports et ordres en conseil, copie les papiers relatifs aux arpentages, aide à préparer les rapports pour la législature, etc	Trésorier du bureau du secrétaire provincial, 21 mars 1850.....	7s. 6d. p. jour. £160 1er janvier 1853. £175 1er janvier 1854.		

—(Continuation.)

COURONNE, dans la BRANCHE de l'INSPECTEUR GENERAL, fourni l'Assemblée Législative.

Augmentation.	Salaire de la date.			Deniers extra.			Gratuité.			Total du montant.			Remarques.			
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.				
1er janvier 1832, par acte général de la législature.	150	0	0													
7 septembre 1835, par le lieutenant gouverneur.....	200	0	0													
9 novembre 1840, O. C., 1er janvier 1847.....	300	0	0	400	0	0										
O. C., 26 novembre 1852.....	325	0	0													
O. C., 1er janvier 1853.....	375	0	0													
.....	400	0	0													
.....	155	0	0	325	0	0			116	0	0	6801	18	10	Pour 26 année et 84 jours de services.	
.....	80	0	0	250	0	0			77	0	0	3277	0	0	Agent du gouvernement depuis 1853 à 1854.	
.....				175	0	0	12	10	0	58	0	0	1247	10	0	Employé dans le bureau du Sec. Prov. mars 1846 à 7. 6. par jour.
.....				175	0	0	15	0	0	68	15	0	1076	5	0	Employé dans le bureau du Sec. Prov. depuis 1er janvier 1847 au 21 mars 1850.

TABLEAU du DÉPARTEMENT des TERRES de la COURONNE, branche Adresse de

de l'ARPENTEUR du HAUT-CANADA, préparé en conformité d'une l'Assemblée Législative.

NOMS.	CHARGE.	Nature des devoirs.	Date de la nomination.	Montant du salaire, lors de la nomination.
Andrew Russell...	Premier arpenteur et dessinateur...	Conduire les affaires de la branche du département pour le H. C., concernant les arpentages et les arpenteurs tel que les projets d'arpentages des terres publiques, la préparation des instructions aux arpenteurs pour leurs services et l'examen de leurs plans, notes d'arpentage, journal et comptes faits au rapport sur les pétitions et répondant aux lettres qui se rattachent aux arpentages—examinant les candidats qui veulent être admis arpenteurs dans la prov., copiant et compilant les plans, arrangeant et conservant les plans, notes d'arp., journal et proc. verb. d'arp. anciens et les montrant aux personnes qui demandent des renseignements.	23 novembre 1839.	{ pour 17 s. p. j travaux d'office, 20s par jour, pour travaux dans les champs.
Thomas Devine...	Assistant arpenteur et dessinateur...	Aidant dans les devoirs ci-dessus mentionnés, mais surtout à compiler et copier les plans.	7 juillet 1846..	7s. 6d. p. jour.
Joseph Prendergast	Clerc	Entrer la correspondance, copier les rapports, notes d'arpentage, rapports, etc., enregistrer les documents reçus.	1er août 1851..	6s. 3d. p. jour.

Augmentation.	Salaire actuel.			Montant reçu pour services extra.	Gratuité.	Montant total reçu jusqu'au 28 fév. 1855.			Remarques.
	£	s.	d.			£	s.	d.	
{ A l'union des provinces, salaire fixé à £300 par an.. 1er janvier 1847, £25..... 1er janvier 1852, £30..... }	375	0	0	{ Pour surveiller les travaux sur le chemin Gosford en 1842 £132 10s.. Pour surveiller la colonisation dans les townshs. de l'est et les environs de Québec 1853, £50. Pour examiner les plans de chem. de fer en 1854, £14 5s..... Total £196 15 }	{ En 1853, £25. En 1854, £93 15s.—Total £118 15s.. }	4839	16	0	{ Le 9 juin 1829 Andrew Russell a été nommé surintendant des chem. et établissements dans le comté de Mégantic, et a été employé au service actif du département jusq. ce qu'il ait été stationné dans le bureau en 1839. Les revenus provenant des percentag sur les ventes de terres et sur salaire comme arp. prov. ou pendant qu'il était occupé à arpent. les terres ou ouvrir les chemins à £500 par an.
{ 4 mars 1850. £33, 10s..... 1er janvier 1853, £30..... }	200	0	0	{ £81 17s. 6d. pour copier des plans et exam. des plans, ch.fer }	{ En 1853, £25. En 1854, £50. Total £75.. }	1600	14	2	{ Joseph Prendergast a été nommé dans la branche d'arp., H.-C., 1er juil. 1853, il était auparavant empl. dans la branche du Bas-Canada.
{ 1er janvier 1833, £2 3s. 9d... 1er janvier 1854, £20 5s..... }	136	10	0	{ £16 15s. pour cop. des rap. et notes d'arpentage. }	{ En 1853, £25. En 1854, £34 10s.—Total £59 10s... }	500	10	0	

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COU-

NOM.	CHARGE.	DEVOIRS.	Date de la nomination.	Salaire lors de la nomination.			
				£	s.	d.	
J. C. Tarbutt	1er clerc	Est chargé de toutes les terres à vendre, répond aux demandes et conduit la correspondance qui s'y rattache, soit avec les agents du département ou le public. S'enquiert des différends, en fait rapport au gouvernement s'il est nécessaire, et des demandes pour acheter les réserves du clergé; examine les titres sur lesquels sont appuyés les réclamations à des lots possédés sous bail; surveiller l'enregistrement de transports par les acquéreurs de terres enregistrés suivant les dispositions de l'acte des terres; était chargé de l'établissement d'Owen Sound; et en 1848, surveiller l'ouverture et subséquemment la location de cinquante acres de terres accordés gratuitement sur les lignes de chemins ouverts dans le Haut-Canada.	21 juin 1841... Clerc extra.....	7s	6d	p. diem	
			17 mars 1842, par le gouverneur général.....	170	0	0	par année.
A. Kirkwood	2me. clerc	Enregistrer et copier les lettres, enregistrer les transports et aider à M. Tarbutt dans les affaires générales du bureau.....	20 mars 1854.....	136	17	6	par années.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 27 mars 1855.

RONNE—BRANCHE DES VENTES.

Augmentation.	Salaire à date.			Salaire extra.			Gratuités.			Total reçus.					
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
{ 1er janvier 1847, par ordre en conseil, 10 septembre 1847 ... }	80	0	0	250	0	0	13	2	6	90	0	0	3057	6	0
{ 1er avril 1854 1er mars 1855, par ordre en conseil... }	13	4	4	175	0	0	8	15	0	37	10	0	188	5	0
							13 2 6 prépar les rapp. en vertu de la 16e Vic., c. 153, sec. 4, après les heures du bureau.....								

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

J. C. TARBUTT.

No. 7.—

TABLEAU du DÉPARTEMENT des TERRES de la COURONNE

N O M .	C H A R G E .	N A T U R E D E S D E V O I R S .	Date de la nomination.	Salaire.		
				£	s.	d.
Jos. Bouchette.	Premier arpenteur et dessinateur—Permanent.....	Fait rapport des affaires de terres qui lui sont renvoyées et enregistrées. Correspondance relative aux arpentages des terres, réclamations en litige et dans les deux langues. Instructions pour l'arpentage des terres de la couronne, du domaine de la Reine et des biens des jésuites, et autres propriétés de la couronne dans le B.-C., en vertu d'O.C. dans les deux langues. Descriptions, examiner des descript. préparées l'érection civile des paroisses, villages, lots de grève et d'eau, dans les deux langues. Tracer les plans pour l'arpentage et la sous-division des terres dans les townships, avant les instructions. Compiler et ordonner la compilation des plans généraux pour les arpentages dans le but de fournir pour l'usage du départem. la section organisée du Bas-Canada. Inspection des notes d'arpentage et procès verbaux des arpenteurs. Examen des comptes des arpenteurs pour arpentage faits pour la couronne et rapport sur iceux. Devoirs de routine en département en réponse à toutes les demandes de renseignements, soit personnel soit par écrit, faites par le commissaire et autres branches du département, examen des entrées dans les livres et filer les documents qui doivent rester de record. Examen des candidats comme membres du bureau des examinateurs, pour être admis à la pratique de l'arpentage dans le Bas-Canada.	Agiss. comme arpenteur gén. en 1818, et nommé député arpenteur général pour le Bas-C., sous le grand sceau en 1826, payé par l'arpenteur général en honoraires d'office, durant ses services dans le bureau.	300	0	0
			octobre 1839.			

—(Continuation.)

dans la BRANCHE de l'ARPENTAGE pour le BAS-CANADA.

Date de l'augmentation.	Paiement extra.			Gratuité ou avance.			Montant total.			REMARQUES.
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
							100	0	0	Préparation du rapport et des documents relatifs à la limite entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, en 1849 et 1850. Pour les cartes de recensement de 1852. Avance en 1854.
							48	0	0	
							98	15	0	
1er janvier 1847..	375	0	0				5248	19	8	Nommé en 1852, un des commissaires de S. M. pour tirer la ligne frontière entre la province du Canada et le Nouveau Brunswick, en vertu de l'acte imp. 13 et 14 Vic, chap. 65. Absent 14½ mois. Payé à même le fonds du territoire en litige par warrant. En 1853...£466 0 0 En 1854...£888 0 0 Total...£854 0 0

TABLEAU du DÉPARTEMENT des TERRES de la COURONNE

N O M .	CHARGE.	NATURE DES DEVOIRS.	Date de la nomination.	Salaire.		
				£	s	d.
E. T. Fletcher..	Arpenteur et dessinateur,— permanent	Préparation des descriptions des frontières et des limites de tous les lots de township concédés et vendus; ainsi que de tous les townships, villages et paroisses à être érigés par lettres patentes ou par proclamation, est généralement de toutes les matières se rattachant aux statist. et descrip. territ. Rédaction de tous les plans spéciaux des lots abouts dans le registre: préparat. des spécific. des towns. et villages, ainsi que des rapp. sur les aff. de routine et de corresp. de moins d'import.	22 déc. 1841...	7s	6d	p. jour
P. L. Morin ...	Arpenteur et dessinateur,— permanent	Compilation sous la direction de l'arpenteur sur une éch. uniforme, des plans généraux en sections des arpentages de la couronne, rapportés de temps en temps dans ce bureau, basée sur des données astronomiques et trigonométriques, et indiquant, suivant le cas, les divisions frontières des terres de la couronne, avec les seigneuries adjacentes. Diminuer et agrandir avec le pantographe les plans de de towns. à une échelle de diagra. pour l'érect. de ces townships. Calculer les étend., les mesur. en faisant les plans génér. Tirer les plans de subdiv., et des towns. et villages, devant accompagner les instructions aux arpenteurs.	Mai 1845.....	10s.		p. jour

dans la BRANCHE de l'ARPENTAGE pour le BAS-CANADA.

Date de l'augmentation.	Paiement extra.			Gratuité ou avance.			Montant total.			REMARQUES.				
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.					
{ Septembre 1847. 1er janvier 1853.	125	0	0	74	15	0	1853 30 1854 50	0	0	0	2293	5	0	
{ Septembre 1847. 1er janvier 1853.	175	0	0	1854 215*	0	0	1853 37 1854 59	10	0	0	1717	10	0	*Du comité de la bibliothèque de l'A.L. pour voyage en Europe pour faire certaines recherches historiques et scientifiques relatives à l'histoire du Canada.

TABLEAU de la BRANCHE d'ARPENTAGE du BAS-CANADA

NOM.	CHARGE.	NATURE DES DEVOIRS.	Date de la nomination.	Salaires.		
				£	s.	d.
J. Bte. Raymond	Clerc permanent.	Copie dans les deux langues et fait les entrées dans les livres respectifs au long. Correspondance, rapports au conseil, ordres en conseil, instructions aux arpenteurs, rapports des arpenteurs, procès-verbaux, spécifications des townships, états, comptes des arpenteurs descriptions des lots de townships, paroisses, villages et de grève, tient la liste des livres de notes, record des arpenteurs et arpentages, etc., etc., etc..	1er juin 1851.	125	0	0
G. G. Dunlevie.	Arpenteur et dessinateur—temporaire....	Copie, trace, diminue, agrandit les plans des arpentages pour les fins générales, fait les entrées au registre, cop. les pl. de lots de grève de vil., de sites de moulins. Prépare les descriptions et les plans des lots de grève et d'eau, d'après les arpentages faits par moi-même, en qualité d'arp. du dom. de la cour. et faire des copies d'iceux sur parchemin pour patente. Il fait aussi tous les arpentages requis par le dom. de la couronne.	22 mars 1852.	7s6d	p.	diem
J. F. Bouchette..	Assistant dessinateur—temporaire.....	Copier et faire les cartes pour l'usage du département	9 janvier 1854.	7s6d	p.	diem
S. P. Bauset ..	Clerc extra.....	Copie des rapports, procès-verbaux, spécification des townships, tracé de diagrammes, remplit les plans, etc. les livres de notes, et aide dans l'ouvrage du bureau en général.....	24 avril 1854..	7s6d	p.	diem

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
BRANCHE D'ARPENTAGE, EST,
Québec, 28 mars 1855.

du DÉPARTEMENT des TERRES de la COURONNE.—(Continuation.)

Date de l'augmentation.	Paiement extra.			Gratuité ou avance.			Montant total.			Remarques.			
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.				
{ 1er janv. 1853..	150	0	0	1854	12	3	9	1853	15	0	436	0	5
{ 1er avril 1854..	160	0	0					1854	40	0				0
24 août 1852.....	10s.	p.	diem					1853	40	0	594	10	0
								1854	46	0			
— décembre 1854.	10s.	p.	diem	4	15	0		1854	34	10	207	15	0
.....				6	2	6		34	10	0	158	5	0

Depuis le 1er sept. au 1er déc. 1854 a été employé par les com. de S. M., en vertu de l'acte impérial, pour établir la frontière provincial entre le Canada et le Nouveau Brunswick, pour faire les cartes des opérations d'arpent. de 1853, durant laquelle période il n'a pas reçu de salaire de ce département.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.
JOSEPH BOUCHETTE,
Arpenteur et dessinateur.

No. 7.—(Continuation.)

CANADA EST.—AFFAIRES des TERRES.—Locations, réclamations opposées, octrois gratuits, nomination d'agents, instructions aux agents, rapports, états, correspondance, etc.

NOM.	CHARGE.	DEVOIRS.	Salaires. £ s. d.	Date de la nominat. et de l'augmentation.		Ouvrage extra. £ s. d.	Bonus. £ s. d.		Montant total reçu. £ s. d.
				Date.	Augmenté.				
Jean Langevin.	Clerc correspondant.	Rapports et correspondances se rattachant aux locations militaires, de milice et gratuites, aux réclamations opposées, aux octrois gratuits, etc. Correspondance relative à la nomination des agents. Préparation des instructions aux agents. Aide à préparer les états requis par la loi, la législation, le secrétaire provincial, les comités de l'assemblée législative, etc. Et surveillance générale des devoirs des autres clercs appartenant à sa branche.	375 0 0	18 mars 1843	1er janvier 1847, de £300 à £325. 1er janvier 1853, de £325 à £375.		{ 25 0 0 } { 93 15 0 }	4017 15 0	

Thomas Hammond.	Régistrateur des lettres et copiste.	Enregistrer et faire l'index aux lettres, rapports, etc. Copie les lettres, (en anglais) sortant du bureau, ainsi que les rapports et les adjudic.	175 0 0	* 17 mars 1842.	1er janvier 1847, de £136 10s. à £150. 1er janvier 1853, à £175.	21 17 6	{ 32 10 0 } { 43 15 0 }	1928 3 4
C. V. Tessier.	Clerc.	Copie la correspondance française. Fait des recherches, entre les locations. Enreg. les transp., et prd. note des lett. dans les rôles des terr. et dans les liv. de vtes.	175 0 0	17 août 1852.	1er janvier 1852, de £125 à £175.	23 0 0	{ 15 0 0 } { 43 15 0 }	508 0 0
F. V. Dugal.	Clerc.	Copie les états, entre les spécifications dans le rôle des terres, et fait des extraits des livres généraux, des ventes, des références, etc., pour le Bas-Canada.	136 10 0	18 février 1854.		26 11 3	34 10 0	179 18 9

* M. Hammond a été employé pendant quelques mois en 1841. Ses services ont été continués depuis le 17 mars 1842.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

JEAN LANGEVIN.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 20 mars 1855.

No. 7.—(Continuation.)

CANADA-EST—AFFAIRES des TERRES—Rapports des agents, détails des comptes, ventes, emploi de deniers, annonces de terres, références, patentes, état, rapport, correspondance.

NOM.	CHARG.	DEVOIRS.	Salaire.		Date de la nomination et de l'augmentation.		Ouvrage extra.	Bonus.		Montant total reçu du gouvernement.				
			£	s. d.	Date.	Augmentation.		£	s. d.	£	s. d.			
W. F. Collins		<p>Examiner et corriger les comptes mensuels des agents. Inspection d'eux après qu'ils sont entrés dans les livres officiels, et que les versements ont été placés au crédit du lot. Préparation des entrées du journal provenant des rapports des agents ainsi que d'autres transactions. Correspondance avec les agents relative à leurs rapports, le montant reçu à compte, le montant payé et le montant suspendu, s'il y en a. Correspondance et recherches relatives à l'intérêt, au principal, et à la rente due sur lots vendus. Rapport sur demandes d'acheter les terres de la couronne et du clergé. Préparer les listes des terres qui doivent être annoncées. Emploi de tous les deniers reçus à compte des terres.</p>	250	0	9 août	1843.	84	11	3	3210	0	2299	7	1

1er janvier 1847, de £136.10s. à £150.
1er avril 1848, de £150, à £170.
1er juillet 1851, de £170 à £250.

T. Chertier	Clerc.	<p>Préparation des références (en double) pour patentes, soit pour terres vendues ou louées. Transmission des références pour patentes au sec. prov. De des patentes reçues au bureau du secrétaire aux parties qui y ont droit. Préparer les états requis par la loi et aider à préparer ceux demandés par la législature et ses comités, et par les chefs de département, etc., et surveillance des devoirs de son assistant.</p> <p>Copie des rapports des agents dans le livre des recettes, et entre les nouv. ventes dans les liv. des vent. Index aux nouvelles ventes et entrée des numéros des ventes dans les rôles des terres.</p> <p>Copie la correspondance relative aux rapports des agents et d'autres matières de comptes. Entrée des patentes quand elles sont reçues au bureau du secrétaire, et inspection d'icelles avec les références émises. Aider et préparer les états demandés, etc., etc.</p>	175	0	0	Octobre 1852.		27	15	0	25	0	511	1

1er janvier 1853, de £150 à £175.....

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.
W. F. COLLINS.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 30 mars 1853.

CÉDULE des NOMS, CHARGE, SALAIRE, etc., des OFFICIERS du bureau

NOM.	CHARGE.	DEVOIRS.	Date de la nomination
Félix Fortier...	Surintendant des biens des jésuites et du domaine de la couronne et agent de la seigneurie Lauzon.	Correspondance dans les deux langues sur toutes les affaires se rattachant aux biens des jésuites, au dom. de la cour., et à la seig. de Lauzon—prépar. pour le com. et le conseil exécutif des rapports sur tous les sujets se rattachant à ces biens non considérés comme affaires de routine et exceptionnelles—surveillance générale de ces biens et des agents locaux. Agissant comme agent de la seigneurie de Lauzon, et percepteur des rentes, en sus de la surveillance générale de tous les comptes de cette branche.	1er mars 1847....
F. T. Judah.....	Clerc.....	Endossement des demandes et des lettres, et entrée d'icelles dans le registre, notes sur icelles, copie des projets de lettres dans les deux langues et des rapports au conseil exécutif, en les entrant au long dans les livres des lettres et des rapports, index au divers livres employés dans cette branche et préparation des lettres en anglais sous la direction de M. Fortier; Examiner et balancer les comptes des agents, et ceux des individus qui ont des comptes privés avec le bureau, en sus de diverses autres affaires de routine de cette branche.....	12 juin 1849.....
L. R. Fortier.....	Clerc.....	Copie dans les deux langues, et endosse de temps en temps les demandes et les lettres; entrée d'icelles dans le registre, en prend note, et prépare les lettres des affaires de routine, aide à M. Fortier à tenir les recettes et les comptes de la seigneurie de Lauzon. Grossoye les patentes de lots de grève et d'eau.....	30 novembre 1854..

BRANCHE DES BIENS DES JÉSUITES ET DU DOMAINE DE LA COURONNE,
DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 27 mars 1855.

—(Continuation.)

des TERRES de la C. dans la BRANCHE des BIENS des JÉSUITES.

Salaire.	Salaire actuel.			Augmentation.			Montant payé pour services extra.			Gratuité.			Montant total reçu.				
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
£125 pour le reste de 1847, et £150 après.....	250	0	0	100	0	0	Nil.....	87	10	0	1508	1	4	jusqu'au 28 février 1855, inclusivement.			
6s. 8d. par jour.	200	0	0	85	17	9	45	17	6	75	0	0	397	9	9½	jusqu'à la date ci-dessus.	
7s. 6d. par jour.	7s. 6d.	p.	jour	Nil.....			Nil.....			Nil.....			88	14	11	jusq. la d. ci-d.	

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.
F. FORTIER.

BRANCHE des BOIS et FORÊTS—DÉPARTEMENT des TERRES de la C.

NOM.	DEVOIRS.	Date de la nomination et salaire.			Aug.
		£	s.	d.	Date.
Wm. McDawson	Administration des bois et forêts, et surveillance générale du commerce de bois de construction	Nommé le 1er janvier 1852. — Voir les remarques			1 janv. 1853.
E. A. Généreux	Premier assistant, voir remarq.				
John Tolmie	Tient les comptes du revenu proven. du bois de construction dans une série de livres se rattachant aux livres généraux de comptes du département; et aide aussi dans le bureau	250	0	0	20 octobre 1853..
John Morphy	Voir les remarques				

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
BRANCHE DES BOIS ET FORÊTS,
Québec, 29 mars 1855.

Tableau des officiers employés, leurs devoirs, salaires, paiement extra, etc., etc.

mentation.	Paiement			Gratuités.			Salaire			Total reçu			Remarques.			
	Montant.			extra.			Date.			actuel.				pour services.		
£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
350	0	0	Point t.			1853..	15	0	0	350	0	0	2200	0	0	Auparavant employé dans le bureau de bois de construction, Bytown, de 1841 à 1846, à £150. Dans le département des terres de la couronne depuis le 12 juin 1849, à £182 10s. Et commença l'organisat. des bois et forêts dans l'automne de 1851, la date la présente nomina. étant celle à partir de laquelle l'augmentat. de salaire fut allou. Vacante.—M/ Généreux ayant récemment laissé cette branche. Rapports séparés. La nouv. nomination pas encore faite. Salaire £250.
						1854..	87	10	0							
			Point t.			1853..	32	10	0	250	0	0	436	11	8	M. Morphy était originairement assistant dans cette branche, ensuite il devint régistrateur pour tout le département, mais continua d'être attaché à la branche des bois et forêts, jusqu'à récem. qu'il fut promu en même temps que M. Généreux.
						1854..	62	10	0							

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.
WILLIAM McD. DAWSON.

No. 7.—(Continuation.)

MESSAGERS.

N O M.	Charge et devoirs.	Date de la nomination.	Salaire.		Augmentation.	Salaire actuel.		Paiement extra.		Gratuité.		Montant.	
			£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
John Bradshaw.	Messenger et gardien de bureau C-O...	1 mars 1852..	75	0 0	.....	75	0 0	13 15	0 0	41	5 0	274	15 7
George Fisher..	Messenger et gardien de bureau, C.-E...	1 septemb. 1844..	50	0 0	1 octobre 1847. } 1 juin 1851. }	75	0 0	.....	.....	35	0 0	640	8 4
John Innes	Messenger et chauffeur	1 nov. 1848..	50	0 0	1 février 1852.	60	0 0	25	8 9	46	5 0	419	3 9

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

WILLIAM FORD,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 28 mars 1855.

No. 8.

BUREAU D'AGRICULTURE ET DES STATISTIQUES.

Nom de l'officier ou commis.	Charge ou situation.	NATURE DES DEVOIRS.	Date de la nomination.	Salaire et quand fixé.	Ouvrage extra.	Montant total reçu depuis la date de la nomination.
						£ s. d.
William Hutton ..	Secrétaire du bureau d'agriculture et des statistiques.	Le recensement de la province est compilé dans ce bureau, il réunit et publie des informations statistiques générales, faisant voir le progrès de l'agriculture, du commerce et de l'éducation dans le pays, et fournit des informations aux divers journaux d'agriculture dans la province; fait des rapports sur toutes les demandes de chemins de colonisation, émet et enregistre les brevets d'inv.; a la garde des modèles, et par un ordre en conseil récent, compile le livre bleu.....	Août 1852.....	£400, augmenté le 1er janv. 1855 de £250, son salaire comme secrétaire d'un bureau des statistiques seulement.....	.....	629 3 4
Evelyn Campbell. 1er clerc...	.....	Teneur de livres et correspondant anglais, aide au secrétaire à préparer les rapports et à compiler les tableaux de statistiques.....	Mars 1852.....	£300, augmenté le 1er janv. 1855 de £250.....	A reçu £127 9s. 5d. pour ouvrage extra depuis la date de sa nomination pour avoir complé les tableaux du recensement, inspecté l'ouvrage des commis et corrigé les épreuves.....	677 0 9
N. F. Laurent..... 2me clerc...	.....	Examine les réclamations pour lettres patentes et fait la correspondance relative à icelles, dans les deux langues, anglais et français.....	Mars 1847.....	£250, augmenté de £200 le 1er avril 1854.....	.....	1228 0 10

No. 6.—(Continuation.)

BUREAU D'AGRICULTURE ET DES STATISTIQUES.

Nom de l'officier ou commis.	Charge ou situation.	NATURE DES DEVOIRS.	Date de la nomination.	Salaire et quand fixé.	Ouvrage extra.	Montant total reçu depuis la date de la nomination.						
S. DeGruise	3me clerc..	A la charge des papiers se rattachant aux rapports statistiques du bureau et de la correspondance française...	Novembre 1851	£225 augmenté de £136, le 1er janvier 1855.....	A reçu £78 2s. 6d. pour ouvrage extra depuis la date de sa nomination en préparant le recensement de la province.....	<table border="1"> <tr> <td>£</td> <td>584</td> </tr> <tr> <td>s.</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>d.</td> <td>2</td> </tr> </table>	£	584	s.	9	d.	2
£	584											
s.	9											
d.	2											
D. McLeod.....	4me clerc..	Aide à faire les recherches dans les demandes de lettres patentes ; enregistrer et endosser toutes les lettres, les actes, etc., et fournir des copies des actes, spécifications, etc	Novembre 1853	£200 augmenté le 1er avril 1854 à £250 ; diminué le 1er janvier 1845..								

ALLAN N. MACNAB,
Ministre d'Agriculture.

Québec, 27 mars 1855.

No. 9.

TABEAU contenant les NOMS des EMPLOYÉS et CLERCS du DÉPARTEMENT des POSTES, avec leur charge et position, la nature de leurs devoirs à remplir, la durée des services et le montant du salaire reçu par chaque individu, l'époque à laquelle le salaire a été fixé, et l'augmentation, s'il y en a eu depuis la date de leur nomination à la charge actuellement remplie. Aussi, le montant que les dits employés ou clercs ont reçu pour services extra depuis la date de leur présente nomination, et le montant total reçu par chaque individu à même la caisse publique, depuis les dites dates jusqu'au 31 mars 1855.

BUREAU DU SECRÉTAIRE.

Noms des Officiers et Clercs.	Charge ou position.	Nature des devoirs remplis.	Durée de service dans le département.	Montant du salaire actuel.		Période à laquelle le précédent salaire a été fixé.	Augmentation, s'il y en a eue, dans aucun cas, depuis la date de leur nomination actuelle.		Montant que les dits employés et clercs ont reçu pour services extra depuis la date de leur nomination actuelle.		Total reçu de la caisse publique depuis la date de leur nomination actuelle jusqu'au 31 mars 1855.		
				£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
W. H. Griffin.....	Secrétaire	Surintendant général des affaires du département dans ses diverses branches.....	24 années...	400	0 0	6 avril 1851..	Nil.	Nil.	Nil.	1694	8 11	1694	8 11
E. F. King.....	Premier commis..	Aide au secrétaire dans la correspond. et la surveillance..	9 do ..	300	0 0	1er juillet 1854.	Nil.	Nil.	Nil.	300	0 0	300	0 0
C. R. Griffin.....	1er commis.....	Chargé des nominations de maître de poste, timbres, soumissions des malles, registre et divers autres devoirs.....	8½ do ...	240	0 0	do do	Nil.	Nil.	Nil.	240	0 0	240	0 0

* Cette colonne comprend le salaire d'un trimestre payé d'avance en 1854 ; aussi, en certain cas, le bonus accordé en 1853.

No. 9.—(Continuation.)

TABLEAU contenant les NOMS des EMPLOYÉS et CLERCs dans le DÉPARTEMENT des POSTES, etc.—
(Continuation.)

BUREAU DU SECRÉTAIRE.—(Continuation.)

Noms des Officiers et Clercs.	Charge ou position.	Nature des devoirs remplis.	Durée de service dans le département.	Montant du salaire actuel.		Période à laquelle le précédent salaire a été fixé.	Augmentation, s'il y en a eue, dans aucun cas de nomination actuelle.		Montant que les dits employés et clercs ont reçu pour services extra depuis la date de leur nomination actuelle.		Total reçu de la caisse publique depuis la date de leur nomination actuelle, jusqu'au 31 mars 1855.	
				£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
H. S. Weatherley,	2me clerc.....	Tient les livres de lettres, les registres, les contrats de malle, les cautionnements des maîtres de poste, etc..	1 année et 5 } 7 mois,.... } le départem. } et 3 ans au- } paravant } dans le bu- } reau du sec. } provincial... }	180	0 0	1er juillet 1854.	NIL.	0 0	NIL.	0 0	180	0 0
W. G. Sheppard,	3me clerc.....	A soin des recettes, des dépôts dans la banque, tient un livre de caisse et un journal.....	11½ années...	150	0 0	Septembre 1854.	NIL.	0 0	NIL.	0 0	85	12 0
John Ashworth...	Cassier.....			300	0 0	1er juillet 1854.	NIL.	0 0	NIL.	0 0	300	0 0

BUREAU DU COMPTABLE.

E. J. King.....	Comptable.....	Surintendance générale des comptes, tient le grand livre général; le livre de chèques, et tire tous les chèques, compile les comptes de la maille anglaise, et contrôle les dép. des caissiers.	21 ans en Canada et 12 a. dans le bureau général de P. Londres	400 0 0	0	1 juillet 1854.	Nil.....	Nil.....	1607	5	10
R. M. Jolyan.....	Premier clerc.....	Contrôle les feuilles mensuelles	11 1/2 ans.....	250 0 0	0	1 juillet 1854.	Nil.....	Nil.....	250	0	0
E. C. Hayden.....	do.....	Contrôle les comptes courant des maîtres de poste et examine les deniers payés pour service de la maille, etc....	10 ans et 8 mois.....	240 0 0	0	do do	Nil.....	Nil.....	240	0	0
† D. M. Wright..	do.....	Tient le ledger du maître de p.	2 ans et 2 mois.....	200 0 0	0	do do	Nil.....	Nil.....	200	0	0
† Robert Oliver..	do.....	Contrôle les feuilles mensuelles	1 ans.....	200 0 0	0	do do	Nil.....	Nil.....	200	0	0
D. Lawson.....	do.....	Compile les comptes généraux.	1 ans et 5 mois.....	200 0 0	0	do do	Nil.....	Nil.....	200	0	0
J. Audette.....	Premier clerc.....	Contrôle et examine les feuilles mensuelles et distribue les blancs aux maîtres de p.	1 ans et 3 mois.....	150 0 0	0	do do	Nil.....	Nil.....	150	0	0
C. R. Mackenzie..	do.....		10 mois.....	100 0 0	0	do do	Nil.....	Nil.....	100	0	0
C. Stewart.....	do.....		2 1/2 mois.....	100 0 0	0	25 janv. 1855.	Nil.....	Nil.....	100	0	0

* Cette colonne comprend le salaire d'un trimestre d'avance accordé en 1854, et aussi, en certain cas le bonus accordé en 1855.

† A servi 11 1/2 ans dans le bureau de poste à Québec.

‡ A servi 11 ans dans le bureau de poste à Québec.

No. 9.—(Continuation.)

TABLEAU contenant les NOMS des EMPLOYÉS et CLERCS du DÉPARTEMENT des POSTES, etc.—(Continuation.)

BUREAU DES ORDRES D'ARGENT.

Noms des Officiers et Clercs.	Charge ou Position.	Nature des devoirs remplis.	Durée de service dans le département.	Montant du salaire actuel.	Période à laquelle le présent salaire a été fixé.	Augmentation, s'il y en a eue, dans aucun cas de nation actuelle.		Montant que les dits employés et clercs ont reçu pour services extra de puis la date de leur nomination actuelle.		Montant total reçu de la caisse publique depuis la date de leur nomination actuelle, jusqu'au 31 mars 1855.	
						£	s.	d.	£	s.	d.
P. Lesneur	Surintendant	Surveille le fonctionnement de la branche du département des ordres d'argent	9 mois	400 0 0	1 juillet 1852	Nil	Nil	Nil	300	0	0
W. White	1er clerc	Devoirs généraux de la branche des ordres d'argent	3 mois	225 0 0	1 déc.	Nil	Nil	Nil	75	0	0
Peter Holt	2me do		2 mois	175 0 0	1 février	Nil	Nil	Nil	29	3	4
J. G. Mason	3me do		2 mois	125 0 0	do do do	do do do	Nil	Nil	Nil	20	16	8

BUREAU DES LETTRES MORTES.

† J. T. McCuaig	Inspecteurs des lettres mortes	Contrôle les rapports des lett. mortes des maîtres de poste et fait d'aut. serv. se rattach. à la branche des lett. mortes.	8½ ans	240	0	0	1 juillet 1854	Nil	Nil	240	0	0
J. McDonagh	Clerc	Rapports des lettres mortes	7 mois	100	0	0	7 sept. do	Nil	Nil	85	15	7
Smith Allan	Messageur . . . . .	. . . . .	19 ans	75	0	0	1 avril 1851	Nil	Nil	333	19	2
John Himifin	do . . . . .	. . . . .	4¼ mois	66	0	0	1 nov. 1854	Nil	Nil	26	6	9

* Cette colonne comprend le salaire d'un trimestre d'avance accordé en 1854; aussi, en certain cas le bonus accordé en 1853.

† A servi 4 ans et 9 mois dans le bureau de poste de Kingston. A servi 2 ans dans celui de Montréal.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 5 avril 1855.

W. H. GRIFFIN,
Secrétaire.

No. 10.

TABLEAU des EMPLOYÉS et CLERCS dans le DÉPARTEMENT de l'ADJUDANT GÉNÉRAL pour le CANADA-EST, avec leur salaire respectif et la période à laquelle le dit salaire a été fixé, etc.

N O M .	C H A R G E .	N A T U R E D E S D E V O I R S .	D u r é e du service.	M o n t a n t .		P é r i o d e à laquelle le salaire a été fixé.	A u g m e n t a t i o n de salaire.	D a t e de la nomination	R e ç u pour service extra.	M o n t a n t total reçu depuis 1854 jusq. 1er mars 1855.	
				£	s. d.					£	s. d.
A. de Salaberry ...	Député adju- dant-gé- néral ...	Emettre les ordres généraux, accorder les commissions, payer les pensions des miliciens et autres devoirs appartenant à la milice ... Tenir un record de toutes les nominations de milice, tenir un livre pour les pensions de milice, préparer la liste de paiement de ces pensionnaires, adresser des blancs de rapports aux officiers commandants; faire le retour général de la force de la milice pour le livre bleu. Préparer les ordres généraux pour la gazette, en envoyer des copies aux off. command. et autres dev. variés qui se rattach. à ce départ.	64 ans ...	500	0 0	1er juillet 1848.	Point.	1er juillet 1848.	Point.	583	6 8
Charles Petticlerc...	Clerc		33 ans ...	185	0 0	{ 22 février } 1822. }	Point.	{ 22 février } 1822. }	Point.	216	16 8

Peter L. McDonnell	Clerc	Fait la correspondance anglaise et française, remplit les blancs des commissions de milice, tient le livre de lettres, fait rapport sur les réclamations à des pensions de milice et aide à l'expédition générale des affaires du bureau	74 années ..	150	0 0	11 juillet 1847..	Aucun.	11 juillet 1847..	Aucun.	175	0 0
Henry Smeaton...	Messageur ..		34 années ..	75	0 0	Mai 1851.....	Aucun.	Mai 1851.....	Aucun.	87	10 0
Total										£	1062 13 4

No. 10.—(Continuation.)

TABLEAU des EMPLOYÉS et CLERCS, etc., du DÉPARTEMENT de l'ADJUDANT GÉNÉRAL, pour le CANADA OUEST, avec les salaires respectifs, et la période à laquelle le salaire a été fixé, et l'augmentation qui a été accordée depuis la date de leur nomination, le montant reçu par les dits employés ou clercs pour services extra, depuis la date de leur nomination, et le montant total reçu de la caisse publique, depuis 1854, jusqu'au 1er mars 1855.

Noms.	Charge.	Nature des devoirs.	Durée de service.	Montant du salaire.		Période à laquelle le salaire a été fixé.	Augmentation de salaire.	Date de la nomination.	Montant reçu pour services extra.	Montant total.	
				£	s. d.					£	s. d.
D. Macdonell.....	Député adjudant général.	Emettre les ordres généraux de milice, accorder les commissions et remplir d'autres devoirs qui se rat. à la milice.	3½ années..	500	0 0	Juin 1846.....	Aucun.	Juin 1846.....	Aucun.	588	6 8
S. Thompson	Clerc.....	Tenir records de toutes les nominations de milice, copier la correspondance, faire les commissions et divers autres devoirs qui se rattachent à ce département	3½ années..	225	0 0	Juin 1847.....	Aucun.	Juin 1847.....	Aucun.	262	10 0
H. Smeaton.....	Messenger..	Messenger pour le Canada ouest et est...	3½ années..	75	0 0	Mai 1851.....	Aucun.	Mai 1851.....	Aucun.	87	10 0

D. MACDONELL,
Député Adjudant Général de la Milice.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 28 mars 1855, le priant de faire mettre devant la Chambre, " Un Tableau des noms de toutes les personnes qui ont été nommées à quelque charge d'honneur ou d'émolument en Canada depuis un an (à part des maîtres de poste dont les revenus sont au-dessous de £20), indiquant la date de leur nomination respective, si elle est temporaire ou permanente, le salaire ou les honoraires dans chaque cas, et fait de telle manière à démontrer le revenu actuel, en autant qu'il est connu du gouvernement; aussi, la désignation de chaque emploi, et le statut, l'ordre en conseil, ou toute autre autorité en vertu de laquelle tout tel officier ou titulaire a été nommé."

Par ordre,

GEO. E. CARTIER,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 4 mai 1855.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 4 mai 1855.

Monsieur,—Conformément à votre lettre du 2 du mois dernier, demandant, afin qu'il soit mis devant l'assemblée législative, un tableau des noms de toutes les personnes qui ont été nommées à quelque charge d'honneur ou d'émolument dans le département des postes en Canada, depuis le 28 mars 1854, à l'exception des maîtres de poste dont le revenu est au-dessous de £30, indiquant la date de leur nomination respective, si elle est temporaire ou permanente, le salaire ou les honoraires dans chaque cas, fait de telle manière à démontrer, en autant qu'il est connu, le revenu actuel; aussi, la désignation de chaque emploi, et le statut, l'ordre en conseil ou toute autre autorité en vertu de laquelle tel officier ou titulaire a été nommé, j'ai l'honneur, en me soumettant au désir du maître général des postes, d'inclure un tableau de la nature désignée et s'étendant jusqu'au 2 du mois dernier, inclusivement.

Je suis, monsieur,
Votre très-humble et obéissant serviteur,

W. H. GRIFFIN,
Secrétaire.

L'Hon. G. E. CARTIER,
Secrétaire Provincial.

TABEAU indiquant les **NOMS** de toutes les **PERSONNES** qui ont été nommées à quelque **CHARGE d'HONNEUR** ou **d'EMOLUMENT** dans le **DÉPARTEMENT des POSTES du CANADA**, entre le **28 mars 1854** et le **2 avril 1855**, à l'exception des **Maîtres de Poste** dont le revenu est au-dessous de **£20**; indiquant la date de leur nomination respective, si elle est temporaire ou permanente, le salaire ou les honoraires, dans chaque cas, de telle manière à démontrer, en autant qu'il est connu, le revenu actuel; aussi, l'autorité en vertu de laquelle chaque officier ou titulaire a été nommé.

NOM du TITULAIRE.	CHARGE ou NOMINATION.	DATE de la NOMINATION.	Si la nomination est temporaire ou permanen- te.	Revenu annuel.		Autorité en vertu de laquelle la nomi- nation a été faite.
				£	s. d. p. jour.	
R. H. Duff.....	Commiss de l'inspecteur, bur. de p. Kingston	1 avril 1854	Temporaire	125	0	Sous l'autorité du gou- vernement exécutif.
G. Wilson.....	Commiss, bureau de poste, Pont Suspendu	do	Permanente	70	0	do
W. Powell.....	Maître de poste, bureau de poste, P. Dover	do	do	160	0	do
J. B. Swartz.....	Do do Port Sarnia.	do	do	400	0	do
A. Larroque.....	Do do Montréal.	1 mai	do	15	0	do
Mme Fenwick.....	Concierge, do Toronto	do	do	10	par mois.	do
R. H. Bengough.....	Conducteur de la malle, do do	do	do	125	0	do
Alfred Barley.....	Do do do	do	do	100	0	do
T. A. Mulkins.....	Commiss de l'insp., bur. de poste, Kingston	do	Permanente	100	0	do
A. McCarthy.....	Conducteur de la malle, do do	do	do	100	0	do
D. McKinnon.....	Commiss, bureau de poste d'Hamilton	do	do	112	10	do
R. Spence.....	Do do Toronto	do	do	100	0	do
D. Spry.....	Do do do	do	do	100	0	do
R. Power.....	Facteur, Montréal	12 mai	Temporaire	100	0	do
Ezra Beemer.....	Conducteur de la malle, do do	26 do	Permanente	100	0	do
J. Audette.....	Commiss dans le bureau du comptable, département des postes, do do	do	do	140	0	do
J. S. Thatcher.....	Conducteur de la malle, do do	do	do	100	0	do
P. Lesueur.....	Surintendant du bureau des ordres d'argent, do do	do	do	400	0	do
C. McKenzie.....	Commiss dans le bureau du comptable, dé- partement des postes, do do	15 juin	do	100	0	do
W. Finton.....	Assistant messenger, bur. de poste, Montréal	do	do	100	0	do
		do	do	65	0	do

F. B. Baker.....	Maître de poste, Gananoque	23 mai	do	84	0	do
L. L'Africain.....	Commiss, bureau de poste de Montréal	8 juin	do	120	0	do
W. J. Firman.....	Conducteur de la malle, do do	10 do	do	100	0	do
C. K. Ogden.....	Maître de poste, Trois-Rivières, do do	12 do	Permanente	240	0	do
J. Kelly.....	Aide facteur, bureau de poste de King- ston, do do	17 do	do	60	0	do
F. Austey.....	Conducteur de la malle, do do	1 juillet	do	125	0	do
D. A. Ross.....	do do do	do	do	150	0	do
C. Wayland.....	do do do	do	do	100	0	do
Mme Inavison.....	Concierge, bureau de poste de Québec, do do	do	do	15	0	do
G. E. Griffin.....	Inspeç., bur. de poste, division de la malle an- do do	do	do	400	0	do
J. F. Loofs.....	Messageur de l'inspecteur, Montréal, do do	6 do	do	2	10 p. mois.	do
George Cox.....	Conducteur de la malle, do do	20 do	do	150	0	do
L. Mallard.....	Commiss, bureau de poste de Montréal, do do	1 août	do	100	0	do
J. McDonagh.....	do bureau des lettres mortes, départe- ment des postes, do do	28 do	do	100	0	do
D. McCall.....	Maître de poste, Port Sarnia, do do	10 do	do	160	0	do
D. Campbell.....	do Carleton Place, do do	21 do	do	32	0	do
J. O. Duplessis.....	do William Henry, do do	14 do	do	130	0	do
G. Craigue.....	do Indiana, do do	21 do	do	21	0	do
W. Cappinge.....	Conducteur de la malle, do do	1 septembre	do	125	0	do
H. Colbeck.....	Commiss, bureau de poste d'Hamilton, do do	do	do	100	0	do
J. O'Neill.....	Conducteur de la malle, do do	24 juillet	Temporaire	10	0	do
W. G. Sheppard.....	Commiss, bur. du maître général des postes 5 septembre	do	Permanente	150	par mois.	do
A. Graham.....	Commiss, bureau de poste de Toronto, do do	12 do	do	100	0	do
T. Sammon.....	Facteur, bureau de poste de Québec, do do	18 do	do	80	0	do
C. W. Schneider.....	Maître de poste, Carleton, do do	30 do	do	21	0	do
George Cox.....	Commiss de l'insp., bureau de poste, London	3 octobre	do	150	0	do
D. Hassett.....	Homme de peine, bur. de poste, Montréal, do do	5 do	do	52	0	do
L. Thomas.....	Conducteur de la malle, do do	do	do	125	0	do
Mme H. S. Lyon.....	Maître de poste, Richmond, C. O., do do	26 octobre	do	25	0	do
J. Wynne.....	Conducteur de la malle, do do	1 novembre	do	150	0	do
A. Millman.....	Maître de poste, Princeton, do do	4 do	do	26	0	do
E. D. Tillson.....	do Dereham, do do	7 do	do	32	0	do
J. Bolduc.....	Commiss, bureau de poste de Québec, do do	21 do	do	100	0	do
J. T. Murphy.....	Conducteur de la malle, do do	27 do	do	150	0	do
H. Murphy.....	do do do	6 décembre	do	150	0	do
A. DeGaspé.....	Conducteur sur le chemin de fer, do do	28 novembre	do	100	0	do
W. White.....	Commiss, bureau des ordres d'argent, dé- partement des postes, do do	1 décembre	do	225	0	do

TABEAU indiquant les NOMS de toutes les PERSONNES qui ont été nommées à quelque CHARGE d'HONNEUR ou d'ÉMOLUMENT dans le DÉPARTEMENT des POSTES du CANADA, etc.—(Continuation.)

NOM du TITULAIRE.	CHARGE ou NOMINATION.	DATE de la NOMINATION.	Si la nomination est temporaire ou permanen- te.	Revenu annuel.		Autorité en vertu de laquelle la nomina- tion a été faite.
				£	s. d.	
J. Hinin.	Messageur, départ. du bur. de poste, Québec	7 novembre 1854	Permanente.	66	0 0	Sous l'autorité du gou- vernement exécutif.
J. Grey	Commis, bureau de poste, Québec	20 do	do	100	0 0	do
R. Smith	do do Hamilton	1 décembre	do	100	0 0	do
R. Levasse	do do Québec	13 do	do	112	10 0	do
W. Taylor	Homme de peine, département des postes.	14 novembre	do	4	10 p. mois	do
A. DeGaspé	Conducteur des mailles anglaises.	21 janvier 1855	Permanente.	200	0 0	do
R. Holt	Commis dans le bureau des ordres d'ar- gent, département des postes.	1 février	do	176	0 0	do
G. Mason	do do do	10 do	do	125	0 0	do
E. W. Smith	Conducteur de la maille.	28 mars	do	125	0 0	do

W. H. GRIFFIN,
Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 3 mai 1855.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL.

TABLEAU indiquant les noms des employés temporaires et la date de leur nomination, etc., fait en conformité d'une adresse de l'assemblée législative, du 28 mars 1855.

NOMS.	SALAIRE.	DATE de la NOMINATION.	Par qui nommé.
H. R. Glackemeyer..	15s. par jour.	27 sept. 1854. (Encore employé).....	Secrétaire provincial.
C. Légaré.....	do	16 septembre 1854, jusqu'au 31 décem. 1854.....	do
F. Chassé.....	do	do do do	do

Certifié,

GEORGE ET. CARTIER,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 3 mai 1855.

TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 3 mai 1855.

Monsieur,—J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 2 du mois dernier, demandant un tableau des personnes nommées dans ce département depuis le 28 mars 1854, et de vous informer qu'il n'y a eu aucune nomination dans ce bureau depuis cette date.

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

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire.

E. A. MEREDITH, Ecuyer,
Assistant Secrétaire.

TABEAU des NOMS de toutes les PERSONNES qui ont été nommées à quelque CHARGE d'EMOLUMENT dans le DÉPARTEMENT des DOUANES, BUREAU de l'INSPECTEUR GÉNÉRAL, indiquant la date de leur nomination respective, si elle est temporaire ou permanente,—le salaire dans chaque cas ; aussi, le nom de telle Charge et l'autorité en vertu de laquelle chaque officier a été nommé, depuis le 28me jour de mars 1854 au 2 avril 1855.

N O M S.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire.		N A T U R E D E L' E M P L O I.	Autorité en vertu de laquelle la nomination a été faite.
			£	d.		
Alexander Heany.....	14 décembre 1854	Permanent.....	100	0	Préposé au débarquement, douanes de S. M.	Gouverneur général— Salaires et nominations établis par ordre en conseil, exceptés les employés temporaires, lesquels tiennent leur emploi du chef du département.
Joseph S. Lee.....	17 novembre do	do	100	0	Commis do	
John Little.....	14 décembre do	do	75	0	Douanier do	
J. E. Fitch.....	22 do do	do	150	0	Préposé au débarquement do	
John C. Davis.....	18 do do	do	175	0	Inspecteur do	
F. Fortye.....	13 do do	do	100	0	Préposé au débarquement do	
A. K. Scofield.....	4 mai do	do	75	0	Douanier do	
John Mullins.....	16 mars 1855	do	125	0	Collecteur do	
J. M. Merriman.....	5 janvier do	do	75	0	Préposé au débarquement do	
William Moorecraft.....	1 mai 1854	do	125	0	Commis et préposé au débarquem. do	
G. W. Warren.....	6 avril do	do	75	0	Messageur do	
J. W. Stevenson.....	22 décembre do	do	75	0	Douanier do	
G. Kemp.....	do mai do	do	75	0	Inspecteur do	
S. Amos.....	1 do do	do	100	0	Garde-magasin do	
Hector Munro.....	13 décembre do	do	200	0	Inspecteur do	
C. D. Grasset.....	13 février 1855	Tempor. ire.....	6s. 3d.	par jour	Commis do	
S. D. Fowler.....	1 mars 1854	Permanent.....	125	0	do do	
W. R. Mingaye.....	4 mai do	do	125	0	do do	
George Gunn.....	7 juin do	do	75	0	Douanier do	
Edward Prowse.....	22 décembre do	do	100	0	Inspecteur do	
Henry McCullough.....	6 avril do	do	75	0	Douanier do	
Charles Selby*.....	1 do 1855	do	150	0	Préposé au débarquement do	
F. Braun *.....	4 mai 1854	do	125	0	do do	

W. N. Lee.....	14 décembre do	Permanent.....	150	0	do	Gouverneur général— Salaires et nominations établis par ordre en conseil, exceptés les employés temporaires, lesquels tiennent leur emploi du chef du département.
P. Gauvreau.....	6 avril do	do	100	0	Collecteur do	
John Stone.....	14 décembre do	do	100	0	Préposé au débarquement do	
J. D. Askin.....	do do	do	100	0	do do	
Alexander Gordon.....	6 mars 1855	do	125	0	Commis do	
Henry Rogers.....	7 juillet 1854	do	100	0	Préposé au débarquement do	
Peter Ferguson.....	13 décembre do	do	150	0	Inspecteur do	
C. H. Godby.....	3 avril do	do	150	0	Collecteur do	
Robert Brennan.....	18 juillet do	do	100	0	Préposé au débarquement do	
Robt. Bullock.....	20 mai do	do	100	0	Collecteur do	
Samuel Bouchette.....	1 juin do	Temporaire.....	10s.	par jour	Commis du collecteur des droits do	
P. C. Racine.....	29 mars do	do	15s.	par jour	Commis surintendant do	
Robert Caley.....	18 novembre do	do	10s.	par jour	Commis, canal Welland do	
J. W. Peachy.....	28 février 1855	do	10s.	par jour	Commis du commissaire des douanes do	
E. Clark.....	20 mai 1854	Permanent.....	Honor.	.....	Inspecteur du revenu do
Robert Douglas.....	1 mars 1855	do	do	.....	do do
Peter McClary.....	do do	do	do	.....	do do
Henry McCarty.....	23 novembre 1854	do	do	.....	do do
George Haslehurst.....	1 mars 1855	do	do	.....	do do
M. O'Donohoe.....	11 avril 1854	do	125	0	Préposé au débarquement do	
George LeBouillier.....	4 mai do	do	100	0	do do	
Thomas Forsyth.....	1 mars 1855	do	125	0	Collecteur do	
Robert Hobson.....	do mai 1854	do	125	0	Préposé au débarquement do	
J. B. O'Connor.....	do do	do	125	0	do do	
G. W. Ross.....	17 mars 1855	do	100	0	Commis, bureau du canal de Lachine do	

* Transféré du bureau du receveur général, avec le même salaire, en remplacement de M. Braun, transféré dans le bureau du receveur général.

B. I. G., DÉPARTEMENT DES DOUANES,
 Québec, 2 mai 1855.
R. S. M. BOUCHEITE,
 Commissaire des Douanes.

TABLEAU de toutes les PERSONNES qui ont été nommées à quelque CHARGE d'HONNEUR ou d'EMOLUMENT dans la BRANCHE des COMPTES du DÉPARTEMENT de L'INSPECTEUR GÉNÉRAL, depuis le 28 mars 1854, indiquant la date de leur nomination respective, si elle est temporaire ou permanente, le salaire ou les honoraires dans chaque cas, etc.

NOMS.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Montant de la paie.	L'autorité pour la nomination.	DEVOIRS.
Christopher Green.....	18 décembre 1854 ..	Temporaire	10s. par jour.....	Par ordre de l'inspecteur général.	Pour aider à l'examen des comptes qui sont en arrière.
J. A. Kavanagh	3 février 1855 ..	do	do	do	do
G. S. Scott.....	16 do ..	do	do	do	do
Edward Byrne.....	26 décembre 1854 ..	do	do	do	Pour aider à compiler le livre bleu. Il a cessé d'être employé le 30 avril 1855.

JOS. CARY,
Député Insp. Gén.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Québec, 2 mai 1854.

BUREAU d'AGRICULTURE et de STATISTIQUES.

N O M S.	Position.	Nature de la nomination.	Salaire.	Honoraires.
William Hutton.....	Secrétaire ..	Permanente.	£400 par année..	} Il n'est pas reçu d'honoraires par ce bureau excepté sur l'émission de lettres patentes, et iceux sont transférés à T. D. Harrington, écuyer.
Evelyn Campbell.....	1er clerc.....	do	£300 do ..	
N. F. Laurent.....	2me do	do	£250 do ..	
P. DeGuise	3me do	do	£225 do ..	
D. McLeod.....	4me do	do	£200 do ..	

Les officiers ci-dessus étaient, avant le 20 février 1855, employés dans les bureaux respectifs d'enregistrement et de statistiques et d'agriculture, mais par un ordre en conseil de cette date, les deux départements furent réunis et réorganisés.

ALLAN N. MACNAB,
Ministre de l'Agriculture.

Québec, 7 avril 1855.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 5 avril 1855.

Monsieur,—En obéissance aux ordres de son excellence le gouverneur général que contenait votre lettre du 2 du courant, j'ai l'honneur d'inclure ci-joint un tableau (en autant qu'il a rapport à ce département) des noms de toutes les personnes nommées à quelque charge d'honneur ou d'émolument, depuis le 28 mars 1854, avec la date de leur nomination, etc.

J'ai, etc.,

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des T. de la C.

A l'Hon. GEO. ET. CARTIER,
Secrétaire Provincial.

TABLEAU des PERSONNES nommées depuis le 28 mars 1854.

Date de la nomination.	N O M S.	Salaire.		RE M A R Q U E S.
		£	d.	
11 octobre 1854	C. T. Walcot.....	225	par an.	Clerc permanent, département des terres de la couronne. Ordre en conseil.
28 do do	A. J. Taylor.....	7s. 6d.	do jour	do do Par le Commissaire.
24 avril do	S. P. Bauset.....	7s. 6d.	do do	Assistant dessinateur, do do do
1 décembre do	L. R. Fortier.....	7s. 6d.	do do	Clerc surnuméraire, domaine de la couronne, do do do
7 mars 1855	P. M. Partridge.....	12s. 6d.	do do	Assistant comptable, département des terres do do do
31 do do	N. Fages.....	7s. 6d.	do do	Clerc surnuméraire, do do do
9 do do	E. Dumontier.....	75	do an.	Messageur, do do do
6 juillet 1854	N. Ballard, commission sur perceptions..	.....	.....	{ 5 pour cent sur £500, 2½ sur les £7000 suivants, et 1¼ pour cent sur la somme excédant £7500.
3 novembre do	W. Jackson, do do	.....	.....	Agent des terres de la couronne pour le comté de Prince-Edouard. Nommé en vertu d'un ordre en conseil.
31 mai do	A. Scott do do	.....	.....	do do do
23 septembre do	C. R. Stewart, do do	.....	.....	do do do
4 avril do	J. T. Lebel, do do	.....	.....	do do do
16 mars 1855	A. Douglas.....	200	par an.	do do do
6 mai 1854	F. J. Way.....	300	do do	do do do
do do do	C. E. Belle.....	250	do do	do do do
30 do do	G. Duberger.....	250	do do	do do do
do do do	G. I. Nagle.....	250	do do	do do do
13 octobre do	N. Hammond.....	250	do do	do do do
29 mars 1855	S. V. Laxue.....	250	do do	do do do
do do do	C. J. Dubie.....	non	fié.	do do do
do do do	J. N. Verge.....	.....	.....	do do do

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 4 avril 1854.

CONSEIL EXECUTIF,

Québec, 4 avril 1855.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 du courant, me demandant de vous fournir un tableau (en autant qu'il a rapport à ce département,) des noms de toutes les personnes qui ont été nommées à quelque charge d'honneur ou d'émolument en Canada, depuis le 28 mars 1854, avec tout autre renseignement se rattachant à ces nominations.

J'ai à vous dire en réponse que la seule nomination faite dans ce bureau depuis la date mentionnée, est celle de "clerc temporaire," faite en vertu d'un ordre en conseil du 30 janvier dernier, avec un salaire de £150 par année.

J'ai, etc.,

WILLIAM H. LEE.

L'Hon. Secrétaire Provincial.

(No. 53.)

DEPARTEMENT DU RECEVEUR GENERAL,

Québec, 4 avril 1855.

Monsieur,—J'ai reçu ordre du receveur général d'accuser réception de votre lettre du 2 du courant, demandant, pour l'information de l'assemblée législative, un tableau des noms de toutes les personnes qui ont été nommées à quelque charge d'honneur ou d'émolument, etc., dans ce département, depuis le 28 mars 1854.

J'ai l'honneur de vous dire en réponse qu'aucune nomination n'a été faite dans ce département depuis l'époque ci-dessus mentionnée.

J'ai, etc.,

C. E. ANDERSON,
D. R. G.E. A. MEREDITH, Ecuyer,
Assistant Secrétaire, Ouest, Québec.

BUREAU du SECRETAIRE (HAUT-CANADA)—TABLEAU des diverses nominations pour l'année expirée le 28 mars 1854, conformément à une adresse de la Chambre d'Assemblée de cette date.

NOM DE L'OFFICIER.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	NATURE DE L'EMPLOI.	L'autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu.
Thomas Amiot.....	27 janvier 1855	Permanent.	\$250 par année.....	Député régistraire provincial.....	Commission signée par le régistraire provincial et approuvée par le gouverneur gén.
George M. Boswell.....	2 avril	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Juge, cour de Surrogate, Northumberland et Durham.....	Com. sous le g. sceau.
Read Burritt.....	17 mars	do	\$350 par année.....	Juge, comté de Lambton.....	do
Read Burritt.....	do	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Juge, cour de Surrogate, comté de Lambton	do
Gilbert T. Bastedo.....	27 décemb. 1854	do	do	Greffier de la paix, comté d'Halton.....	do
Vicomte Bury.....	19 do	do	\$750 par année.....	Secrétaire du gouverneur général.....	do
Duncan Cameron.....	14 avril 1855	do	Honoraires (v. liv. bleu)		do
		do	\$30 par an comme dép. clerc de la C.		do
S. Sohnes.....	5 février	do	Nil	Greffier, cour de comté, député clerc de la couronne, comté de Brant.....	do
Honorable G. E. Cartier.....	27 janvier	do	\$200 par année.....	Com. pour protéger les terres des Sauvages	do
do	do	do	Nil	Secrétaire provincial et régistraire.....	do
Honorable Joseph Cauchon.....	do	do	\$200 par année.....	Conseiller exécutif.....	do
do	do	do	Nil	Commissaire des terres de la couronne.....	do
do	do	do	\$2 par jour et frais de voyage.....	Conseiller exécutif.....	do
William F. Coffin.....	do	do		Commissaires pour s'enquérir des acci-	do
Matthew C. Cameron.....	3 novemb. 1854	Temporaire	Baron DeKottenburg reçoit \$2 par jour et ses frais de voyage et ses frais de voyage et de la perte de sa paie de militaire, les autres commiss. ne sont pas payés.	dents qui ont eu lieu sur le G. C. F. O.	do
Sir A. N. MacNab.....		do		Commissaires pour s'enquérir de l'orga-	do
Honorable E. P. Taché.....	27 octobre	do		nisation de la milice et de la police.....	do
Major T. E. Campbell.....					
Colonel baron DeRottenburg.....					

Honorable W. Cayley.....	11 septembre	do	\$800 par année.....	Inspecteur Général.....	do
do	do	do	Nil	Conseiller exécutif.....	do
Joseph Davis.....	27 décembre	do	Non fixé	Juge de comté, comté d'Halton.....	do
do	do	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Juge de Surrogate, do	do
W. L. P. Eagar.....	1 janvier 1855	do	Salaire comme député greffier de la cour, non fixé.....	Greffier, cour de comté, et député clerc de la couronne, comté d'Halton.....	do
do	do	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Régistra., cour de Surrogate, Cté d'Halton	do
J. W. Graham.....	23 janvier 1855	do	do	Greffier de la paix, comté d'Halton.....	do
T. D. Harrington.....	29 décembre 1854	do	Nil	Député gouverneur.....	do
John F. Harris.....	21 septembre	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Régistraire, cour de Surrogate, comté de Middlesex.....	do
Hugh Johnston.....	25 novembre	do	do	do	do
Hugh J. Muston.....	do	do	Honoraires (v. liv. bleu)	do	do
			\$20 par an comme député clerc de la couronne.....	Greffier de comté et député clerc de la couronne, Huron et Bruce.....	do
Alexander Knapp.....	8 mai	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Régistrateur, comté de Kent.....	do
Honorable F. Lemieux.....	27 janvier 1855	do	\$800 par année.....	Commissaire en chef des travaux publics.....	do
do	do	do	Nil	Conseiller exécutif.....	do
Alexander Logie.....	16 octobre 1854	do	\$550 par année.....	Juge, comté de Wentworth.....	do
George S. Tiffany.....					
W. L. Perrin.....	14 septembre	do	\$1 5s. par jour lorsqu'il est employé	Commissaires visiteurs de l'asile provincial des aliénés, Toronto.....	do
John Simpson.....	do	Temporaire			do
E. F. Whitmore.....	24 février 1855	Permanent	Inconnu	Magistrat de police, Chatham.....	do
Thomas McCrae.....	28 novembre 1854	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Greffier de cour de comté, Stormont, Dundas et Glengarry.....	do
Lachlan McDonald.....					
Honorable John A. McDonald.....	11 septembre	do	\$900 par année.....	Procureur général, Haut-Canada.....	do
do	do	do	Nil	Conseiller exécutif.....	do
Sir A. N. MacNab.....	do	do	\$800 par année.....	Président du conseil exécutif.....	do
do	do	do	Nil	Conseiller exécutif.....	do
Archibald McDonald, junior.....	6 do	do	\$500 par année.....	Juge, comté de Wellington.....	do
do	do	do	Honoraires (v. liv. bleu)	Surrogate, do	do
Donald W. MacDonell.....	14 juin	do		Sergent d'armes, chambre d'assemblée.....	do

BUREAU du SECRETAIRE (HAUT-CANADA) — TABLEAU de diverses Nominations, etc. — (Continuation.)

NOM de l'OFFICIER	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émoulement	NATURE DE L'EMPLOI.	L'autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu.
Anson G. Northrup	25 août 1854	Permanent	Honor. (v. livre bleu) £100 par an comme député clerc de la couronne.	Greffier, cour de comté, et député clerc de la couronne, comté d'Hastings.	Com. sous le s. privé.
Lawrence Oliphant	19 juin do	do	£750 par année.	Secrétaire du gouverneur général.	do g. sceau.
Etienne Parent	19 décembre do	do	Nil.	Député gouverneur.	do s. privé.
William H. Ponton	1 mai do	do	Honor. (v. livre bleu) £350 par année.	Régistrateur, comté d'Hastings.	do g. sceau.
Charles Robinson	17 mars do	do	Honor. (v. livre bleu) £500 par année.	Juge de comté, comté de Lambton.	do do
do	do do	do	Honor. (v. livre bleu) £400 par année.	do Surrogate do	do do
Honorable John Ross	11 septemb. 1854	do	£500 par année.	Orateur du conseil législatif.	do do
do	do do	do	£400 par année.	Juge de comté, comté d'Haldimand.	do do
Henry Smith, junior	11 septemb. 1854	do	£600 par année.	do Surrogate do	do do
Honorable R. Spence	do do	do	£750 par année.	Solliciteur général, Haut-Canada.	do do
do	do do	do	Nil.	Maître général des postes.	do do
Levi Willson	27 décembre do	do	Honor. (v. livre bleu) £150 par année.	Conseiller exécutif.	do do
Révêrend Alexander Lorimer	30 mai 1855	do	do	Shérif, comté d'Halton.	do do
				Bibliothécaire du collège de l'université.	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte de l'Université.
D. J. Hughes	29 mars 1854	do	Nil.	Auditeurs des comptes publics, c. d'Elgin	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte 9
John McKay	do	do	do	do do	Vic., chap. 58.
George Southwick	3 juin do	do	do	do do	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte 9
Charles Robinson	do	do	do	do do	Vic., chap. 58.
David Ghent.	15 avril do	Temporaire	£1 par jour pendant qu'ils sont employés.	Commissaires pour déterminer la limite du gore ouest de Beverley.	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte 9
Henry Winters	do	do	do	do	Vic., chap. 280.

H. C. Baker	20 septembre do	do	£2 par jour lorsqu'il est employé.	Officier rapporteur, cité d'Hamilton	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte des élections.
James Durand	do do	do	do do	do do Kingston	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte des élections.
George A. Cumming	29 janvier 1855	Permanent.	15s. par jour lorsqu'il est employé.	Clerc pour les arbitres provinciaux.	Par lettre du secrétaire en vertu de l'acte 13 et 14 Vic., chap. 18.
J. P. Lichfield	12 mars do	Temporaire	£300 par année.	Surintendant médical de l'asile des aliénés au pénitencier.	Par lettre du secrétaire.
R. A. Harrison	1 mars 1854	Permanent.	£170 par année.	Clerc dans le bureau du procureur général, Haut-Canada.	Ordre en conseil.
Alexander Sutherland	do do	do	£70 par année.	Messenger do do	do

LISTE des NOTAIRES PUBLICS nommés dans le HAUT-CANADA, entre le 28 mars 1854 et le 28 mars 1855. Nomination, permanente. Honoraires, inconnus. Nature de la profession, celle de Notaire Public. L'autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu,—commission sous le sceau privé.

NOM de l'OFFICIER.	DATE de la NOMINATION.	NOM de l'OFFICIER.	DATE de la NOMINATION.
Armour, John Douglas....	7 août 1854 ..	Hardy, Henry Alexander..	7 septemb. 1854 ..
Alma, William Edward....	13 septemb. do ..	Hamilton, John McP.....	4 novembre do ..
Ardagh, William Davis....	7 février 1855 ..	Kerby, Joseph T	6 juillet do ..
Briffes, Macdonald.....	22 avril 1854 ..	Lane, Samuel Jonathan...	21 mars 1855 ..
Boucher, Robert M.....	9 octobre do ..	Morphy, Henry Brindley..	11 septemb. 1854 ..
Bastedo, Gilbert Tice	19 do do ..	McCrea, Walter.....	9 octobre do ..
Browne, George Joseph....	23 do do ..	Macdonell, Hugh James..	11 do do ..
Bethune, Jr., Donald.....	15 novembre do ..	Morais, James Henry.....	18 do do ..
Barrett, Robert George....	31 janvie 1855 ..	McGivern, Charles P.....	25 do do ..
Beeman, James	9 mars do ..	Moberly, George.....	27 février 1855 ..
Cameron, Hector.....	11 août 1854 ..	Nanton, Augustus.....	28 août 1854 ..
Cameron, Matthew Crooks.	9 septemb. do ..	Norris, Patrick George...	do novembre do ..
Cornish, Francis Evans....	16 do do ..	Phillpotts, George Alexan-	
Creasor, Jr., John.....	do do do ..	der.....	19 avril do ..
Cameron, Alexander.....	10 octobre do ..	Patterson, Christopher S..	27 do do ..
Cookman, John.....	6 février 1855 ..	Powell, Charles Henry....	
Cozens, Charles Sidney....	22 do do ..	Ross, George.....	28 décemb. do ..
Campbell, Donald.....	19 mars do ..	Rykert, John Charles....	1 juin do ..
Davis, Joseph Frederick...	8 mai 1854 ..	Richardson, Beverley R....	22 février 1855 ..
Duck, William.....	23 septemb. do ..	Snooks, Tunis Love.....	9 mars do ..
Eby, Peter.....	28 juin do ..	Ling, Cyrus R.....	11 octobre 1854 ..
Ellerbeck, William H.....	do septemb. do ..	Stuart John.....	25 do do ..
Eyre, John.....	9 octobre do ..	Sherwood, William.....	16 novembre do ..
Everit, Robert John.....	25 novembre do ..	Wood, Edmund B.....	23 do do ..
Fortye, Thomas.....	22 janvier 1855 ..	Wilson, Robert John.....	16 juillet do ..
Ferrie, Jr., Adam.....	16 février do ..	Worthington, Philip Tur-	
Garrett, William Alexan-		ner.....	19 octobre do ..
der.....	9 octobre 1854 ..		22 novembre do ..

LISTE des CORONERS dans le HAUT-CANADA, nommés entre le 28 mars 1854, et le 28 mars 1855. Nominations, permanentes. Honoraires, inconnus. Nature de la charge, celle de Coroner. L'autorité de la nomination, commission sous le Grand Sceau.

NOM DE L'OFFICIER.	COMTÉ.	Date de la nomination.	
Considine, John W	Lincoln et Welland	31 mars	1854.
McKellar, Dugald	Middlesex	19 avril	do
Thibodo, Augustus J	Hastings	20 do	do
Allen, Joseph	Carleton	do mai	do
Patterson, George	Cité d'Outaouais	18 mars	1855.
Van Coortlandt, Edward			
Howitt, John	Wellington	20 mai	1854.
Duncan, George	Oxford	19 juin	do
Scott, William	do	8 septembre	do
Chadwick, James W	do	24 mars	1855.
Laycock, Hartley S	do		
Sovereign, Jeremiah W	Waterloo	20 juin	1854.
Neimeier, George	do	10 novembre	do
Orton, Henry	do	17 do	do
McGillis, Donald	Lanark et Renfrew	27 do	do
Sache, Charles Graham	do do	3 février	1855.
Aitcheson, James	do do		
Philbrick, Cornelius J	York et Peel	18 octobre	1854.
Elwood, James G	Leeds et Grenville	26 do	do
Burritt, Walter H	do do	20 mars	1855.
Norris, John Wesley	Simcoe	14 novembre	1854.
Corbert, Joseph	do	4 décembre	do
Waugh, David	Perth	do do	do
Gibson, John	Prescott et Russell	6 mars	1855.
Symes, Thomas F	Grey	20 do	do
Wood, John			
Van Norman, Jonathan	Halton	22 février	do
Stewart, Angus			
McCullough, Robert			
Wright, David			
Barber, James			
Flock, Christopher W			
Carter, Samuel			
Freeman, Clarkson			
Gardner, Charles			
Buck, Anson			
Cunningham, John			

LISTE des AGENTS qui ont le pouvoir d'accorder des LICENCES de MARIAGE, nommés dans le HAUT-CANADA, entre le 28 mars 1854, et le 28 mars 1855. Emoluments, pour chaque licence émise, 10 chelins. Emploi, permanent. Nature de l'emploi, celui d'accorder des licences de mariage. Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu,—gouverneur général,—prérogative royale.

NOM DES AGENTS.	Pour quel endroit nommés.	Date de la nomination.
Anderson, Matthew	Waterford et Ramsay	19 juin 1854.
Bell, James	Perth	26 décembre do
Bouchier William	Georgina	19 septembre do
Clay, William	Norval et Esquesing	30 octobre do
Cameron, Alexander	Bayfield et Stanley	27 février 1855.
Carroll, H. M	Warwick	12 do do
Chamberlain, Wyatt	Kitley	19 juin 1854.
Eager, Roland B.	Richmond et Carleton	14 octobre do
Elliott, Isaac	Dereham	12 mars 1855.
Hill, William	Milton	19 juin 1854.
Lamson, Nathaniel	Simcoe	18 septembre do
McCargar, Joseph	Gower, Sud	11 décembre do
Morris, William J.	Lanark et Renfrew	14 mars 1855.
Magrath, James	Credit	17 octobre 1854.
Robinson, Charles	Beaverton	18 avril do
Roblin, Philip	Ameliasburgh	27 juin do
Stephens, Coloin	Louisville et Chatham	14 novembre do
Staples, Robert	Cavan	25 avril do
Stewart, Neil	Vankleek Hill	13 octobre do
Wood, Jacob	Charlotteville	6 avril do
Wood, Alpheus F	Hastings	11 juillet do

LISTE des MAGISTRATS dans le HAUT-CANADA, nommés entre le 28 mars, 1854 et le 28 mars 1855. Nominations, permanentes. Nature de la charge, celle de magistrat. L'autorité de la nomination, Commission sous le Grand Sceau.

COMTÉS UNIS DE LANARK ET RENFREW.

[*Date de la nomination, 1er juin 1854.*]

John G. Malloh, Anthony Leslie, Donald Fraser, Mathew Leach, George Tennant, Joshua Adams, William Brooke, James Shaw, William Simpson, John Haggart, James Rosamond, Peter McGregor, Robert Bell, Alexander McDonell, John Smith, William Wallace, Thomas McCaffry, Patrick Campbell, Henry Airth, Hugh Dickson, William Allan, Richard Bennett, Andrew Playfair, Sutton Frette, John Halladay, William James, William Jones, Robert Davis, Colin McLaren, Alexander McLaren, William Houston, James Scott, Alexander Moffatt, William Richards, James Jackson, Hopheney Ayton, William Halfpenney, John Robertson, John Canboy, Reuben A. Knapp, James Shields, Robinson Harper, James Gillhully, James Bell, John P. Grant, John Doran, James Mair, James Templeton, Thomas Mansfield, Alexander Ferguson, Henry Ferguson, Hugh Robertson, Henry McDonald, Patrick Dowdall, Josias Richèy, William Lees, John Ritchie, John Motherwell, John W. Adams, James Noonan, Henry Lake, Thomas Nichol, Abel R. Ward, John Wilson, John Allan, Patrick Byrnes, William Purdon, George Blair, Edward McCrea (Jr), Peter Shieds, James N. McCrea, Alpheus Bissell, Michael Kelly, John Foster, Rufus Andrews, Edward Doolan, William Scott, Robert Robertson, Jean W. Anderson, James Smith, David Wilson, Robert Smith, Alvah Adams, David Campbell, John Robertson, Greville Toshack, Smith Coleman, John Bowland, Michael Murphy, George Blair, John Murphy, Arthur McArthur, Andrew Russell, Charles Royce, Robert Brown, Archibald Paterson, Elias Moore, Thomas Gorman, Ezra Rose, Alexander Fraser, Gerrard McCrea, Duacan Ferguson, Henry Fitzpatrick, John Murphy, John Paris, James Morris (Jr.), George Rochester, David F. Brown, Peter White, William Moffatt, Hugh Fraser, Ephraim Olmstead, James Grant, John McLauren, John Shaw, John King, Caleb S. Bellows, Hiram Chamberlain, Hugh Hamilton, Robert McIntyre, Thomas Brady, James S. Nichol, Francis G. Hall, James Allan, John Ferguson, Archibald McDougall, J. T. Beckwith, John Deacon, John Stevenson, John Hall, Thomas Tennant, Alexander Stevenson, David Galbraith, Robert Smith, John Bell, John Supple, James Young, John Shaw, James Burrows, James Maitland, Joshua Bates, John Ferguson, Darrich Craig, James H. Wylic.

[*Date de la nomination, 30 juin 1854.*]

James Duncan, William Morris, Charles Vandusen, Thomas Giff, Simon D. Merrick, Archibald McPhail, John Stewart, Peter Maitland, Michael J. Hickey, John Lorn McDougall, Peter Clark, David Woods, Gabriel Chambers, Silas Andrews.

LISTE des MAGISTRATS dans le HAUT-CANADA nommés entre le 28 mars 1854, et le 28 mars 1855. — (*Continuation.*)—Nominations, permanentes. Nature de la charge, celle de magistrat. Autorité de la nomination, commission sous le Grand Sceau.

COMTE DE KENT.

[*Date de la nomination, 1er juin 1854.*]

William B. Wells, Thomas McCrea (Jr.), George Duck, Archibald McKellar, Timothy Dillon, Thomas McIntyre, Robert Mitchell, Otis Ingalls, James G. Shaw, James Smith, Alexander R. Robertson, James Burns William Baby, John F. Delmege, George Young, Walter Patterson William Decow, John Unsworth, Edward Ridley, Henry Ronalds, John W. Keating, John Prince, John L. Dolsen, John S. Vosburg, Abraham S. Holmes, Albert P. Salter, William A. Everitt, Samuel Arnold, John Traxler, John Fisher, William McLean, Solomon M. Knapp, John B. Williams, Duncan McVicar, Henry Ridley, Daniel Moorehouse, William Lattimer, Joseph Richardson, Richard Rushton, Stephens White, Thomas Jenner, E. M. Handy, Robert Mitchell, Thomas Smith, John M. Dolsen, Stephens Kinney, David B. Smith, Richard Stephenson, David Sherman, J. P. Platt Merrill, William Chambers, Thomas Pards, Joseph Smith, Francis Drake, Robert Smith, Peter Simpson, Alexander McGregor, John Smith, Gilman King, Nathaniel Hughson, Joseph Mills, William Gordon, John McMichael, William Shackleton, Thomas Jackson, Thomas Renwick, George Thomas, Alexander Charteris, Henry Eberts, John Jacob, Phillip Andrews, John Waddell, Joseph Northwood.

COMTE DE HALTON.

[*Date de la nomination, 22 février 1855.*]

Joseph Davis, William McKay, Thomas Tyffe, George Brown, Henry Harwood, Peter Kinney, Justus W. Williams, Thomas Racey, Levi Willson, Caleb Hopkins, John T. Howell, William Barber, David R. Springer, John White, Peter Fisher, James Cleaver, John Buck, Charles Sovereign, James P. Gage, Samuel Bowman, James Applebec, Samuel Clarke, George K. Chisholm, Robert K. Chisholm, James Cobban, Adam Sproat, Joseph Ireland, Andrew Patton, John Jarvis, John F. Orr, Ezra Bray, Henry Wilmot, Thomas Jull, Thompson Smith, Charles Calham, Benjamin Hagaman, William Davis, Jacob Lawrence, John Hunter, John McNaughton, James Menzies, Robert S. Hall, George C. Crawford, Alexander Grant, John Stewart, James White, Duncan Stewart, Charles Williams, Allan McPherson, Alexander McNaughton, Thomas Easterbrook, James McNair, James Walters, Archibald Campbell, Joseph Fletcher, Joshua Freeman, Henry Simmerman, William Spence, Robert Miller, Daniel McLeod, Thomas Douglas, William Buntin, George Ghent, Alexander Brown, Socrates Center, Asa Hall, George Kennedy, John Bessy, John Freeman, Lachlin McDonald, Rufus Adams, Philo Dayfoot, William Clay, William Joyce, Nathaniel Bell, Hiram Smith, Edward Thomas, William Robinson, William Beatty, George C. McKenzie, John Gillis, William Panton, Robert Hill, James Fraser, James Young, Harvey M. Switzer, Andrew M. Chisholm, John Youart, John Kinney, Robert Smith, George Thompson, William Hutcheon, Joseph Featherston, William G. Pettit, Thomas Bowes, John Lucas, George Calvert, Walter Laidlaw, William Paxton, Francis Hamburg, Thomas Baxter, John Wilson, David Duff, Hugh Mason, Samuel Marlatt, Richard Cowin, John McGregor, Titus G. Cummings, John McIntosh, James Arnot, Duncan McTavish, David Cross, James Cameron, Francis Kent, Thomas Elliot, John L. Bigger, Samuel Switzer, John Griffin, Richard Tracey, Robert Douglas, John McKinnon.

LISTE des MAGISTRATS dans le HAUT-CANADA, nommés entre le 28 mars 1854 et le 28 mars 1855.—(*Continuation.*)—Nominations, permanentes. Nature de la charge, celle de Magistrat. Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, commission sous le grand sceau.

COMTÉ DE WENTWORTH.

[*Date de la nomination, 1er janvier 1855.*]

Alexander Logie.

COMTE DE WELLINGTON.

[*Date de la nomination, 27 décembre 1854.*]

Archibald McDonald, (Jr.)

COMTÉ D'ESSEX.

[*Date de la nomination, 14 juillet 1854.*]

Charles Hunt, William Gaspé Hall, Henry Kennedy, Joseph Henry Crow, Thomas Salmon, Robert Donaldson, Spencer Peel.

VILLE DE PORT HOPE.

[*Date de la nomination, 16 juin 1854.*]

John Wright, John R. McDermott, Cornelius Quinlan, James Grant, Robert N. Waddell, Francis H. Burton, Charles Hughes, Thomas Benson.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, depuis le 28 mars 1854, au 28 mars 1855.

Nom de l'officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
John Mooney* } Donald McKillop* }	28 mars 1854 ..	Temporaire.	Nil	{ Conseillers municipaux pour le township d'Inverness.
Owen Henney* } Samuel Longmore* }	do do do ..	do ..	do	{ Conseillers municipaux pour le township de Nelson.
Cyprien Blanchet†	3 avril do ..	Permanent.	do	{ Commissaire, "Dedimus Po- " testatem."
Cyrille Laurandean* } Jean Baptiste Mercure* }	do do do ..	Temporaire.	do	{ Conseillers municipaux pour le township de Somerset.
Pierre Salois† } Joseph Bergeron, fils † } Simon M. Brunault† } Simon Brouillard† } A. Mondere † }	do do do ..	Permanent.	do	{ Commissaires des petites causes, paroisse de Saint David.
Charles P. Loquin † } Norbert Gauthier† } David Lefebvre† }	23 mars do ..	do ..	do	{ Commissaires des petites causes, paroisse de Saint Jude.
Thomas Wood† } Narcisse Plamondon† } Charles Campbell† } André Bezeau† } C. P. De Champlain† } Louis M. Rousseau† } William Scott† } Jean M. Halary† } Dominique Chartier dit Robert† } Melchior Prevost† } Godfroi Laviolette† } Louis Z. Auger† }	20 do do ..	do ..	do	{ Commissaires des petites causes, township d'Halifax.
Jean Octave Chalut†	8 avril do ..	do ..	do	{ Commissaires des petites causes, paroisse de Saint Jérôme.
Jean Octave Chalut†	8 avril do ..	do ..	do	{ Commissaire, "Dedimus Po- " testatem."

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

* Ordre en conseil.

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'Officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou Emolument.	Nature de l'emploi.
Charles Panet †..... Louis Massue †..... George B. Faribault †..... A. B. Sirois Dulessis †..... Joseph E. Deblois †.....	11 avril 1854..	Permanent.	Nil.....	Commissaires pour l'érection des paroisses, etc., dans le diocèse catholique romain de Québec.
Pierre Louis Panet †..... Jacques Viger †..... Joseph Roy †..... Joseph U. Beaudry †..... Alfred Pinsonneault †.....	do do do ..	do ..	do ..	Commissaires pour l'érection des paroisses, etc., dans le diocèse catholique romain de Montréal.
Peter C. Lord *..... Robert Bennett *.....	8 do do ..	Temporaire	do ..	Conseillers municipaux pour le township d'Ireland.
James Hunt *..... Levi Hodgkinson *.....	do do do ..	do ..	do ..	Conseillers municipaux pour le township de Wolfstown
Alexis Giard †..... Joseph Germain †..... Michel Godard †..... Théotime Marchessault †..... François Payan †.....	10 do do ..	Permanent.	do ..	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Ours.
Capitaine J. H. Francklyn, R. A. *.....	20 do do ..	Temporaire	£1 par jour....	Surintendant de l'émigration à la Grosse Isle.
George M. Douglas, M.D. *..	do do do ..	do ..	£400 par saison.	Surintend. médical de l'émigration, Grosse Isle.
Dunbar Ross †..... Robert S. M. Bouchetta †.....	4 mai do ..	do ..	} Voir comptes publics....	Commissaires pour s'enquérir des causes et des circonstances se rattachant à l'incendie qui consuma, dans la nuit du 3 mai 1854, l'édifice loué temporairement pour tenir les séances de la législat.

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir:—

* Ordre en conseil.

† Ordre en conseil et sceau privé.

‡ Commission sous le grand sceau.

§ Commission.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'Officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
Pierre H. Guyon †..... } Thomas Hackett †..... } Charles Livigny †..... }	5 mai 1854..	Permanent.	Inconnus	Juges de paix, distr. de Montréal.
Joseph Parent *..... } Jean Zephirin Nault *..... }	20 avril do ..	Temporaire	£200 par saison	Médecin visiteur, port de Québec.
Horatio Nelson Jones †.....	12 mai do ..	Permanent.	Nil	Gardien, Maison de la T., Québ.
Anthony Voniffland †.....	20 do do ..	do ..	Inconnus.....	Juge de paix, distr. de Québec.
George Roy Audy †..... } Joseph Olivier Laurantau †..... }	do do do ..	do ..	do	Juges de paix, distr. de Montréal.
Ambroise Trudel †.....	14 juin do ..	do ..	do	Agent pour la commutat. de la tenure, en vertu de la 10e et 11e V.c. 111
Joseph W. A. R. Masson † } François Leclaire †..... } Henry Starnes †..... } Charles Damase Roy †..... } Canfield Dorwin †..... } Eméry Lalonde †..... } Francis Hughes †..... }	23 do do ..	do ..	do	Juges de paix, distr. de Montréal.
Walton Smith †..... } Joseph Wyman †..... }	do do do ..	do ..	.....	Juges de paix, district d'Ouataouais.
Isaïe Fautoux †..... } Edouard Hamelin †..... } Charles Sevigny †..... }	20 do do ..	do ..	Nil	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Barthélemy.
Charles Alleyne †..... } William Marsden, M.D. †..... } Edouard Rousseau, M.D. †..... } James Arthur Sewell, M.D. †..... } Olivier Robitaille †..... } Thomas Blatherwick, M.D. †..... } Alexander C. Buchanan †..... } William Quin †..... } Cyrille Delagrave †..... } Michel Tessier †..... } William Reeves †..... } François Xavier Barbauld †..... } Hubert Grégoire †..... } Pierre Hébert, fils †..... } Loop Odell †..... }	5 juillet do ..	Temporaire	do	Membres du bureau central de santé, en vertu de la 12e V.c. 8
	22 do do ..	Permanent.	do	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Cyprien.

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir:—

* Ordre en conseil.

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
Jean Antoine Panet †	25 août do	Permanent.	Honoraires, etc.	} Coroner, district de Québec. } Régistrat., comté de Verchères.
Félix Géoffroy †	6 septembre do	do	do	
Paul Payan*	do do do	Temporaire	Nil	} Conseiller municipal, paroisse de Saint Michel d'Yamaska. } Juges de paix, district de Québec.
François J. Rinfret †	16 do do	Permanent.	do	
Thomas Alexander Lambert †				
Edmond Clément †	7 do do	do	do	} Commissaires des petites causes, paroisse de Saint Romuald de Farnham.
Olivier Hébert †				
John B. Allsop †				
Jeseph Berio †				
John Wilson †				
Antoine Bazin †	14 do do	do	do	} Commissaires des petites causes, paroisse de Saint François du Lac.
Etienne Bouche †				
Louis Gill †				
Olivier B. Cout †				
Louis Cartier †				
Jean B. L. Villemure †				
Adolphe Mariet †				
Isidore Legault †	16 do do	do	do	} Commissaires des petites causes, paroisse de Ste. Adèle.
Cyprien Beroleau dit Lafleur †				
Elie Migneron †				
Enoch Baker †	19 do do	do	do	} Commissaires des petites causes, township de Shipton.
George N. Cleaveland †				
William R. Philbr †				
Jeseph L. Goodhue †				
George Bang †				
Elijah Parker Gilmar †	do do do	do	do	} Commissaires des petites causes, township de Brome.
Stephen L. Hungerford †				
James H. Pettis †				
Stephen Pettis †	19 octobre do	do	do	} Régistrat., comté de Gaspé.
George Frederick Tremblay †				
Valère Guillet †	16 do do	do	do	} Commission d'agence, Trois-Rivières. } Inspecteur des écoles communes district de Gaspé
Joseph Meagher †	26 septembre do	do	£200 par année	

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir.—

* Ordre en conseil.

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'EMOLUMENT, dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation)

Nom de l'Officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
George N. Cleaveland *.....	16 octobre 1854..	Temporaire	Nil	{ Conseiller municipal pour le Township de Stanbridge.
Ferdinand Filteau †	27 do do ..	Permanent.	do	{ Commissair. des petites causes, paroisse de Ste Geneviève de Batiscan.....
Eustache Bigne dit Nobert †				
Robert Trudel †				
Pierre Lefebvre †				
François D'Assise Fugère †				
Francis Gauthier †	11 novembre do ..	do ..	Inconnu	{ Juges de paix, distr. de Québec.
Pierre Giroux †				
Montague C. Sewell †				
Henry Crawford †				
Victor Leclerc †				
Vital Baillargeon †	do do do ..	do ..	do	{ Juges de paix, distr. de Montréal.
William Henry Allen Davies †				
John Joseph Loy †				
Joachim J. Watier †				
D. Amable Coutlé †				
François X. Watier				
Isaac Hagle †				
Lucien Roy †				
Julien Lamoureux †				
Jean Fabien Bourge †				
Orange Tyler †				
James Watts †				
Damien Masson †				
William Snaith †				
James McFarlane †				
Thomas Carrigan †				
Edmund Heath †				
William O'Meara †	do do do ..	do ..	do	{ Juges de paix, district d'Ouataouais.
Tyler Wellington Hurd †				
Elies Collas †				
Amable Demers †	do do do ..	do ..	do	{ Juge de paix, district de Saint François.
Noël Lareau †				
Eusébe H. Fréchet †				
John Hackett †				
Michel Lamoureux †				
Jean Baptiste Charrons † ..				
	18 do do ..	do ..	Nil	{ Commissair. des petites causes, paroisse de Saint Joseph de Chambly.

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

* Ordre en conseil.

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc — (Continuation.)

Nom de l'Officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
Louis Girard † } Philibert Laflamme † } Hubert Piché † } Charles Blain † }	18 novembre 1854..	Permanent.	Nil	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Huges.
Alexander Roy † } Napoléon Robillard † } Dominique A. Coutlée † .. }	27 do do ..	do ..	do .....		Commissair. des petites causes, paroisse de St. Joseph de Soulanges.
Jean Baptiste Daoust † } J. B. Proulx dit Clément † } Louis Ouimette † } George Nelson Allbright † } Archibald McDonald † } Henry F. A. McArthur † .. } Noël Ménard † }	6 décembre do ..	do ..	Inconnu	Juges de paix, distr. de Montréal.
Moïse Fournier † } Joseph Drakes † } Jean F. X. Brique † } Louis Bélanger † } A. Benjamin Papineau..... } Charles Smallwood † } Louis Alexander Lahaise † } Louis Lavoie, junior † }	30 novembre do ..	do ..	Nil	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Martin.
François X. Moncint † } Joseph Lemaître † } Joseph Adolphe Smith † .. } Joseph Duguay † } Paul Payan † }	14 décembre do ..	do ..	Inconnu	Juges de paix, district des Trois-Rivières.
Olivier Ardouin Coutu † .. } Félix Gill † }				
Antoine Polette † } Henry H. Judah † } George Okill Stuart † } Frederick Griffin † } Gustavus W. Wicksteed † } L'honorable Narcisse F. Belleau † }				
L'honorable Jean Chabot † } Andrew Stuart † } William L. Felton † } Norbert Dumas † }	18 do do ..	do ..	Nil	Conseil de la Reine
George Etienne Cartier † .. } Samuel C. Monk † }				
L'honorable Louis V. Sicotte † } François X. Lemieux † } Timothy Lee Terrill † } Thomas J. Jacques Loranger † }				

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR e
d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'Officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
James Smith †	27 décembre 1854..	Permanent.	Honoraires, etc.	Greffier de la cour de circuit, Rimouski.
Joseph Antoine O. Tétrault †	13 janvier 1855..	do	Nil	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Pie.
Jean Louis Beauchamp †				
André Bénoni Brien †				
Job L. Heureux †				
Joseph Lemaitre †	do do do ..	do	do	Commissair. des petites causes, paroisse de St. Thomas de Pierreville.
William Pitt †				
Godfrey Lemaitre †				
Louis G. Côté †				
L'honorable John Young †	17 do do ..	do	do	Commissaires du havre de Montréal.
George Etienne Cartier †				
Hannibal H. Whitney †				
Rollo Campbell †				
Alexander Graham †				
Théophile Brault †				
Stanislas Laporte †	23 do do ..	do	Inconnu.	Juges de paix, distr. de Montréal.
Alonzo Farce †				
Roswell Canfield †				
Joseph Beaudin †				
Alfred Pinsonneault †				
Alexander Duff †	26 do do ..	do	} Voir comptes publics....	} Juge, cour du B. de la Reine.
L'honorable John F. Duval †				
L'honorable René Edouard Caron †	27 do do ..	do	do do ..	} Juge, cour du B. de la Reine.
L'honorable Augustin N. Morin †	26 do do ..	do	do do ..	} Juge, cour supérieure.
L'honorable William Badgley †	27 do do ..	do	do do ..	} Juge, cour supérieure.
Charles LeTellier †	29 do do ..	do	} Juges de paix, distr. de Québec.
Philippe Vient †				
Sévère René †	31 do do ..	do	Nil	} Commissair. des petites causes, paroisse de Ste. Monique.
Patrick White †				
Owen Sweeny †				
Modeste Provancher †				
Bénoni Laplante †				
Tancredè Sauvageau †	do do do ..	do	Honoraires, etc.	} Régistrateur, 1er district, comté de Huntingdon.
John Short † et	9 février do ..	do	} Voir comptes publics....	} Greffier conjoint de la couronne, district de St. François.
Edward Morris †				

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'Officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
John Short † et Edward Morris †	9 février 1855..	Permanent.	{ Voir comptes publics....	{ Protonotaire conjoint et greffier de la cour supérieure du district de St. François.
do †	do do do	do	do do	{ Greffier de la cour de circuit du circuit de Sherbrooke.
do †	do do do	do	do do	{ Greffier conjoint de la paix, district de Saint François.
Jean Otisse † James Forbaise † Edouard Lacroix † Louis Auguste Huot † Charles Thibeault † Lyman Young † James Drennen † Joseph Cloutier † Abraham Thomas Beard † Robert Air †	8 do do	do	Nil	{ Commissair. des petites causes, paroisse de St. Jérôme de Matane.
Henry Judah † Siméon Lelièvre † Louis Archambault †	24 do do	do	do	{ Commissair. des petites causes, paroisse de Kingsey.
Asa Cook † Edward Cole † Stephen Tucker † John Hubert Mackay † Charles J. F. Robinson †	23 janvier do	Permanent.	Nil	{ Commissai. sous " l'Acte Seigneurial de " 1854."
Ebenezer Fish † William Newton † William Sergeant † Charles Richard † David Beliveau † Benjamin F. Clough † William Farwell † Auguste Quesnel † Joseph Lambert † Neal McFaden † Emmanuel Brulé †	19 mars do	do	Inconnu	{ Commissair. des petites causes, paroisse de Sainte Angélique de la Petite Nation.
Léonard K. Benton † James M. Locke †	do do do	do	do	{ Juges de paix, distr. de Montréal.
	do do do	do	do	{ Juges de paix, district des Trois Rivières.
	do do do	do	do	{ Juges de paix, district de Saint François.

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
Emmanuel Brulé †	13 mars 1855..	Permanent.	Nil	{ Commissair. des petites causes, paroisse de St. Didace.
Joseph Lambert †				
Joseph Couture †				
Louis Paquin †				
Jean Germain †				
Neal McFaden †	24 do do ..	do ..	do	{ Commissair. des petites causes, paroisse de Saint André Avelin.
Edouard Leduc †				
Joseph A. Lévesque †				
Jean Baptiste Laflamme †				
Auguste Goyer dit Belie- sée †				
James Rea †	19 do do ..	do ..	do	{ Commissair. des petites causes, paroisse de Saint Félix de Valois.
Amable Jetté †				
Léon L'Heureux †				
Edouard Couture †				
Réné Lippi †				
L'honorable P. H. Knoul- ton †	24 do do ..	do ..	Inconnu	{ Juges de paix, distr. de Mont- réal.
Jacob DeWitt †				
Benjamin Holmes †				
John Donagan †				
Jean Bruneau †				
Hosea B. Smith †	do do do ..	do ..	do	{ Juges de paix, distr. de Mont- réal.
Amos H. Vaughan †				
Gardner Green †				
Josiah P. Barrett †				
Abel Lewis Taylor †				
Joseph G. Laviolette †	do do do ..	do ..	do	{ Juges de paix, district de St. François.
John McConnell †				
Abel Boynton Johnson †				
George W. Brooks †	do do do ..	do ..	do	{ Juges de paix, district des Trois-Rivières
Joseph Couture †				
George W. Brooks †				
William Walker †				
Alexander Thomson †				
Joseph H. Terrill †	27 do do ..	do ..	Nil	{ Commissair. des petites causes, township d'As- cot.
Adam Lomas †				
Sylvester B. Jencks †				

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

† Commission sous le grand sceau.

TABLEAU des PERSONNES nommées à des CHARGES d'HONNEUR et d'ÉMOLUMENT dans le BAS-CANADA, etc.—(Continuation.)

Nom de l'officier.	Date de la nomination.	Temporaire ou permanent.	Salaire ou émolument.	Nature de l'emploi.
Adolphus Steinf..... } Noël A. Beaudett..... } James Goodhue, Junior†.. } Antoine Gagnon†..... } Alexis Lavigne†..... }	27 mars 1855..	Permanent.	Nil.....	{ Commissair. des petites causes, paroisse de St. Christophe d'Arthabaska.

Autorité en vertu de laquelle la nomination a eu lieu, savoir :—

† Commission sous le grand sceau.